

vergadering **C150**  
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 februari 2023



Vlaams  
Parlement

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorstel om het bedrag van een verkeersboete afhankelijk te maken van het loon van de overtreder – 1367 (2022-2023)	5
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het leerlingenvervoer – 1453 (2022-2023)	6
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het recordaantal klachten over de autokeuringen – 1520 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doorlichten van de Vlaamse autokeuringen – 1532 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij de autokeuring – 1542 (2022-2023)	
INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebrek aan controles op onze autokeuringsbedrijven en het mislopen van honderdduizenden euro's overheidsgeld – 9 (2022-2023)	11
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe sensibiliserings-campagne van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde met betrekking tot het gebruik van de gsm achter het stuur – 1331 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe campagne rond afleiding achter het stuur – 1353 (2022-2023)	27
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de zone 30 in de Vlaamse gemeenten – 1450 (2022-2023)	34
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de meetresultaten van de roetfilter- of deeltjestellertest of PN-meting – 1443 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het hoge aantal wagens dat afgekeurd wordt op grond van de deeltjestellertest – 1463 (2022-2023)	39
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project Nieuwe Sluis Zeebrugge en de vraag van Apzi-Voka om het project te versnellen – 1451 (2022-2023)	45

---

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak door het Agentschap Wegen en Verkeer van de wolvenproblematiek – 1473 (2022-2023)	47
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het erg lage slaagpercentage voor het theoretische examen voor het rijbewijs B – 1476 (2022-2023)	51
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onthouden van ADR-getuigschriften aan Waalse vrachtwagenchauffeurs – 1506 (2022-2023)	55
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het potentieel van de bovenleidingen van trams als bevoorradingsnetwerk voor laadpunten – 1509 (2022-2023)	56



**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorstel om het bedrag van een verkeersboete afhankelijk te maken van het loon van de overtreder – 1367 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, PS-Kamerlid Laurence Zanchetta stelt voor om de hoogte van een verkeersboete afhankelijk te maken van het loon van de overtreder. Want, zo stelt ze, boetes van 100 euro voor overdreven snelheid zijn verwaarloosbaar voor iemand met een heel hoog inkomen, terwijl ze zwaar wegen op mensen met een laag loon. Ook de federale Mobiliteitsminister Georges Gilkinet steunt het idee. "Door boetes te vermenigvuldigen op basis van het loon, krijgen overtreders een duidelijker signaal. Het maakt het systeem eerlijker en dus ook efficiënter", zegt hij.

Verkeersveiligheidsinstituut Vias is een pak minder enthousiast en kijkt eerder afkeurend naar de praktische kant van het voorstel. Vias stelt correct in vraag hoe de overheid ten eerste de lonen van alle Belgen zal kunnen inschatten en ten tweede hoe men dit voor zelfstandigen zal aanpakken. Vias stelt voor om de focus opnieuw te leggen en te houden op de realisatie van het rijbewijs met punten. Dat komt de verkeersveiligheid eens te meer ten goede.

Dat brengt mij tot de volgende vragen, minister.

Wat is uw standpunt in dezen?

Hoe beoordeelt u dit voorstel in het licht van de verkeersveiligheid?

Hoe zult u de Vlaamse belangen in dit dossier verdedigen?

Kaartte u de invoering van het rijbewijs met punten recent nog aan bij uw federale collega's? Welke acties ondernam u recentelijk om de invoering ervan te bespoedigen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mevrouw Moors, voor uw vraag.

Ik denk dat ik mijn standpunt al in een reactie in de pers heb meegegeven. Voor mij komt dat eerder over als een soort manoeuvre om af te wijken van wat men daadwerkelijk moet doen. Alleszins is het voor mij geen optie om de boetes afhankelijk te maken van het inkomen. Ik denk dat daar veel te veel problemen mee gepaard gaan. Ik vind desalniettemin dat men eerder veel sneller werk moet maken van een rijbewijs met punten, iets wat al sinds 1990 is ingeschreven in de Belgische verkeerswet. Nu staat het ook expliciet opgenomen in het federale regeerakkoord en het is ook expliciet opgenomen in onze gemeenschappelijke of interfederale visie 'All For Zero'. Op 32 Europese landen kennen er vandaag al 27 een rijbewijs met punten. België is samen met Zwitserland, Estland, Slowakije en Zweden het enige land zonder het systeem van een rijbewijs met punten.

In het kader van de uitvoering van de visie 'All For Zero' is er ook nog overleg met de federale overheid en de andere gewesten. Zowel op ambtelijk als op politiek niveau als op onze interministeriële conferentie (IMC) komt dit regelmatig aan bod, dat we wel degelijk een rijbewijs met punten willen.

Het verhaal dat nu in de pers kwam of het voorstel van het PS-Kamerlid is volgens mij absoluut geen goed voorstel. Daar passen wij dan ook voor. Dank u.

**De voorzitter:** Dat is duidelijk, minister.

Mevrouw Moors heeft het woord.

**Rita Moors (N-VA):** Minister, dank u wel voor uw klaar en duidelijk antwoord. Onze fractie sluit zich daar volledig bij aan. Wij denken inderdaad dat het voorstel van de PS niet de oplossing is voor meer verkeersveiligheid.

Ik denk dat het sluitstuk moet zijn dat niemand te snel rijdt, onafhankelijk van zijn inkomen. In het verkeer moeten voor iedereen dezelfde regels gelden. Ik denk dat we meer moeten inzetten op een rijbewijs met punten. Ik heb geen bijkomende vragen.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Heel kort om duidelijk te maken dat ook onze fractie het standpunt hier deelt, namelijk dat we veel beter zouden inzetten op dat rijbewijs met punten, dat we op die manier iedereen op dezelfde manier aanpakken, arm of rijk. Wie aan zijn punten komt, wordt bestraft, met als ultieme straf het verlies van het rijbewijs. Ik denk ook dat de pakkans verhogen veel meer de verkeersveiligheid ten goede komt dan boetes. Dus in die zin wil ik hier zeker de andere collega's en de minister bijtreden.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ook wat de Groenfractie betreft – en trouwens ook wat Ecolo betreft – is het absoluut nodig om te werken aan dat rijbewijs met punten en is dit voorstel eerder een populistisch afleidingsmanoeuvre. De essentie is dat we naar dat rijbewijs met punten moeten gaan. Hoewel het natuurlijk klopt dat 100 euro voor de ene meer is dan voor de andere, laat de wetgeving vandaag ook al toe dat je differentieert in bestraffing in functie van het inkomen. Wij denken dus dat dat hier een drogreden is en dat we absoluut moeten werken aan dat rijbewijs met punten, dat er voor ons liever vandaag dan morgen mag komen.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik ben blij dat we allemaal op diezelfde golflengte zitten. Ik hoop dan ook dat er snel een doorbraak zal kunnen komen in de hele kwestie van het rijbewijs met punten. Dank u.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het leerlingenvervoer – 1453 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Stijn Bex (Groen):** We hebben het er vorige week ook al over gehad. Ik heb de vraag die ik toen al had ingediend, aangepast in functie van wat er toen gezegd is. Zo hoop ik vandaag niet in herhaling te vallen, maar toch nog pertinente extra punten aan te brengen.

De situatieschets, zeer kort: het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs staat al ongeveer tien jaar op de politieke agenda. Het was de kinderrechtencommissaris die de kat de bel aanbond. Ondanks verschillende proefprojecten bleef de situatie op het terrein zo problematisch dat we hier in het parlement op 25 november 2021

eensgezind een resolutie hebben aangenomen. Die vroeg om, naast een dringende extra capaciteit voor dat leerlingenvervoer, ook het hele systeem grondig te hervormen.

Daarvoor is op 15 juli een conceptnota goedgekeurd door de Vlaamse Regering, die vermeldt dat via externe ondersteuning – ik begrijp daaruit: ondersteuning die buiten de administratie ligt – de operationele onderzoeksvragen verder gedefinieerd zullen worden en dat een coördinator wordt aangeduid in overleg tussen de verschillende ministers. Die stelt, op basis van die conceptnota die daar goedgekeurd werd, een concreet stappenplan op met het oog op de implementatie tegen het schooljaar 2024-25, wat vrij snel is, als we zien hoelang we er nu al over doen en waar we vandaag al staan. Hierover zou dan periodiek gerapporteerd worden aan de Vlaamse Regering. Via een sensibiliseringstraject dient ingezet te worden op het motiveren en responsabiliseren van leerlingen, ouders en personeelsleden van scholen.

In de Commissie Mobiliteit van 2 februari heeft de minister aangegeven dat De Lijn in Berlijn gaan bekijken is hoe een computergestuurd model vraag en aanbod veel beter kan afstemmen op elkaar, om zo korter op de bal te spelen.

U gaf ook aan, minister, dat de bijkomende middelen eigenlijk vandaag al onvoldoende zijn, door de extra toename van 5000 opstappers en omdat ook deze budgetten af te rekenen hebben met hoge inflatiekosten.

Hoe zal die 'externe ondersteuning die de operationele onderzoeksvragen verder definieert' vorm krijgen?

Wie is de coördinator van het overleg tussen de verschillende ministers die op basis van deze conceptnota een concreet stappenplan opstelt? Heeft er reeds een eerste rapportage plaatsgevonden aan de Vlaamse Regering, en wat waren de belangrijkste punten? Het lijkt me nuttig dat er al een rapportage zou zijn, want ik zei het al: 2024-2025 komt er heel snel aan.

Tegen wanneer wordt de oplevering van de conceptnota voorzien?

U hebt aangegeven dat u nu al een tekort aan middelen voorziet. Hoe wilt u dat verhelpen?

De conceptnota spreekt van een computergestuurd model. Daar is men dan ook in Berlijn naar gaan kijken. Maar wat is nu juist de mobiliteitscentrale die aanbesteed is? Was dat nu niet juist het computergestuurd model waarmee het leerlingenvervoer georganiseerd dient te worden?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mijnheer Bex, voor uw vragen.

U zegt het zelf al: twee weken geleden hebben we het hier ook al over gehad naar aanleiding van de vraag van mevrouw Krekels. Ik wil er toch heel even opnieuw op ingaan, omdat we die problematiek waar we mee kampen, toch ook heel duidelijk voor ogen houden.

We werken op twee werven. Enerzijds werken we vandaag op de operationele rol. We moeten daar een antwoord op bieden. Ik heb twee weken geleden al duidelijk gezegd dat we met een serieuze stijging van het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs zitten. Het hele leerlingenvervoer is met andere woorden een evolutief verhaal, waar De Lijn iedere dag opnieuw mee aan de slag gaat. De focus ligt er nu vooral op om de efficiëntie van de applicatie voor het huidige

schooljaar te verhogen, in een juiste context te plaatsen en op het juiste niveau te brengen, zodat zoveel mogelijk efficiëntiewinsten geboekt kunnen worden.

Anderzijds is er de conceptnota. U stelt daarbij terecht dat er al sinds 2013 aan de alarmbel wordt getrokken, omdat er iets fundamenteel moet wijzigen in het hele verhaal van de organisatie van het leerlingenvervoer. Dat is ook in de conceptnota opgenomen. We moeten naar een duurzame en grondige hervorming van het systeem. Daarbij vertrekken we enerzijds van de fundamentele doelstelling om maximaal onderwijskansen te bieden aan een individuele leerling in het bijzonder onderwijs. Om dat te bereiken kiezen we daarbij anderzijds voor een visie die de zelfredzaamheid van de individuele leerling maximaal verhoogt, en de overblijvende zorgnood ook maximaal lenigt of er een invulling aan geeft. Om dat te doen heeft elke leerling dan ook recht op een kwalitatieve ondersteuning, op maatwerk, zoals we al meermaals hebben geadviseerd.

Verder is ook een belangrijke transitie nodig, waarbij alle puzzelstukken eerst moeten worden samengebracht, voor we de verschuiving van het recht op gratis vervoer naar een recht op ondersteuning mee duiden. Wat dat betreft, verwijst ik opnieuw naar wat gezegd is bij de vraag om uitleg van mevrouw Krekels.

Waar staan we op dit ogenblik, waarover willen we het parlement zeker informeren? We kregen al de vraag hoe het nu zit met de pilootprojecten. Via het departement Onderwijs zijn daar sowieso de elementen van gepubliceerd.

Een hervorming rond deze hele, kwetsbare doelgroep, dat doe je natuurlijk niet op een-twee-drie. Dat is trouwens ook de reden waarom het al decennia aansleept. Je moet enerzijds inhoudelijke keuzes maken, zoals bijvoorbeeld die indicatiestelling met betrekking tot de zelfredzaamheid en de zorgnood, en dat in relatie met vele maatregelen die in een breder decretaal kader moeten worden opgenomen. Opnieuw, dat vraagt enorm veel werk, dat is een enorme transitie waar we op moeten inzetten. Zoals ik ook al zei, moeten we er tegelijkertijd voor zorgen dat de huidige noden ook maximaal beantwoord worden, zodat elke leerling krijgt waar hij of zij recht op heeft.

U vraagt ook: wat met het tekort aan middelen? Op dit ogenblik is De Lijn alles met elkaar aan het matchen, maar zoals ik al zei, is er een stijgend aantal leerlingen. Vaak is er ook een overbezetting in bepaalde scholen, wat betekent dat de afstand tussen het huis en de school vaak nog groter wordt. En dat allemaal in die marge van 90 minuten proberen te brengen, maakt het allemaal des te moeilijker.

Tegelijkertijd moeten we volop rekening houden met de databewaking, de contractanalyse en de planning van de ritten. Dus ook daar wordt volop op ingewerkt. Opnieuw, we mogen niet blind zijn, de noden zijn enorm hoog. De complexiteit van het verhaal is ook immens. Vaak zijn er nog wijzigingen gedurende het schooljaar, worden adressen gewijzigd, zijn er familiale problematieken. Met al die elementen, met al die gegevens moeten we rekening houden. Maar als er ergens één schakel verandert, heeft dat natuurlijk onmiddellijk een cascade-effect voor het hele verdere verloop van de geplande ritten, die dan uitgevoerd moeten worden in samenspraak met Onderwijs, busbegeleiders en de chauffeurs.

Die duurzame hervorming is dus absoluut nodig. Wij hebben een bureau aangesteld om daarmee aan de slag te gaan en op basis van de conceptnota de verdere regelgeving in samenspraak met de andere betrokken departementen verder uit te werken. Vandaag de dag hebben we nog geen pasklaar antwoord op de hele problematiek, maar we zijn er alleszins volop mee bezig.

Ten slotte kom ik tot uw vraag over de mobiliteitscentrale als dusdanig. Mevrouw Ann Schoubs heeft hier bij de toelichting rond de voortgangsrapportage over De



Lijn inderdaad aangegeven dat ze met een team naar Berlijn ging. Ze ging daar werk maken van een goede match tussen enerzijds de vraag die er heerst voor het leerlingenvervoer, en anderzijds het aanbod. Men is daar gaan kijken naar dat model, en heeft positieve ervaring kunnen opdoen. Het is nu de bedoeling om het model dat daar werkt, ook hier bij ons via onze mobiliteitscentrale te introduceren, en te gebruiken om het leerlingenvervoer verder mee uit te rollen.

Ik heb natuurlijk nog niet op al uw vragen een pasklaar antwoord, en we zijn met nieuwe regelgeving vandaag zeker nog niet in een vergevorderde fase. We hebben echt gefocust op 'first things first'. Dat wil zeggen: de extra middelen die we hebben verkregen via de Septemberverklaring massaal inzetten, en zorgen voor de goede match tussen de vraag en het aanbod via de mobiliteitscentrale. Tegelijkertijd is het bureau nu bezig om, in samenspraak met alle betrokken administraties, verder werk te maken van de noodzakelijke aanpassing van de regelgeving. Er moet veel meer werk gemaakt worden van dat maatwerk, ten behoeve van de noden die elk kind heeft.

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

**Stijn Bex (Groen):** Dank u wel minister, voor uw antwoord.

Laat mij hier nog eens duidelijk zeggen dat uw inspanningen om de problemen die er op het terrein waren, aan te pakken en ervoor te zorgen dat kinderen niet meer zo schandig lang op de bus moeten zitten om naar school te moeten gaan, ook vanuit mijn fractie zeer gewaardeerd worden. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat, zolang u minister bent, u ervoor gaat zorgen dat die budgetten er zijn, zodat het niveau dat we daar wensen, ook gehaald kan worden.

Ik ben wel iets meer verontrust over de hervormingsagenda, iets minder acut maar even belangrijk. De Vlaamse Regering heeft gezegd dat ze tegen het schooljaar 2024-2025, dus binnen anderhalf jaar, een nieuw systeem in werking willen hebben. U hebt zelf al geschetst hoe ingewikkeld het kan zijn om een decreet tot stand te brengen. Er is nu een studiebureau aangesteld; ik zou graag willen weten wie dat is en hoe lang ze over hun opdracht zullen doen. Maar het is toch wel heel duidelijk dat, als u die datum van het schooljaar 2024-2025 wilt halen, we allicht nog voor het zomerreces aan het decreetgevend werk zouden moeten kunnen beginnen. Acht u dat haalbaar? Of moeten we eigenlijk concluderen op basis van wat u vandaag zegt, dat die hervormingsagenda iets zal zijn voor de volgende legislatuur? Dat laatste is eigenlijk wat ik vrees, als ik vandaag uw antwoord hoor.

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

**Kathleen Krekels (N-VA):** Ik wil heel kort ook wel ingaan op de vraag naar de timing van het bureau. Wat is hun opdracht, wanneer moeten ze dat opleveren en hoe zit het met de timing naar besluitvorming toe? Ik onderstreep graag die vraag.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik begrijp die vragen. Men zou liefst van al een regelgevend parcours uitgerold zien om te kijken of we ook effectief kunnen landen daar waar we willen en zo snel mogelijk een aanpassing hebben van die bestaande regelgeving. Maar ik moet heel eerlijk toegeven, collega's, dat er nog heel veel dient te gebeuren. Persoonlijk moet ik zeggen dat het de bekommernis is om de noden in te vullen die er vandaag de dag zijn. Ik ben blij dat we daar op dezelfde golflengte zitten. Daar moeten we op focussen: we moeten ervoor zorgen dat zo snel mogelijk komaf gemaakt wordt met de ellendige toestanden waar sommige kinderen mee te maken kregen. Daar hadden we extra middelen voor nodig, maar het is en blijft een extra puzzel om dat

allemaal te matchen. Nu is er het stijgend aantal leerlingen en het capaciteitsprobleem in sommige scholen, zeker gelet op de specifieke nichetypes – zo zullen we het maar noemen –, waar sowieso heel wat vragen bij zijn.

Wat betreft de vraag naar het bureau, stel ik vast dat iedereen op een gegeven moment wacht op elkaar. We zitten met die pilootprojecten waarover men zegt dat men daarop moet wachten. Die pilootprojecten zijn nu verlengd om verdere continuïteit te hebben. We hebben dan juridisch advies ingewonnen met de vraag of zij kunnen faciliteren door regelgeving te schrijven aan de hand van de conceptnota die is opgemaakt. Ik denk dat dit de meest aangewezen methode is, omdat het gaat om regelgeving die eigenlijk thuishoort bij het departement Onderwijs. Heel het verhaal van wie recht heeft op dat gratis collectief vervoer en collectief busvervoer, is verankerd in de onderwijsregelgeving, met daaraan gekoppeld heel wat aspecten zoals de gratis schoolkeuze – wat we zeker niet in vraag willen stellen – maar ook het aspect van de dichtstbijzijnde school. Dat laatste principe is door het stijgend aantal leerlingen een grote problematiek.

De visie zoals verankerd in de conceptnota, is eigenlijk om het recht op gratis openbaar vervoer te verschuiven naar meer maatwerk, naar recht op een soort ondersteuning. Dat vraagt een zeer grondige aanpak, dat vraagt een invulling van het verhaal van de mobiliteitsindicatiestelling, zoals we dat ook moeten doen voor andere doelgroepen, zoals mensen met een beperking. Op dat vlak staan de neuzen nog niet allemaal in dezelfde richting. Helaas kan ik u dus vandaag nog geen tijds kader meegeven en wil ik ook mijn handen niet in het vuur steken dat het afgerond zal zijn tegen het schooljaar 2024-2025.

Alleszins denk ik dat iedereen, zowel in de Vlaamse Regering als in het parlement, ervan overtuigd is dat er iets fundamenteel moet veranderd worden aan die regelgeving. Want het systeem zoals het nu al tien jaar fout loopt, kunnen we niet langer handhaven. Daar moet een grondige wijziging komen. We hebben wat dat betreft een juridisch advies gevraagd en wachten we op een soort voorzet om die teksten uit te schrijven om dan, hopelijk met vereende krachten binnen de Vlaamse Regering en het parlement, tot aangepaste regelgeving te komen. Natuurlijk kun je dat niet op één dag doen. Je kunt verworven rechten op een moment niet zomaar stopzetten. Ik denk dat we daar ook een tijds kader in de toekomst moeten voor maken. Kinderen zitten gemiddeld zes jaar in dat onderwijs. We moeten kijken dat we mensen niet zonder meer van vandaag op morgen voor voldongen feiten plaatsen en hun rechten afnemen. Ik wil dit nu al opmerken, zodat we straks geen verontruste ouders gaan horen die vrezen dat ze in 2024 geen recht meer gaan hebben op dat gratis busvervoer. Zover moeten we nu niet gaan, we moeten nu eerst dat kader duidelijk maken en duidelijk maken hoe we omgaan met de verworven rechten, om dan te komen tot een toekomstig beter, performanter en efficiënter systeem waarbij we uitgaan van maatwerk, dat recht op ondersteuning, en niet van een automatisch recht van iemand die volkomen zelfredzaam is. We horen en zien nog vaak dat iemand van 17 of 18 jaar met dat collectief busvervoer van en naar school gebracht moet worden, soms op amper 5 kilometer, en dan even later de bromfiets of het openbaar vervoer neemt om andere verplaatsingen te maken. Die zaken moeten eruit, maar dat vraagt natuurlijk een aanpassing van de regelgeving.

Zodra we meer nieuws hebben, geven we de signalen en bespreken we dit zeker nog in de commissie.

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

**Stijn Bex (Groen):** Soms is het jammer, voorzitter, dat er in de tweede repliek geen extra vragen meer gesteld kunnen worden. Minister, u hebt veel gezegd, maar ik kan het heel kort samenvatten: de Vlaamse Regering schuift de

hervorming van het leerlingenvervoer op de lange baan en deze legislatuur gaat er niets meer gebeuren.

Wat is er eigenlijk gebeurd? Er is een conceptnota door de regering goedgekeurd waarin duidelijk is gesteld dat er nood is aan overleg met de verschillende ministers. Daarvoor zou zelf een coördinator moeten worden aangesteld, want ministers kunnen blijkbaar niet een op een met elkaar overleggen. Nu is er dus geen studiebureau aangesteld, zoals u eerst zei, maar een advocatenbureau om een aantal juridische moeilijkheden op te lijsten die vervolgens in de schoot van Vlaamse Regering zullen moeten worden aangepakt. Die moeilijkheden zullen zich dan niet situeren op uw beleidsdomein, maar binnen de onderwijsbevoegdheid van minister Weyts. En toch moet u daar een studie naar bestellen.

Ik vind dat de Vlaamse Regering in dezen geen blijk geeft van een wil om dit dossier tegen 2024-2025 te hervormen. Ik begrijp dan ook totaal niet dat je in een conceptnota van een paar weken of maanden geleden schrijft dat dit wel de ambitie is. Met het tijdsplan dat u hier aangeeft, is er geen enkel realistisch scenario dat dit systeem tegen het begin van het schooljaar 2024-2025 hervormd zal zijn. Beloof dit dan ook niet aan de mensen, maar zeg dat jullie blijven pappen en nathouden, met de problemen en de hoge kosten die het systeem op dit moment heeft. Ik vind dit jammer. Ik denk dat dit niet alleen uw verantwoordelijkheid is, maar een collectieve verantwoordelijkheid. Zo hebben we dit ook steeds gezegd toen we onze resolutie daarrond hebben voorgesteld. Toen was heel de Vlaamse Regering aanwezig, want ze hadden er allemaal iets mee te maken. Ik kan alleen maar vaststellen dat u de enige bent die er iets aan doet, maar dat u weinig vooruitgang boekt op het vlak van het regelgevend kader en de grote hervorming die was aangekondigd.

**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 het recordaantal klachten over de autokeuringen  
– 1520 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doorlichten van de Vlaamse autokeuringen  
– 1532 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij de autokeuring  
– 1542 (2022-2023)**

**INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebrek aan controles op onze autokeuringsbedrijven en het mislopen van honderdduizenden euro's overheidsgeld  
– 9 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Collega's, minister, de krant Het Laatste Nieuws en de tv-zender VTM stelden een lijvig dossier op over de autokeuringen en wat daar allemaal misloopt. Zaken die mislopen, zijn onder meer het gebrek aan klantvriendelijkheid, de lange wachttijden en de prijs die verschilt tussen de diverse keuringsstations. Ook bij de Ombudsman kwam er vorig jaar een

recordaantal klachten binnen over de autokeuringen. Het overheidstoezicht op de 43 stations, die jaarlijks ruim 3 miljoen keuringen uitvoeren, blijkt duidelijk onvoldoende: er zijn amper 2 inspecteurs die die controle moeten organiseren.

In het dossier dat de genoemde media opstelden, komen ook enkele concrete pijnpunten aan bod: schade die ontstaat aan de wagen in de keuring, maar waarvoor het station blijkbaar niet aansprakelijk zou zijn; ronduit foutieve beslissingen waardoor mensen nodeloos op kosten worden gejaagd; beoordelingen die strenger zijn dan wat de wet voorziet en vooral een onthutsend gebrek aan controle en toezicht op de keuringsstations. Door het gebrek aan controle is een grijze zone ontstaan waarvan misbruik wordt gemaakt. Keuringsstations zouden er ook misbruik van maken om af te keuren, omdat ze aan de herkeuringen geld verdienen. U geeft opdracht tot een audit van de keuringsstations.

Ik heb dan uiteraard enkele vragen voor u, minister.

Kunt u de audit toelichten: hoe luidt de opdracht van deze audit?

Erkent u het gebrek aan controle op de keuringsstations dat de problemen in de hand werkt? Zult u erop inzetten om deze controle alvast te versterken?

Dat wagens met opzet worden afgekeurd om via de herkeuring extra inkomsten te genereren, is toch wel een zware beschuldiging. Kunt u bevestigen dat dit gebeurt? Hoe wordt erop toegezien om dit te voorkomen, welke maatregelen werden daartegen desgevallend reeds genomen en welke sancties werden ter zake desgevallend opgelegd?

Hoe zit het met de aansprakelijkheid van de keuringsstations voor schade aan de wagen en hoe worden klachten in dezen afgehandeld?

Welke andere initiatieven zult u – in afwachting van het opleveren van de audit – nemen om op korte termijn orde op zaken te stellen en de ergste pijnpunten aan te pakken?

**De voorzitter:** Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

**Mercedes Van Volcem (Open Vld):** Minister, we hebben allemaal een beetje dezelfde vraag omdat er in de Vlaamse media – zowel in Het Laatste Nieuws als op VTM – vorige week veel te doen was over die Vlaamse autokeuringen.

Ik moet wel zeggen: het is een thema dat leeft, want veel mensen moeten naar de keuring en vinden dat soms ook wel een beetje vervelend, zeker omdat er vaak om een keuring wordt gevraagd. Soms kom je nog maar van de keuring, en moet je het jaar nadien weer naar de keuring. Door corona konden we dan niet naar de keuring, was dat allemaal een beetje opgeschort. De mensen krijgen dan geen afspraak bij de keuringen. De keuring leeft, laten we het zo zeggen.

Op 2 februari stelde u dat er een audit besteld was, minister, om de Vlaamse keuringsstations te gaan doorlichten en om te komen tot een betere, procesgerichte aanpak van de werking ervan. Daarnaast zal er ook een benchmark komen om een vergelijkende studie te maken met omliggende landen.

Het aantal klachten over de autokeuring steeg in 2022 naar een recordhoogte: van 839 in 2020 naar 930 meldingen in 2021 tot 1182 in 2022. De sector zelf zegt dat dat zeer weinig is, want van die 1182 zijn er 573 klachten. Op 3,4 miljoen keuringen betekent dat eigenlijk dat er geen klachten of meldingen zijn voor 99,95 procent. Dat is een beetje zoals in alles, minister: je kunt honderd dingen goed doen, als je een foutje maakt, is het wel dat foutje waarop je wordt afgerekend.

Minister, ik denk dat er, gelet op de ergernis die er is, toch ook wel verbeteringen mogelijk zijn.

In Vlaanderen zijn in totaal 43 keuringsstations verantwoordelijk voor het keuren van wagens. Jaarlijks voeren zij meer dan 3 miljoen keuringen uit. Er zijn, zoals ik lees, 2 inspecteurs in dienst bij de Vlaamse overheid om dat werk te controleren. Controle op de controle dus. U besliste nu ook om de Vlaamse autokeuringen zelf door te lichten en concrete initiatieven te nemen om die sector te verbeteren.

Mijn vraag is, minister: hoeveel budget voorziet u voor het doorlichten van die 43 Vlaamse keuringsstations?

Hoeveel budget voorziet u voor de benchmark?

Naar welke omliggende landen zal in de benchmark gekeken worden?

Welke andere criteria worden in deze benchmark opgenomen?

Wanneer, minister – en ik denk dat dat het belangrijkste is van een studie en een vergelijkende studie – kunnen wij de resultaten verwachten om tot verbeteringen te komen?

Welke initiatieven plant u nog te nemen om de klantvriendelijkheid en de dienstverlening van de autokeuringen op korte termijn te verbeteren?

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, nadat vorig jaar een recordaantal klachten binnenkwam, laat u de autokeuringen doorlichten met een audit en een benchmark. Dat schreef Het Laatste Nieuws vorige donderdag. De mediagroep trok op onderzoek nadat het aantal klachten tegen de dienstverlening van de autokeuringen jarenlang toenam, zoals ook blijkt uit de verslagen van de Vlaamse Ombudsdienst. Bij het Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) kwamen vorig jaar 1182 meldingen binnen. Dat is een stijging met 27 procent tegenover het jaar voordien en een absoluut record.

Een aantal elementen die uit de klachten naar voren komen, zijn dat de procedure te streng is, bestuurders te lang moeten wachten en geen uitleg krijgen als hun auto afgekeurd wordt, waardoor een gevoel van willekeur ontstaat, maar ook de prijsverschillen tussen de keuringsstations zijn een doorn in het oog.

Het probleem blijkt echter niet alleen bij de autokeuringen zelf te liggen. Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de autokeuringen. Het toezicht op de 43 stations, die jaarlijks ruim 3 miljoen keuringen uitvoeren, is absoluut onvoldoende: slechts twee inspecteurs moeten de hele controle bolwerken. De focus ligt daarbij vooral op technische aspecten van de controle en minder op – laat ons zeggen – de kwaliteit van de dienstverlening.

Een bron binnen de Vlaamse overheid bevestigde ook in de krant dat MOW de situatie niet onder controle heeft, dat er sinds dat heel beleidsdomein overgeheveld is naar Vlaanderen – met nog altijd de bedoeling, collega's, wat we zelf doen, gaan we beter doen – eigenlijk geen beleid gevoerd is, dat de keuringsbedrijven nauwelijks gecontroleerd worden hoewel dat nodig is, dat bedrijven die een zekere monopoliepositie bekleden, 5 procent van hun winst mogen behouden, terwijl verliezen terugbetaald worden. Maar er wordt bijvoorbeeld niet gecontroleerd dat er via aanverwante vennootschappen bepaalde hoge kosten of huren aangerekend worden, waardoor de monopolist natuurlijk extra winst kan maken boven op de wettelijk voorziene 5 procent.

Ik stel een aantal vragen in de lijn van de vragen die collega's al gesteld hebben.

Minister, hoe is die audit en die benchmark opgevat? Wanneer moeten de resultaten bekend zijn?

Kunt u bevestigen dat er een bedrag van 114.000 euro of 140.000 euro te weinig aangerekend zou zijn vanuit de Vlaamse overheid aan de keuringsstations? Kunt u ook een detail van die cijfers aan het parlement bezorgen? Er is blijkbaar een lange uitwisseling geweest tussen de journalist en de Vlaamse overheid met cijfers die herhaaldelijk bijgesteld werden omdat men er eigenlijk niet zo'n goed zicht op had. Het zou interessant zijn voor het parlement om ook die informatie te verkrijgen.

Minister, vindt u dat 2 controleurs voor 43 stations op het terrein volstaan? Hebt u hierover ooit een signaal gekregen van uw departement dat dat onvoldoende zou zijn?

Vindt u het een goede zaak dat de financiële controle van de jaarrekeningen uitbesteed wordt aan KPMG? Heeft dat bedrijf de opdracht om op zoek te gaan naar contracten met aanverwante vennootschappen die de wettelijke winstmarge van 5 procent kunstmatig kunnen opkrikken?

Klopt het dat een bedrijf een coronahinderpremie van 40.000 euro ontving terwijl de inkomsten dat jaar met amper 2,5 procent daalden en terwijl verlies sowieso bijgesteld wordt? Zijn er nog andere bedrijven in die situatie?

Bent u het ermee eens – dat is alleszins het voorstel dat ik hier namens Groen wil doen – dat niet alleen de keuringscentra aan een audit onderworpen moeten worden, maar dat er ook eens grondig gekeken moet worden naar hoe de Vlaamse overheid nu eigenlijk omgegaan is met die bevoegdheid sinds die bij ons beland is. Hebben we daar effectief iets mee gedaan? Of is dat ergens onder de mat geschoven en moet die wetgeving, de administratieve opvolging ervan in al haar facetten ook niet het voorwerp uitmaken van een audit? Want het volstaat niet volgens ons om de anderen te gaan controleren die misschien niet gedaan hebben wat ze moeten doen, maar we moeten toch ook eens kijken bij onszelf wat we niet goed gedaan hebben.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, ik heb soortgelijke vragen als de collega's. De aanleiding is uiteraard ook dezelfde, namelijk het onderzoek van Het Laatste Nieuws en VTM. We weten allemaal dat Vlaanderen sinds de zesde staatshervorming bevoegd is voor de autokeuring. Uit de rapportage blijkt nu toch dat de autokeuringscentra nauwelijks gecontroleerd worden, en vooral dat dat gebrek aan controle ertoe zou hebben geleid dat de autokeuringsbedrijven jarenlang te weinig hebben betaald aan de Vlaamse overheid en dat die overheid dat zelfs niet eens zelf heeft opgemerkt.

De collega's hebben er al op gewezen dat de autokeuringen in handen zijn van 6 privébedrijven. In totaal zijn er 43 keuringsstations. Die doen 3 miljoen keuringen. En er zijn 2 inspecteurs die daar controles op moeten doen. Het hoeft dus niet te verwonderen dat er te weinig of nauwelijks gecontroleerd wordt.

De autokeuringen hebben een soort monopolie in hun regio, hoewel de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) dat vandaag tegenspreekt. Er staan duidelijke plichten tegenover, zoals afspraken over hoe de controles moeten gebeuren en hoeveel je als klant moet betalen. Zo mogen de bedrijven 5 procent van de inkomsten houden, wat een soort gegarandeerde winst is. En als ze verlies maken, wordt dat ook terugbetaald door de overheid, zodat ze zeker nooit verlies kunnen maken.

Uit het onderzoek zou blijken dat de bedrijven jarenlang te weinig hebben doorgestort naar de overheid. Ze spreken over een bedrag dat in vijf jaar tijd zou

oplopen tot een half miljoen euro. In de reportage wordt er ook op gewezen dat de autokeuringsbedrijven via allerhande achterpoortjes nog extra manieren zoeken om winst te maken, wat toch ook niet onbelangrijk is.

Minister, ik heb een beetje opzoekingswerk gedaan over de afgelopen jaren. Naar aanleiding van de overdracht van bevoegdheden had de vorige Vlaamse minister van Mobiliteit in 2014 al aangekondigd dat hij met de sector zou overleggen en dat hij met een visie op de autokeuringen zou komen. In 2015 heeft de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) eigenlijk ook al een soortgelijk onderzoek gedaan, waaruit bleek dat de autokeuringen te duur en te traag zijn, dat autokeuringen niet objectief worden uitgevoerd en dat er problemen zijn op het vlak van communicatie. Ondertussen zijn we acht jaar verder en moeten we vaststellen dat er jammer genoeg nog steeds geen sprake is van een duidelijk beleid of visie rond de werking van de autokeuringen en dat de ontevredenheid en de klachten bij de wageneigenaars nog steeds dezelfde zijn, want het zijn dezelfde elementen die naar voren komen als in het onderzoek van 2015: te duur, te lang wachten, slechte communicatie, gebrek aan transparantie. Het verhaal is er dus op acht jaar tijd, sinds de overdracht van de bevoegdheid, alleszins niet op verbeterd, spijtig genoeg. En als het zou kloppen dat er honderdduizenden euro's aan overheidsgeld misgelopen zijn, maakt het dat gebrek aan beleid nog pijnlijker duidelijk.

In de krant konden we lezen dat uw administratie het probleem voor een stuk toegeeft. U zult dat dadelijk bevestigen of ontkennen. Er wordt daar verwezen naar het feit dat de bevoegdheidsoverdracht fout gelopen is. Maar ondertussen zijn we toch al x-aantal jaren verder. Het is een beetje moeilijk om daar nu nog naar terug te grijpen. Volgens de krant bevestigde u zelf dat er vanwege een menselijke fout zaken fout zijn gelopen en dat de juridische dienst zou bekijken of de bedragen nog kunnen worden teruggevorderd.

Ik heb ook nog een schriftelijke vraag van collega Ryheul van augustus vorig jaar teruggevonden. In uw antwoord daarop hebt u die audit en die benchmark toen al aangekondigd. Het is dus niet zo dat u dat nu hebt aangekondigd. En toen zei u dat de eerste resultaten al rond de jaarwisseling zouden kunnen worden verwacht.

Minister, wat is uw reactie op de vaststellingen en vooral op het feit dat er honderdduizenden euro's te weinig zouden zijn betaald aan de overheid? Als dat klopt, hoe kan het dat de overheid dat niet zelf heeft opgemerkt? Over welk bedrag gaat het exact? Zou dat alsnog kunnen worden teruggevorderd? En misschien de allerbelangrijkste vraag: hoe gaan we ervoor zorgen dat zulke onregelmatigheden in de toekomst niet meer kunnen gebeuren?

Hoeveel controles zijn er sinds de regionalisering uitgevoerd? Welke vaststellingen werden er gedaan? Welke inbreuken zijn er vastgesteld? Welke maatregelen zijn er genomen om die inbreuken te vermijden? Acht u die manier van controle voldoende? Of zijn beleidsmatige bijstellingen noodzakelijk? Zo ja, welke? En hoe zullen die gebeuren?

U hebt vorige zomer al een audit en een benchmark aangekondigd. De eerste resultaten mochten rond de jaarwisseling verwacht worden. Wat is de stand van zaken daarvan? Zijn er al resultaten of conclusies die kunnen worden getrokken? Wat is de verdere timing?

Als het klopt dat de Vlaamse overheid zelf niet heeft vastgesteld dat er jarenlang te weinig geld vanuit de autokeuringen aan de overheid is gestort, kunnen we ons toch de vraag stellen of er, naast de autokeuringen, misschien het best ook een doorlichting zou gebeuren van uw eigen departement, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Bent u bereid om dat te doen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank, collega's, voor jullie vele terechte vragen. Het persartikel dat vorige week verschenen is, en ook de klachten die we continu horen en lezen, en in onze mailbox krijgen, roepen heel wat vragen op. Sta me toe om eerst heel even te duiden dat onze keuringsbedrijven private ondernemingen zijn waarvan sommige al negentig jaar bestaan. Deze private ondernemingen hebben een erkenning van de overheid om een overheidstaak uit te voeren. Die erkenning dateert van een erkenningsbesluit van 23 december 1994 en was de basis voor 6 ondernemingen die toen een erkenning kregen. Vandaag spreken we over 4 ondernemingen, met name Autoveiligheid waarbinnen Bureau voor Technische Controle (BTC) en Centrum voor Technische Automobielininspectie (CTA) zijn samengevoegd, AIBV, Keuringsbureau Motorvoertuigen (KM) en Studiebureau voor Automobielttransport (SBAT). Samen zijn ze vandaag goed voor 43 keuringsstations of keuringscentra.

We krijgen veel klachten, zo ook tijdens corona in 2020 en 2021. In die periode hebben we heel wat maatregelen moeten nemen voor het veilig en ordentelijk laten verlopen van de keuringen. Maar ook nadien, in de zomer van 2022, waren er de ellenlange wachtlijsten wegens het feit dat men opnieuw naar een pre-coronatijdperk moest gaan, en niet alle mensen verplicht moest laten gaan via een afsprakenbeheer, dat vaak vierkant draaide. Vaak moesten mensen daar heel lang naar bellen om al dan niet iemand aan de lijn te krijgen. Op dat moment hebben we beslist om iedereen weer de keuze te geven om na een afspraak naar een keuringscentrum te gaan of via het vrij voorrijden. Een aantal bedrijven hebben dat toen letterlijk genomen met als mededeling dat men één dag per week kon vrij voorrijden, met als gevolg de ellenlange files. Er schort dus wel degelijk iets aan de procesaanpak. Ik heb toen met de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs, de sectorfederatie, samengezeten om een actieplan te vragen om heel wat processen te veranderen, zoals dat van het afsprakenbeheer, maar ook dat van de klantvriendelijkheid en de klachtenafhandeling.

Het actieplan dat ik toen gekregen heb, was voor mij ondermaats. In september heb ik toen al een audit van de werking van de keuringscentra, en bij uitbreiding ook van de examencentra die ook onder GOCA Vlaanderen vallen, omdat we daar ook veel klachten krijgen, aangekondigd. Zoals jullie weten heeft ook de Ombudsman hier aangestipt dat we veel klachten krijgen over die keuringscentra. We verwachten het eindrapport van die audit die we in september besteld hebben bij Deloitte, in maart 2023. Naast de audit hebben we tegelijkertijd ook een benchmark besteld. De kostprijs ervan bedraagt ruim 241.000 euro.

Die audit peilt vooral naar de kwaliteit van de klantgerichte processen, de operationele en de technische werking en het businessmodel van de erkende keuringsinstellingen. Hierbij wordt telkens in eerste instantie gekeken naar de activiteiten van de technische keuring maar, omdat er ons ook heel wat klachten bereikten over wachttijden van vooral de praktijkexamens bij de examencentra van GOCA, heb ik beslist om ook de examencentra mee in de audit te laten opnemen. Na oplevering van het auditrapport zullen we sowieso met de sector kijken hoe we met die aanbevelingen die daar ongetwijfeld uit zullen volgen, kunnen omgaan en hoe we op zeer korte termijn werk kunnen maken van een grotere klantentevredenheid.

We hebben tegelijkertijd ook een benchmark besteld, om te kijken hoe de omliggende landen omgaan met het keuren van hun personenwagens en voertuigen, zeker naar analogie met wat we hier vorige week in de commissievergadering besproken hebben, de vragen van de heer Keulen onder meer. We hebben die benchmark besteld om te kijken hoe het er onder andere in Nederland, Duitsland en Frankrijk aan toegaat. Voor die benchmark hebben we een bedrag van 250.000 euro uitgetrokken. Op basis van de aanbevelingen of de elementen



uit die benchmark zullen we dan sowieso met de administratie gaan bekijken wat nu beter kan.

Dan kom ik aan dat financiële luik, collega's. En het klopt inderdaad dat een journalist van Het Laatste Nieuws daar heel wat uren en tijd aan besteed heeft, om samen met onze administratie al die financiële tabellen van die keuringscentra te gaan analyseren. Finaal kunnen we daar maar één conclusie uit trekken en dat is dat er fouten zijn gebeurd in de afdrachten. Zijn dat fouten door nalatigheden, door onzorgvuldigheden? Ik ga daar in eerste instantie van uit, ik denk niet dat men hier moedwillig een aantal fouten heeft gemaakt. Alleszins zijn er fouten begaan en is er te weinig afgedragen. Dat staat duidelijk vast en dit moet dan ook rechtgezet worden. Ik heb wat dat betreft op 7 februari onmiddellijk een schrijven gericht naar de secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, met de vraag om onmiddellijk de nodige stappen te zetten om dat enerzijds te onderzoeken, en anderzijds over te gaan tot de vordering van datgene wat te weinig is overgedragen.

Ik ga die tabellen en cijfers in alle transparantie met jullie delen. Vanaf het moment dat een journalist dat kan inkijken, moeten jullie dat als parlement zeker ook kunnen krijgen. We gaan sowieso al deze cijfers ter beschikking stellen.

Waar gaat het hier over? Het gaat voor de periode van 2017 tot en met 2022 – dus de voorbije vijf jaar – over een bedrag van 140.000 euro. Waarom 2017? Sinds de zesde staatshervorming is de materie van de autokeuringen overgeheveld naar de gewesten. Dat hele verhaal is rond sinds 2017, vandaar dat men tot op dat moment is teruggegaan.

Ik wil misschien in de marge daarvan ook nog wel even melden dat wij in mei vorig jaar op een gegeven moment van GOCA Vlaanderen de vraag kregen om werk te maken van een aanpassing van de tarieven. Meer in het bijzonder wou men eigenlijk de tarieven verhogen, omdat onder meer in het Waalse Gewest andere tarieven gehanteerd werden. Ik heb toen al gezegd om eerst iets te doen aan de klantvriendelijkheid, vooraleer we werk gaan maken van verhoogde tarieven. Ik heb toen ook al aangekondigd dat ik transparantie wil in dat hele tarievenbeleid. Dat was toen eigenlijk al een opdracht aan mijn administratie, om daarmee aan de slag te gaan.

Ik zoek geen excuses, er zijn fouten begaan, dat moet rechtgezet worden, maar ik wil het wel heel eventjes in de juiste context plaatsen. Die 140.000 euro op een periode van vijf jaar betekent 28.000 euro per jaar, verspreid over de zes ondernemingen. Of dat betekent ongeveer tussen de 1500 en de 9000 euro per onderneming per jaar. Om aan te duiden: dit is geen enorm hoog bedrag, maar het is wel niet het juiste bedrag dat is afgedragen. Dus die fout, dat is zonder meer correct. Het totaal aantal geïnde afdrachten voor de periode van die vijf jaar, bedroeg 111 miljoen euro. Als je die 140.000 euro naast die 111 miljoen euro zet ... Maar het is niet correct: die 140.000 euro had moeten worden afgedragen.

Men geeft mij mee dat het feit dat die fout is gemaakt, iets te maken heeft met de interpretatie van de definitie van het bedrag waarop die afdrachten moeten gebeuren. Door een foute interpretatie van de definitie heeft men eigenlijk 5,6 procent afgedragen en niet 6 procent. Daar zit dat verschil.

Mevrouw Robeyns verwijst in haar interpellatie naar een bedrag van ruim een half miljoen euro. Nu, het gaat enerzijds om die 140.000 euro, dat is fout, dat moet zonder meer teruggevorderd worden. Anderzijds zijn er ook nog een aantal bedragen waar onduidelijkheid over is. Dat zijn gelden die men niet onmiddellijk in opdracht van de Vlaamse overheid geïnd heeft, maar op basis van een brief uit 2012 van een Nederlandse keuring, alsook van gelijkvormigheidsattesten en Car-Pass van de federale overheid. Het is nog niet duidelijk of daaromtrent ook een

afdracht moest gebeuren aan de Vlaamse overheid. Dat moet alleszins ook nog gecheckt worden.

Dus die 140.000 euro, dat staat duidelijk vast. Dat andere bedrag, die 290.000 euro, dat moet nog grondig geanalyseerd worden, of daaromtrent al dan niet een afdracht aan Vlaanderen, dan wel aan iemand anders of aan niemand moet gebeuren.

In het kader van die fout, van het feit dat niet de juiste afdrachten werden betaald, wordt er inderdaad terecht gevraagd: wat met die controleurs, wat met die bedrijfsrevisoren? Enerzijds doet onze administratie een aantal controles. Daarnaast heeft men een aantal inspecteurs die in tijden van covid enerzijds zelf te kampen hadden met ziekte en anderzijds ook weinig inspecties uitvoerden, omdat ze niet naar de keuringscentra toe konden gaan. Maar feit is dat zowel onze administratie als die inspecteurs daar toch wel een aantal steken hebben laten vallen. Hetzelfde kan, denk ik, ook gezegd worden van de revisor – in dezen KPMG –, die toch ook telkens zelf een analyse doet van de afdrachten die moeten gebeuren.

Ik wil een grondig onderzoek van wat daar gebeurd is en waarom dergelijke fouten vijf jaar lang zijn gebeurd. Vandaar dat ik, in navolging van heel die polemiek, een schrijven gericht had aan de secretaris-generaal. Hij heeft inmiddels laten weten dat er via Audit Vlaanderen sowieso een grondige doorlichting zal komen van de werking van de keuringscentra binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Tegelijkertijd heeft men ook een financiële doorlichting gevraagd om te kijken wat daar fout is gelopen.

Die facetten lopen nu een klein beetje naast elkaar. De audit en de benchmark die ik reeds in september 2022 bestelde vanwege de klantgerichte processen en heel de aanpak binnen die keuringscentra en examencentra, daarbovenop komt nu een audit door Audit Vlaanderen, alsook – aanvullend – een financiële doorlichting op onze vraag aan onze administratie.

Ik hoop uiteraard dat dat een grondige analyse naar boven brengt en dat dergelijke dingen in de toekomst ook niet meer kunnen gebeuren.

Dan waren er nog een aantal punctuele vragen: wat met de onterechte afkeuringen en de vele herkeuringen?

De bewering dat de erkende instellingen voertuigen bewust onterecht afkeuren om met de herkeuringen extra inkomsten te generen, is volgens de informatie waarover ik beschik eerder een gefantaseerd verhaal, een broodjeaapverhaal, zoals we dat ook wel noemen. Dat is wat men mij vertelt. Ik zeg dus: op basis van de informatie. We weten allemaal – we zeggen dat ook meermaals in deze commissie – dat niemand graag naar een autokeuring gaat en schrik heeft dat de auto eventueel afgekeurd zou worden, maar de indianenverhalen als zou men moedwillig of bewust iemand afkeuren om hem dan maar te laten terugkomen, lijken vreemd. Vooral omdat dat terugkomen een extra belasting is van dat keuringsbedrijf die hun meer workload bezorgt dan dat het hun financieel kan opbrengen.

Ik hoop alleszins dat uit de audit blijkt dat dat inderdaad een gefantaseerd verhaal is en dat dat niet klopt. Maar daarvoor hebben we juist die audit besteld. Als we kijken naar de cijfers, moeten we ook zeggen dat die het verhaal eerder tegenspreken, want het aantal herkeuringen is eerder stabiel gebleven. In 2019 moest 17,9 procent van de personenvoertuigen herkeurd worden, in 2021 is dit gedaald naar 16,3 procent. We zien dus zeker niet dat er de voorbije twee jaar een stijging zou zijn in de herkeuringen.

Dan, een andere vraag rond de controles en de inspecties bij de keuringen. De controle gebeurt op drie domeinen: enerzijds administratief-financieel en

anderzijds technisch. Dus administratief is er een controle binnen MOW, financieel is er een controle binnen MOW en via KPMG, en daarnaast een technische controle op het veld bij de keuringscentra.

Er zijn 2 voltijdequivalenten (vte's) inspecteurs die op het terrein in normale omstandigheden jaarlijks 480 onaangekondigde technische inspecties ter plaatse uitvoeren, zowel bij de keuringscentra zelf alsook nog eens bij de keuringen die op locatie gebeuren. Weet dat er bij sommige bedrijven ook een keuring op locatie kan gebeuren. Samen is dat goed voor 480 onaangekondigde technische inspecties.

Er worden, op basis van recente inspecties, gemiddeld vier vaststellingen per inspectie gedaan. Die vaststellingen zijn zeer uiteenlopend van aard: het aantal aanwezige personeelsleden, onuitgevoerde controles, opmerkingen over het onderhoud van de toestellen en dergelijke. Kortom: een heel gamma aan opmerkingen.

Nu, als we dat horen, 480 onaangekondigde technische inspecties op 43 keuringsstations, daar moet misschien wel in bijgebeend worden. Ik kijk, wat dat betreft, ook naar de aanbevelingen en misschien moeten daar wel meerdere inspecties uitgevoerd worden, toch zeker als we al deze klachten continu horen.

Dan heb ik ook de vraag gekregen: wat bij schadegevallen? De erkende instellingen zijn verplicht verzekerd voor schadegevallen. Als er schadegevallen geregistreerd worden, moet de verzekeringsmaatschappij uiteraard ingeschakeld worden. Ik heb zelf ergens een verhaal gelezen. De auto werkte toen hij binnenreed, en werkte niet meer toen hij buiten op de parking stond, dat was ten tijde van COVID-19. Klopt dat allemaal? Ik weet het niet, maar in dergelijke gevallen moet de verzekeringsmaatschappij er uiteraard bij geroepen worden.

Klachten worden alleszins conform de ISO-certificatie (Internationale Organisatie voor Standaardisatie) geregistreerd en opgevolgd, en de erkende instellingen zijn voor de klanten altijd het eerste aanspreekpunt. Mijn administratie is in tweede lijn, en zoals ik zei, landen ook heel wat klachten bij de Ombudsdienst.

Dan kom ik tot de coronahinderpremie voor een keuringsinstelling. Zoals u weet is de coronahinderpremie niet door mijn departement toegekend, dat zat bij het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO). Er zijn private bedrijven die daaromtrent ondersteuning gekregen hebben. Ik weet op dit ogenblik niet of ook de private keuringscentra daar aanspraak op gemaakt hebben.

Conclusie? Er zijn op verschillende niveaus fouten gemaakt, die ik zeer ernstig neem en absoluut niet tolereer. Vandaar heb ik al eerder een aantal maatregelen genomen, vanwege de klantvriendelijkheid en de processen. Ik verwijs naar de audit en de benchmark die ik in september van vorig jaar besteld heb, en waarover ik in maart van dit jaar hoop de aanbevelingen te ontvangen. Daarbij is nu bijkomend Audit Vlaanderen en die financiële doorlichting gevat.

Ik blijf van mening dat we, los van de terecht kritische benadering in zowel de media, deze commissie, als in de publieke opinie, continu oog moeten blijven hebben voor het hele verhaal, het totale plaatje. Toekomstgericht moeten we kijken naar hoe we kunnen gaan naar een performanter, efficiënter en klantvriendelijker systeem van al onze keuringsdiensten en van onze examencentra. We krijgen allemaal heel veel klachten, dat moet en kan anders. We moeten de objectiviteit zeker altijd laten zegevieren. Wat dat betreft kijken we dus sowieso om een aantal stappen te zetten in die richting, en met klantvriendelijkheid alleszins hoog in het vaandel. Ik dank u.

**De voorzitter:** Dank u wel voor uw vele antwoorden, minister.

De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, het is goed dat die audit binnenkort nu eindelijk tot een bepaald resultaat zal leiden – hopelijk. Ik moet zeggen dat men toch wel rijkelijk laat gestart is met die audit, als men weet dat acht jaar geleden al, uit een ander onderzoek van VAB, blijkt dat er problemen zijn. Daar wordt niet echt op ingegaan, en men blijft met twee controleurs werken. Ik noem dat eigenlijk 'schuldig verzuim'. Dat is schuldig verzuim, want het duidt erop dat er al problemen waren. Het heeft dan nog verschillende jaren geduurd voor men uiteindelijk begonnen is met die audit.

Dan heb ik een tweede punt. Minister, u zegt dat er inderdaad 140.000 euro niet is doorgestort, al dan niet door een onzorgvuldigheid. Wel, als een gewone man door een 'onzorgvuldigheid' geen of te weinig belastingen betaalt, wordt hij gestraft en krijgt hij de stempel van 'fraudeur'. Ik vraag me af hoe u dit noemt. Naar mijn mening is dit eveneens fraude. Het is 140.000 euro op een bedrag van 111 miljoen euro. U kunt zeggen dat dat, in vergelijking met die 111 miljoen euro, 'peanuts' is, maar voor mij blijft dat fraude. Hoe gaat u daarop reageren? Het is blijkbaar bewezen. Gaat u die zes bedrijven een bijkomende boete opleggen? Ik denk toch wel dat dat gepast is. Wanneer andere privébedrijven sjoemelen, al dan niet door een vergetelheid of onregelmatigheid, worden die ook gestraft. Ik reken er dus op dat u dat zult doen.

Dan kom ik tot de herkeuringen. Het is moeilijk om te bepalen of auto's – bewust of onbewust – al dan niet onterecht afgekeurd zijn. Als blijkt dat dat inderdaad zo is, dan hoop ik dat de eigenaars van onterecht afgekeurde voertuigen een schade-loosstelling krijgen, als dat bewezen kan worden.

Ten slotte, als ik zie hoe men soms ook met mijn wagen omgaat wanneer ik naar de keuring ga, frons ik toch ook wel eens de wenkbrauwen. Het zou me zeker niet verwonderen als er regelmatig schade is aan voertuigen.

Kortom, ik denk dat het systeem van autokeuringen dringend aan herziening toe is. Mijn vraag is nog: hoe kan het dat dezelfde zes private bedrijven al bijna honderd jaar het monopolie hebben op die herkeuringen?

**De voorzitter:** Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

**Mercedes Van Volcem (Open Vld):** Minister, het is goed dat die onderzoeken gebeurd zijn. We kijken vooral uit naar de stappen die gezet kunnen worden om dat meer transparant te krijgen en om een betere werking te krijgen. Voor de rest, minister, ken ik het dossier onvoldoende. Ik zou eerst de stukken willen zien. Om meteen mensen als fraudeur te bestempelen, dat vind ik misschien een brug te ver. Het is trouwens ook zo in de wetgeving, in de fiscaliteit: als je een onzorgvuldigheid doet, ben je niet meteen een fraudeur. Dan moet je soms wel effectief een boete betalen, maar dan ben je niet meteen een fraudeur. Ik zou toch opletten: 140.000 euro, ik zal het zeker niet goedpraten, maar over een periode van vijf jaar is dat 9000 euro per jaar. Ik zal de sector niet verdedigen, maar ik ben niet iemand die meteen een mes zal steken als er bijvoorbeeld een onzorgvuldigheid of een menselijke fout gebeurd is. Zo sta ik niet in de samenleving. Maar, minister, ik vind wel dat er onderzoek moet gebeuren: is dat moedwillig, zit daar een systeem achter of niet? En ik vind het een heel normale zaak dat u zegt dat dat terugbetaald moet worden en meteen terugbetaald moet worden.

Minister, voor de rest zou ik toch vooral willen aandringen om ook eens te bekijken en te onderzoeken of het wel noodzakelijk is dat we zo vaak naar die keuring moeten gaan, want ik vind dat toch een grote ergernis. Ik krijg altijd maar van die groene briefjes. De mensen die om de vier jaar een wagen kopen, een bedrijfs-wagen, worden daar natuurlijk nooit mee geconfronteerd. Dat is waar want de

eerste vier jaar moet je niet gaan. Maar het zijn vooral de mensen die privéwagens hebben of die weinig middelen hebben, die soms op grote kosten gedreven worden. Ze moeten naar de keuring. De garagist heeft de auto en dan moeten ze bepaalde kosten doen. Sommige mensen kunnen die kosten niet betalen. Zo kom je in een heel raar systeem. Dat is mijn bijkomende vraag: kunt u ook onderzoeken of er na die periode van vier jaar minder naar de keuring gegaan moet worden? Dan zijn er automatisch ook minder wachtrijen.

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, de vorige keer dat de autokeuring ter sprake kwam, hebt u gezegd dat u absoluut niet wilt toegeven op de veiligheid van ons wagenpark, dat dat heel belangrijk is en dat in dat opzicht controles belangrijk zijn. Ik hoop dat u ondanks het aandringen van uw partijgenoten toch op dat standpunt blijft. Maar het moet natuurlijk klantvriendelijk, digitaal in de plaats van een groen briefje. Daar ga ik absoluut mee akkoord, collega Keulen. Als dat kan en als iedereen daarmee kan werken, zeer graag.

Minister, wat betreft uw antwoord: ik wil eerst en vooral zeggen dat we inderdaad geen hele sector moeten gaan beschouwen als fraudeurs en we moeten ook erkennen dat er op 3 miljoen keuringen op jaarbasis altijd wel iets zal foutlopen. Het is zeker vandaag niet de bedoeling om een hele sector voor de bus te gooien. Dat neemt niet weg dat als we zien dat er zo veel klachten zijn en als er effectief dingen blijken fout te lopen, dat we dat moeten onderzoeken, aanpakken en verbeteren.

Minister, wat mij vooral stoort in het verhaal dat we u vandaag horen brengen, is niet het bedrag van die 140.000 euro, maar dat als het tien keer hoger of tien keer lager geweest was, u het ook niet geweten had, gewoon omdat heel die dienst niet functioneert. Ik vind het erg dat we dat niet onder controle hebben, nadat we al zoveel jaren bevoegd zijn voor een bepaald beleidsdomein. Het is niet de eerste keer dat Corneel van Oosterweel u met een dossier belast waarvan u jaren later moet vaststellen dat er niks van in orde is en dat u de brokken mag opruimen. Dat is zo met basisbereikbaarheid. Dat is zo met het dossier van het leerlingenvervoer. Noem nog eens een voorbeeld. Als we een opsomming zouden maken, zouden we aan meer dan tien van die dossiers komen waar u een ongelooflijk probleem hebt.

Minister, die twee controleurs op het terrein: volstaat dat? Gaat u daar snel maatregelen nemen of laat u dat op z'n beloop tot u de uitslag van het onderzoek hebt?

Kunt u vandaag meer zeggen over het feit dat die afgeleide vennootschappen kosten factureren en op die manier de winstmarge die op 5 procent begrensd zou moeten zijn, kunstmatig opkrikken? Of zegt u ook dat dat mee in dat onderzoek zit en dat we in maart wel zullen zien wat daaruit naar voren komt? Want ik vind dat persoonlijk wel heel belangrijk. Dat zal wellicht over meer dan 140.000 euro op jaarbasis gaan.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, hoe pijnlijk! Ik vind het pijnlijk. Ik hoor hier het woord 'fraudeur'. Ik noem het 'amateur'. Dat is gewoon een bende amateurs. Sorry, ik vind het verhaal dat u hier brengt, ontzettend pijnlijk. En u brengt het oprecht en u doet nu wat u moet doen, denk ik.

Maar ik ben begonnen met te zeggen dat de bevoegdheidsoverdracht ondertussen acht jaar oud is. U hebt zelf gezegd dat ze volledig afgerond was in 2017. Ja, er is hier een journalist die blijkbaar grondig zijn werk gedaan heeft, die hier pijnpunten moet blootleggen, niet over klantvriendelijkheid, want die kenden we inderdaad al en daar hebt u terecht al de nodige stappen gezet en mogen we binnenkort ook al

resultaten van de audit verwachten. Maar dit gaat over overheidsgeld dat gewoon niet op de plaats terechtkomt waar het moet komen. Ik wil helemaal niet iemand beschuldigen van fraudeur te zijn, integendeel. Ik begrijp gewoon niet hoe het kan dat niemand dat heeft opgemerkt in een administratie. Ik hoor u zeggen: "een foutieve interpretatie van de definitie van het bedrag waarop die afdrachten moeten gebeuren". Wie heeft dat dan foutief geïnterpreteerd? Hoe kan dat? Wie maakt die definitie? De administratie, van voor uw tijd, ja oké. Maar goed, die administratie! Dus de administratie interpreteert haar eigen definitie of die van de federale overheid verkeerd. U moet dat eens uitleggen, mevrouw Van Volcem. Ik denk dat nog minder mensen zin gaan hebben om naar de autokeuring te gaan als je zulke verhalen hoort. Ik heb deze week ook mijn groene kaart gekregen, maar goed, als je zulke verhalen hoort van amateurisme ten top, niet alleen bij die autokeuring, maar ook bij de overheid, dat is toch onvoorstelbaar. Het is goed dat door Audit Vlaanderen nu echt een serieus onderzoek en doorlichting gaat gebeuren. Ik stel mij nog altijd de vraag, minister, hoe het zit met de werking van uw eigen administratie, of u die toch ook niet eens zou moeten doorlichten. Of misschien zal die daarin mee doorgelicht worden. Steken laten vallen? Ja, dat is niet steken laten vallen, dat zijn echt fouten. Nalatig? Ja, maar dat is nalatigheid van een overheid met belastinggeld. Dat is gewoon niet serieus, dat mogen we niet door de vingers zien. Daar moet snel tegen opgetreden worden.

Het verhaal van die 290.000 euro is voor mij ook niet heel duidelijk. Het is ook redelijk technisch. Maar als ik u goed begrijp, is dat nog van voor de bevoegdheidsoverdracht en is op dit moment niet eens duidelijk of er daar nog afdracht op verschuldigd is of niet. Daar kan niemand op dit moment een antwoord op geven. Dus 140 maal nog eens bijna 300 kan dan 330 worden. Het is toch ook belangrijk dat we daar snel duidelijkheid over krijgen.

Ik stel me ook de volgende vraag, minister. U bent begonnen met te zeggen dat die autokeuringsbedrijven een erkenning hebben sinds 1994. Misschien – ik weet het niet – moet ook nog eens grondig doorgelicht worden of die criteria nog allemaal conform de huidige normen zijn, of daar ook geen bijsturing moet gebeuren. Dat is eigenlijk los van de audit. Maar natuurlijk zal de audit ertoe moeten leiden dat er beleidsmatig zowel qua inspectie als qua visie de nodige bijstellingen noodzakelijk zijn.

Voorzitter, ik wil sowieso – maar ik heb straks nog een repliek – alleszins namens onze fractie een motie aankondigen.

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, in 2021 heb ik een schriftelijke vraag ingediend over de werking van de werknemers in de autokeuringscentra, omdat er toen al signalen tot bij mij gekomen waren dat er toch wat onrust was, in die zin dat zij aanhaalden dat er op beperkte tijd zo veel mogelijk auto's gekeurd moesten worden, zodanig dat er volgens sommige werknemers zelfs zes werden overgeslagen om toch maar zo veel mogelijk auto's per dag te kunnen doen. Verder waren er ook klachten over de gezondheids- en veiligheidstoestanden en over het gebrek aan opleiding en tijdige briefings over nieuwe updates. In het antwoord dat ik heb gekregen op die schriftelijke vraag werden die problemen ontkend. Ik vraag mij af, minister, of u vandaag nog steeds die mening toegedaan bent.

We kijken zeker uit naar het resultaat van de audit. Ik hoop dat we daar constructief mee aan de slag kunnen gaan. Ik meen zonet ook gehoord te hebben dat u bijkomende controles zou aankondigen. De opmerkingen die ik zonet gemaakt heb over de werknemers kunnen dan misschien ook in het achterhoofd meegenomen worden.

Verder zouden wij willen aandringen op meer opleidingen voor de werknemers omdat de auto-industrie toch continu in verandering is. Dank u wel.

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

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor de bijkomende vragen. Mijnheer Verheyden, u zegt dat de audit vrij laat komt. Ik heb daarstraks gezegd dat we in 2020 en 2021 in een heel andere situatie zaten door covid, met heel veel extra regelgeving en andere werkwijzen bij de keuringscentra. We kregen toen ook klachten, vooral klachten van mensen die zich te laat konden aanbieden bij een keuringscentrum. Specifiek vanwege de vele klachten van toen, vooral rond klantvriendelijkheid, heb ik in de zomer van 2022 een audit gevraagd. U zegt nu dat dit al jaren aansleept, van in de vorige legislatuur, van voor de bevoegdheids-overdracht van 2017. Ik kan alleen maar zeggen dat ik vooral klachten gekregen heb van klanten omtrent het niet tijdig kunnen inboeken van een afspraak bij de keuringscentra, en soms ook een aantal klachten over de manier van aanpak, zeg maar de klantvriendelijkheid. En daarom heb ik die audit besteld.

Ten tweede zegt u dat de 140.000 euro die niet is afgedragen, fraude is. Ik steun daar wat mevrouw Van Volcem en ook een aantal andere mensen hier zeggen. Zonder meer het woord 'fraude' in de mond nemen? Ik ben vandaag niet geplaagd om dat te zeggen. Ik heb daarstraks wel duidelijk gezegd dat er fouten zijn gebeurd in die afdrachten. En of die fout moedwillig, dan wel door onzorgvuldigheid of door nalatigheid is gebeurd, daarover heb ik vandaag geen uitsluitel. Ik kan vandaag alleen maar zeggen dat er 140.000 euro te weinig is afgedragen op een totaalbedrag van 111 miljoen euro dat ze hebben afgedragen. En die 140.000 euro zal moeten worden teruggevorderd.

Wat is het verhaal van die fout? Klaarblijkelijk heeft men, toen men de federale regelgeving voor het betalen van die afdrachten heeft overgenomen bij de zesde staatshervorming naar Vlaanderen, een andere interpretatie gegeven aan het rekenmodel, met als gevolg dat men de facto 5,6 procent afdraagt, terwijl men ervan uitging dat het 6 procent moest zijn. De opdracht is gegeven om dat terug te vorderen.

U vraagt ook naar boetes en dergelijke. Ik kan maar een boete innen als daar ook een rechtsgrond toe bestaat. Vandaag kan ik niet aantonen dat het zonder meer moedwillig is of dat het om fraude gaat. Ik ga ervan uit dat we in eerste instantie alles op alles moeten zetten om dat bedrag dat niet is afgedragen, te kunnen inwinnen.

Ik heb daarstraks al gezegd dat als je voertuig beschadigd is nadat je het keuringscentrum hebt verlaten, het een zaak is om er werk van te maken om de verzekering daarbij te betrekken. Dan zal het een verzekeringskwesitie zijn. Men moet natuurlijk wel kunnen aantonen dat het voertuig werkte voordat het het keuringscentrum binnenging. Dat moet sowieso gecheckt worden door de verzekeringen en moet aangemeld worden bij het klachtenmeldpunt.

U spreekt over een monopoliepositie. Dat klopt. Maar, mijnheer Verheyden, eigenlijk zou u zelf kunnen zeggen dat u morgen een keuringscentrum wilt uitbaten, dat u voldoet aan de keuringscriteria zoals die zijn opgenomen in het koninklijk besluit (KB) van 1994, dat u een privaat bedrijf bent en dat u een keuring gaat doen. Klaarblijkelijk is dat toch niet zo interessant, want ik zie weinig bedrijven dat doen. Ik zie integendeel veeleer dat bedrijven worden overgenomen. Het zijn voor een groot stuk familiale bedrijven, die dan de voorbije decennia ook nog telkens zijn overgenomen. Maar het staat iedereen die het wil, vrij om te checken of men voldoet aan de keuringscriteria van 1994 en eventueel zelf een keuringsstation of een keuringsbedrijf op te richten.

Mevrouw Van Volcem, moeten we naar de keuring? Ik begrijp dat u niet graag naar de keuring gaat. Mevrouw Robeyns zegt hetzelfde. Zij heeft haar groene kaart

gekregen. We moeten eigenlijk niet wachten tot we die groene kaart krijgen. We moeten eigenlijk proactief kijken of onze auto nog wel aan alle criteria voldoet.

Sta mij toe om te herhalen wat ik al vaker gezegd heb. De keuringen die we uitvoeren, zijn er niet om mensen te pesten of mensen op kosten te jagen. Dat is juist om te kijken of die voertuigen die in het verkeer in omloop worden gebracht, voldoen aan alle verkeersveiligheidseisen en tegelijk ook aan de milieueisen die gesteld worden. Ik denk wel dat we daarop moeten blijven hameren. Maar ik verwijs tegelijkertijd ook naar wat hier vorige week gezegd is in de commissie. Een aantal elementen, zoals het afstellen van de lichten, kijken of de remmen goed werken, kortom een aantal kleinere elementen, zou je perfect door heel wat andere instanties kunnen laten uitvoeren. Het gaat dan heel vaak ook over de herkeuring.

De heer Verheyden zei dat VAB daar acht jaar geleden al toe heeft opgeroepen. We moeten hier de objectiviteit ook wel ten volle laten doorwegen. Ik hoor de garagistensector heel vaak vragen om het door hen te laten doen, maar ik hoor ook anderen zeggen dat het toch beter is bij een andere objectieve instantie. Kortom, vandaag staan de neuzen zeker nog niet in dezelfde richting. Ik wil wat dat betreft aanbevelingen uit de benchmark en uit de audit, om tot een beter, performanter en efficiënter systeem te komen. Dat is waarom ik in de zomer van vorig jaar die twee studies besteld heb.

Dan, mijnheer Bex, het feit dat niemand het gezien heeft, ligt bij de administratie en bij mij, eigenlijk bij de drie instanties. Het systeem waarbij er afdrachten gebeuren, is zeker niet transparant. Ik heb in mei 2022 aan mijn administratie gevraagd om het systeem transparanter te maken zodat het voor alles en iedereen duidelijker is. Ik kan vandaag de dag alleen maar zeggen dat er mensen binnen onze administratie zorgen voor de financiële en de technische controle. Daarnaast zijn er inspecteurs die die 480 controles ter plaatse doen. Ik kan vandaag alleen maar vaststellen dat we heel veel klachten hebben en dat ook het financiële luik niet waterdicht was. Dat financiële luik was tegelijkertijd ook nog door een onafhankelijke bedrijfsrevisor gecheckt.

Wat kun je nu meer doen dan vragen om het allemaal te controleren? Als er dan toch nog fouten in het systeem zijn, stel ik me daar inderdaad vragen bij en vind ik het ook logisch dat ik vorige week onmiddellijk gevraagd heb om acties: de terugvordering van die 140.000 euro, de uitrol van verbeterprocessen, een interne audit en een financiële doorlichting. Ik zou misschien nog meer kunnen doen. Ik kijk uit naar de voorstellen die men nog in de motie wil formuleren. Ik denk alleszins dat we nu snel werk moeten maken van al die elementen die we op tafel gelegd hebben en daar snel veel meer duidelijkheid in moeten krijgen.

U zegt ook, samen met mevrouw Robeyns, dat er nog onduidelijkheid is in het verhaal van die tarieven. Die 140.000 euro slaat op afdrachten die de keuringscentra moesten doen voor de taken die de Vlaamse overheid hun heeft gegeven. Daarnaast zijn er in 2012 ook nog taken gegeven aan de keuringscentra, onder meer door het directoraat-generaal van de FOD dat onder andere opdrachten heeft gegeven voor een aantal keuringen voor Car-Pass. Er waren ook een aantal andere elementen zoals gelijkvormigheidsattesten, wat eigenlijk taken zijn van de federale overheid. Als men verwijst naar een brief van 2012 in een persbericht, sta me dan toe dat ik vandaag niet onmiddellijk weet of de regelgeving van 2012 vandaag nog in voege is en of daar ook Vlaamse afdrachten moeten worden betaald. Dat zal die grondige analyse moeten uitklaren.

Kortom, ook voor mevrouw Moors, ik denk dat we zo snel mogelijk moeten kijken hoe we op basis van alles wat we nu weten, gaan naar een veel performanter en efficiënter systeem. Ik denk dat we dat allemaal willen. We hebben heel veel klachten. Er staan er een heel aantal in de rij om te zeggen dat ze het beter,



performanter en klantvriendelijker kunnen doen. Als we iets gaan wijzigen, moet het ook effectief voor de klant beter, waarbij we de milieukwaliteitseisen en verkeersveiligheidseisen in het achterhoofd moeten houden zonder dat we daarmee mensen op kosten jagen of treiteren. Ik denk dat dat nooit de doelstelling mag zijn.

Het staat buiten kijf dat er een en ander moet veranderen. Alle casussen en alle klachten die we overal te horen hebben gekregen, spreken boekdelen. Men zou daar inderdaad een blunderboek van kunnen maken. We gaan een en ander doorlichten en analyseren. We zullen er zeker op terugkomen in deze commissie. Ik hoop dat we in maart serieuze aanbevelingen krijgen waarmee we onmiddellijk aan de slag kunnen.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, ik heb toch wel een beetje de indruk wanneer ik vandaag uw hele betoog heb gehoord dat u eerdere verklaringen een beetje herkaut zoals die om iets te doen aan die chaos en het misbruik in die centra. Ik verwijs toch ook nog wel eens naar de audit die u vorig jaar al aankondigde naar aanleiding van die lange wachttijden. Het enige dat de automobilist tot nu toe heeft gekregen, zijn meer vertragingen en meer kosten.

Ik wou toch nog even terugkomen op dat financiële plaatje. Ik blijf erbij dat als de gewone man een fout maakt, al dan niet onbewust, door een nalatigheid, hij gestraft wordt. Ik heb hier de indruk dat u er een beetje met de mantel der liefde overheen gaat.

Voor het Vlaams Belang is het duidelijk dat het systeem van de autokeuring onder de loep moet worden genomen. We hopen dat die audit inderdaad tot deftige resultaten zal leiden en we vragen ons toch nog altijd af waarom die keuringen überhaupt nog altijd in die centra moeten gebeuren. Dat kan ook in de autogarages. We kijken naar Nederland, we kijken naar Frankrijk. TRAXIO is er ook voorstander van. Ik vraag me dan af of die Nederlandse en Franse voertuigen zo veel onveiliger zijn dan de onze. We vroegen het ons een jaar geleden al af. Ik vraag me af waarom dit niet kan.

Wanneer we nu dergelijke mistoestanden vernemen, denk ik toch wel dat serieus moet worden overwogen om het hele systeem grondig te herzien mits echte controles of toch de piste te bekijken om controles te laten uitvoeren in die garages. Het is aan u, minister, om actie te ondernemen zodat die mistoestanden die we nu kennen, tot het verleden behoren.

**De voorzitter:** Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

**Mercedes Van Volcem (Open Vld):** Minister, ik kijk uit naar de audit en de benchmark. En ik hoop dat daaruit nuttige conclusies getrokken kunnen worden, zodat de Vlaming opnieuw vertrouwen heeft in de keuring, en vlot en transparant bediend kan worden. Ik denk niet dat we daar met een 'paardenbril' naar moeten kijken, zoals men dat zegt. Maar ik denk dat de studies die u doet, tot betere inzichten moeten leiden. Ik hoop dat in de benchmark ook tot uiting komt hoe vaak men in andere landen naar de keuring moet, en hoe periodiek. Ik vind dat minstens even belangrijk.

Ik denk dat de Vlaming veel te veel regeltjes krijgt, en veel te veel beboet wordt. En ik vind dat geen goede zaak, zeker niet als mensen al op de toppen van hun tenen lopen. Dat is bij veel zaken zo. Wanneer je altijd maar boetes en verplichtingen krijgt ... De mensen gaan meestal heel hard werken, en als je dan voor dergelijke zaken boetes en administratieve overlast krijgt, denk ik dat de mensen daar eigenlijk niet blij van worden.

Ik weet dat ik daar bij u een partner in heb, dat u eigenlijk ook niet voor boetes en veel regeltjes bent. Ik hoop dat we kunnen komen tot een veilige samenleving, maar met een minimum aan regels. Dank u.

**De voorzitter:** Collega Bex, een gelijkaardige repliek?

De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Ja, inderdaad helemaal in dezelfde richting, voorzitter. Neen, niet echt. *(Gelach)*

Ik heb nog een paar andere bedenkingen. We hebben een brief gekregen van GOCA Vlaanderen, waarin staat dat zij ook een aantal aanbevelingen voor veranderingen zullen doen. Ik hoop maar dat men daar beseft dat men de tak waarop men zit aan het afzagen is, en dat die aanbevelingen het best helder en duidelijk zullen zijn, in de richting van een betere dienstverlening. Want dat zal nodig zijn om ons te overtuigen van hun rol en hun belang.

Ik heb een tweede puntje, minister. Twee ambtenaren moeten dit hele systeem controleren. Dat leidt ertoe dat je op een bepaald moment 240.000 euro aan een audit moet geven, en nog eens 250.000 euro aan een benchmark. Dat werk zou ook kunnen gebeuren, of misschien voorkomen worden, wanneer een administratie voldoende sterk uitgerust is om haar werk te kunnen doen. Dat is misschien ook een les die we hieruit kunnen leren.

Tot slot kom ik misschien tot die groene kaart. Als die zoveel aversie ten opzichte van Groen met zich meebrengt, ben ik er toch eerder voorstander van, minister, om er een blauwe, of om misschien minister Weyts te gedenken, een gele kaart van te maken, maar alstublieft geen groene kaart.

**De voorzitter:** Bedankt voor de interessante suggestie.

Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat voorkomen beter is dan genezen, en dat dat een van de redenen is dat we wel – misschien te vaak – naar die autokeuring moeten gaan. Als het op de Vlaamse administratie en uw beleid aankomt, stellen we alleen iedere keer opnieuw vast dat we achter de feiten aanhollen. In plaats van preventief moeten we altijd reactief bijsturen, wanneer we vaststellen dat er zaken foutlopen. *(Opmerkingen)*

En ik denk dat we nu een audit moeten doen, en het is terecht dat u die beveelt, daar ben ik ook bij begonnen. Maar ik hoop dat er ook op korte termijn de nodige bijstellingen gebeuren.

Ik heb zonet alle kleuren kaarten horen noemen. Ik trek ze niet graag, maar ik vrees dat vandaag de rode kaart is getrokken voor de autokeuring, en ook voor uw administratie en uw beleid, minister. Ik hoop dat u ze snel omzet naar een groene kaart. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

**De voorzitter:** Dank u wel, collega's. Als kleurenblinde word ik er op dit moment helemaal gek van.

De vragen om uitleg en de interpellatie zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe sensibiliseringscampagne van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde met betrekking tot het gebruik van de gsm achter het stuur**  
– 1331 (2022-2023)

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe campagne rond afleiding achter het stuur**  
– 1353 (2022-2023)

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, uit een recente rondvraag van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) onder zeshonderd Vlaamse bestuurders is gebleken dat drie op de tien Vlaamse automobilisten toegeven dat ze bijna in elke rit die ze met de wagen maken, hun gsm gebruiken, terwijl hun gsm los in de wagen ligt. Daarbovenop geeft volgens de bevraging nog eens drie op de tien automobilisten toe de telefoon tijdens het autorijden te gebruiken wanneer het toestel in een houder zit. Dat laatste is wel wettelijk toegelaten, maar ook niet zonder gevaar, want elke seconde dat je afgeleid bent, rij je blind, stelt Werner De Dobbeleer van VSV.

Je gsm gebruiken achter het stuur kan wat kosten. Het is nefast voor de verkeersveiligheid maar ook financieel. Wie betrapt wordt riskeert een onmiddellijke inning van 174 euro, plus administratieve kosten. Zo werden in de eerste helft van 2022 in Vlaanderen 33.567 automobilisten gevat. Bij dagvaarding voor de politierechtbank en bij herhaalde inbreuken gelden strengere straffen: boetes kunnen oplopen van 240 euro tot maar liefst 4000 euro, er kan een rijverbod worden opgelegd en beginnende bestuurders die worden gepakt, moeten minstens het theorie- of praktijkexamen opnieuw afleggen.

Naar aanleiding van deze nieuwe bevraging startte VSV nu een nieuwe campagne om autobestuurders te helpen focussen op de weg in plaats van hun telefoon. 'Focus op de weg, niet op je gsm', luidt de slogan die over heel Vlaanderen te zien zal zijn op wegaffiches en aan tankstations.

Minister, een nieuwe sensibiliseringscampagne is nuttig zeer, maar in het licht van dergelijke cijfers duidelijk niet voldoende.

Hoe reageert u op de cijfers over het gsm-gebruik achter het stuur?

Met welke extra initiatieven wilt u het gsm-gebruik achter het stuur verder terugdringen?

– *Els Robeyns treedt als voorzitter op.*

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, samen met VSV lanceerde u een nieuwe campagne die autobestuurders moet sensibiliseren om de focus op de weg te houden, een boodschap die broodnodig is. Drie op de tien Vlaamse automobilisten geven aan bijna elke rit hun gsm te bedienen terwijl het toestel los in hun wagen ligt. Een nog grotere groep, een op de drie automobilisten, geeft dan weer aan de telefoon te gebruiken tijdens het rijden terwijl die in een vaste houder op het dashboard zit. Dat laatste is wettelijk wel toegestaan, maar is eigenlijk ook niet veilig. Het gebruiken van een smartphone of ander toestel met een scherm

bedienen tijdens het rijden brengt altijd risico's met zich mee. Zoals we weten, is afleiding achter het stuur een van de drie grote killers in het verkeer.

In de eerste helft van 2022 stelde de politie in Vlaanderen 33.567 inbreuken vast betreffende gsm-gebruik tijdens het rijden. Wie betrapt wordt – we hoorden het reeds –, riskeert een boete van 174 euro, plus bijkomende administratieve kosten.

Onder de noemer 'focus op de weg, niet op je gsm' lanceerden u en VSV een nieuwe campagne die automobilisten moet sensibiliseren.

Ik heb daar de volgende vragen bij.

Ten eerste, het aanmoedigen van chauffeurs om tijdens het rijden de gsm of een ander toestel links te laten liggen is zeker noodzakelijk. De cijfers tonen immers aan dat er nog veel werk aan de winkel is. Op welke manier verschilt deze campagne van voorgaande campagnes rond afleiding achter het stuur? Op basis van welke argumenten bent u overtuigd dat het effect van deze bewustmakingscampagne groter zal zijn dan uw voorgaande campagnes?

Twee, campagnes rond afleiding achter het stuur zijn één ding, toezicht en handhaving op het correct naleven van de reglementering een ander. Hebt u hierover overleg met uw federale collega's? Zo ja, wat was de uitkomst van dit overleg? Zal er in de toekomst meer ingezet worden op handhaving?

Bent u voorstander van het gebruik van onbemande camera's om gsm-gebruik beter te controleren? Zo niet, ziet u andere mogelijkheden om een betere handhaving van gsm-gebruik achter het stuur mogelijk te maken?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, collega's, voor jullie vragen, die tegelijkertijd onze sensibiliseringscampagnes nog eens extra 'in the picture' zetten. We zien ze allemaal langs onze gewestwegen verschijnen: de grote borden met 'Focus op de weg, niet op je gsm'. Ik denk dat dat ook wel aanspreekt, dat dat heel duidelijk is voor eenieder die daar voorbijrijdt. Nu, we zeggen het telkens opnieuw, en we blijven het ook maar herhalen: verkeersveiligheid heeft enerzijds te maken met de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder en veilige en comfortabele infrastructuur, maar er ligt ook een verpletterende verantwoordelijkheid bij de weggebruiker zelf. De weggebruiker moet uiteraard gefocust blijven op de weg, moet zich niet laten afleiden, moet zich ook aan de snelheid houden en moet zeker niet onder invloed rijden.

Ik denk alleszins dat die campagne die we hier nu doen, een campagne is waar we op moeten blijven inzetten, blijven herhalen: laat je niet afleiden op het moment dat je aan het rijden bent. De grootschalige steekproef van Vias, die jullie zelf ook al hebben aangehaald in de vraagstelling, toont dat eens te meer aan, net als de cijfers van de vaststellingen: vandaag de dag zijn er nog veel te veel mensen in de auto bezig met hun smartphone, met hun smartwatch, met andere elementen, en zijn ze op dat moment niet gefocust.

Gedrag kun je natuurlijk niet op een-twee-drie veranderen. Wat dat betreft, denken we tout court ook dat al deze campagnes zeker absoluut noodzakelijk blijven, en dat we ook niet te weinig kunnen herhalen dat we moeten blijven herhalen en continu moeten inhakken op dat gedrag van die weggebruikers, om zodoende toch tot een verandering te kunnen komen. We hebben hier sowieso een positieve boodschap. Ik weet niet of jullie zich nog herinneren dat we in 2019 een eerder abstract begrip hadden in de VSV-campagne. Toen ging het over 'automodus'. Ik heb toen zelf aan heel veel mensen gevraagd of ze wisten wat 'automodus' betekende of inhield. Ik denk dat een campagne met 'focus op de weg'

veel directer is, veel meer begrijpbaar, dan als je 'automodus' zegt, want wat betekent dat nu? Vandaar vind ik dit dus sowieso een goede en heel onduidelzinnige campagne, en ik hoop alleszins dat de VSV er zo nog in de toekomst zal uitrollen.

Het blijft natuurlijk een en-en-enverhaal. We moeten enerzijds inzetten op campagnes om sowieso te komen tot dat gewenste gedrag. Maar daarnaast moeten we ook blijven informeren, opleiden, communiceren, sensibiliseren via alle mogelijke media, en uiteraard ook handhaven. Dat doen we ook, via heel wat kanalen. Ik denk aan de 'Verkeersweken'. Ik denk aan de workshops die de VSV organiseert onder het thema 'Focus op de weg'. Ik denk ook aan het verhaal dat we gedaan hebben met het smartphonegebruik bij de bestuurders van de landbouwvoertuigen. We hebben de 'Dag Veilig verkeer'. We hebben 'Truckveilig'. We hebben 'Veilig handenvrij' gehad. We hebben de terugkomenten gehad. Kortom, er worden heel veel inspanningen gedaan inzake communicatie, sensibilisering, opleiding en dergelijke meer, om die weggebruiker er toch maar toe aan te zetten om zich niet te laten afleiden en verkeersveilig gedrag aan de dag te leggen.

Al die inspanningen ten spijt, moeten we zeker ook blijven handhaven. Handhaven is natuurlijk een verhaal dat vooral bij de federale overheid zit. Maar ik denk opnieuw dat de boodschap hier heel duidelijk moet zijn: op een fractie van een seconde kun je, door afgeleid te zijn, andere levens in gevaar brengen. Dus wat dat betreft moet zeker die pakkans verhoogd worden, moet ingezet worden op die handhaving, en daar kijken we natuurlijk vooral naar onze politiediensten, maar ook naar de federale overheid.

Onder impuls van minister Gilkinet is er al een onderzoek geweest via artificiële intelligentie en camerasystemen. Er blijft nog altijd een gevoeligheid: het hele GDPR-verhaal (General Data Protection Regulation), de privacygevoeligheid. Alleszins zal men moeten zien hoe men daar toekomstgericht mee omgaat. Als het dan gaat om onze camera's, onze ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition Management System) die we langs onze autosnelwegen hebben staan: zullen we die straks allemaal kunnen inschakelen, om ook hier de pakkans te kunnen verhogen? Daarom moet ik zeggen: ik verwacht niet direct dat het een wondermiddel zal zijn. Al onze camera's zijn gelinkt aan het ANPR-Management System (AMS) van de federale overheid, en daar is vandaag de dag nog geen opening om extra functionaliteiten toe te laten, om dus niet alleen de nummerplaatherkenning inzake overdreven snelheden te filmen, maar ook bijvoorbeeld de bestuurder in de auto, juist vanwege de GDPR-problematiek of de privacyproblematiek. We zullen dat zeker blijven opvolgen, en zeker met de federale overheid blijven kijken hoe we nog meer kunnen inzetten op dat handhavingsaspect.

Voilà, ik hoop dat ik daarmee alle vragen beantwoord heb, en anders hoor ik het wel.

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, dank u wel voor de antwoorden. Ik hoor u inderdaad de focus leggen op sensibiliseren, het voeren van campagnes, maar ook op het aspect handhaven. Dat is zeker belangrijk. U verwijst naar het federale niveau waarbij men inderdaad aan het onderzoeken zou zijn op welke manier dat ook eventueel via artificiële intelligentie zou kunnen gebeuren. Nu, op dit ogenblik zijn er al bepaalde applicaties op de markt via iPhone en Android. Zo zijn er bijvoorbeeld apps die je kunt downloaden om te kijken of je inderdaad je gsm met rust gelaten hebt op het einde van de rit. In de transportsector wordt dat blijkbaar ook gebruikt. De werkgever krijgt dan een rapportje van je app, je score te zien. Er bestaan ook gsm-blockers die je kunt aanbrengen in je wagen die dan alle applicaties op je gsm blokkeren buiten handenvrij bellen en het navigatiesysteem.

De vorige Vlaamse Regering heeft daar subsidies voor uitgetrokken, om transporteurs aan te moedigen om daarin te investeren.

Minister, zijn er gesprekken omtrent het verplichten van de gsm-blockers in de transportsector?

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, u hebt natuurlijk gelijk dat het gaat om infrastructuur en de weggebruiker zelf – daar ligt een grote verantwoordelijkheid – en dat de campagne herhaald moet blijven worden. Hebt u daar een schema van? Komt die om de zes maanden terug? Is daar enige planning over?

Ik heb ook vernomen dat u mee marketeer speelt en dat u heel terecht gezegd hebt dat niemand 'automodus' begrijpt, maar eigenlijk is dat wel erg dat wij en u dat dan zelf moeten doen, dat men het niet doorheeft. Misschien is dat ook een boodschap om mee te nemen.

Wat betreft de handhaving: het zit uiteraard op federaal niveau. Mijn vraag was: zit u geregeld met het federale niveau samen om over de gsm en de problematieken te praten? Wat is de uitkomst van die overleggen? Gebeurt dat bijvoorbeeld om de zes maanden?

Ik meen ook te mogen vaststellen, maar ik ben het niet zeker, dat u voorstander bent van het gebruik van onbemande camera's om gsm-gebruik beter te controleren. U hebt uitgelegd dat het niet kan, maar mogen we ervan uitgaan dat u wel voorstander bent om via onbemande camera's mensen te kunnen beboeten die met hun gsm in de auto bezig zijn?

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, ik heb u begin deze maand een zeer uitgebreide schriftelijke vraag gesteld over deze sensibiliseringscampagne, omdat mensen zich terecht toch wat vragen beginnen te stellen bij een zoveelste sensibiliseringscampagne over steeds dezelfde onderwerpen, hoewel vorige campagnes weinig tot niets opgeleverd hebben. We zien dus geen daling van de cijfers. Integendeel, jaarlijks sterven 50 mensen door gsm-gebruik achter het stuur, los van de 4500 gewonden. Ik vraag me dus af wanneer u eindelijk zelf tevreden zult zijn met de resultaten van een zoveelste sensibiliseringscampagne en u zich de vraag zult stellen of de gemaakte kosten niet efficiënter konden worden besteed aan consequente bestraffing in de plaats van mensen eindeloos via dergelijke sensibiliseringscampagnes te blijven wijzen op het verbod van het gsm-gebruik achter het stuur.

Ik hoor het u graag zeggen: de pakkans moet verhoogd worden. Gerichtte controleacties hebben wel degelijk hun vruchten afgeworpen. Heel veel mensen zijn de afgelopen maanden tegen de lamp gelopen. De uitvluchten tijdens de themazittingen waren ongelooflijk inventief, maar gelukkig was de politierechter onverbiddelijk. Wij zien dus het belastinggeld en het geld uit boetes liever besteed om nog meer te handhaven, om slimme camera's in te zetten, zodat de overtredingen op basis van artikel 8.4 van de wegcode met een specifiek camerasysteem effectief gedetecteerd kunnen worden en dat de handhaving ook verhoogt. We hebben het erover gehad tijdens de commissievergadering van 10 oktober vorig jaar. Toen uitte u uw hoop dat uw federale collega's hierin snel een doorbraak zouden realiseren. U beantwoordde daarnet mijn bijkomende vraag zelf. Na vier maanden is daar nog steeds geen duidelijkheid over. Minister, wanneer dan wel? Want dat lijkt ons net ook het sluitstuk om mensen echt aan te zetten om de gsm niet meer in de hand te nemen.

– *Bart Claes treedt als voorzitter op.*

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Weet u, collega's, eigenlijk moeten we dit nu zeggen naar alle Vlamingen, want we maken de reflex – dat is ook zo'n heel Vlaamse reflex geworden en ik denk, voor dit deel van de wereld, een universele – dat alles wat er fout loopt, altijd de overheid is. "Als Lydia Peeters dat nu eens echt zou willen, dan kwam daar wel een einde aan." Dat is dus eigenlijk, eerlijk gezegd, intellectueel belachelijk, maar dat is de modus die in dit vakdomein, maar ook elders, heerst.

Dit is puur aan de gebruikers van die iPhones, van die gsm's en andere van dat soort toestellen te wijten en alleen daaraan. We hebben een paar weken of een paar maanden geleden, minister, in Limburg een actie gehad waarbij het parket meteen het rijbewijs introk van diegenen die betrappt werden bij het gebruiken van gsm's en allerhande toepassingen achter het stuur. Je denkt dat dat toch een krachtig signaal is. Tientallen mensen worden daarvan het slachtoffer. En overal waar je om je heen kijkt, als je ergens stilstaat op een kruispunt of aan een verkeerslicht ... Je staat soms twee minuten stil, omdat diegene die vooraan staat, bezig is met zijn toestel, met het lezen van mails en het geven van antwoorden op dingen die hem via de sociale media worden gevraagd. Dit hebben we puur aan onszelf te danken.

Een paar jaar geleden zijn op de E313 in Geel meerdere dodelijke slachtoffers gevallen naar aanleiding van wegenwerken. Die werden kilometers op voorhand gesignaleerd, maar toch zaten mensen aan dat infuus, want dat is voor sommigen vandaag bijna een levenselixir geworden. Je ziet dat in de politiek, je ziet dat in commissievergaderingen, je ziet dat in de plenaire vergadering, je ziet dat tijdens fractievergaderingen: mensen kunnen daar niet meer zonder.

En dus inderdaad, doe iets aan die handhaving. Gebruik daarvoor de technologie, maar, alstublieft, laten we ook stoppen met vragen wanneer het beleid nu eens met een sluitend antwoord gaat komen. Dit is onze eigenste verantwoordelijkheid en ook die van onze landgenoten. Als we dat niet aan mensen duidelijk kunnen maken, dat ze dat moeten laten voor hun eigen en andermans veiligheid op de weg, dan stopt het eigenlijk. Waarom doen wij dan zoveel inspanningen op het vlak van onderwijs, opvoeding en andere dingen, ook op het vlak van verkeersveiligheid?

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

**Stijn Bex (Groen):** Collega, Keulen, u maakt zich terecht kwaad en ik heb ook meteen mijn telefoon aan de kant gelegd.

Maar ik denk dat u perfect aanhaalt waarom collega Lambrecht gelijk heeft als ze zegt: "Ga nu eindelijk ook de camera's die we hebben, gebruiken om te controleren of mensen een gsm achter hun stuur gebruiken, en beboet ze." Want dat is voor snelheid ook zo gebeurd en dat was de enige manier om die mensen daar effectief toe aan te zetten. Met respect voor de privacy – die moet altijd gegarandeerd zijn –, maar dat moet mogelijk zijn.

En ik sluit mij dus aan, minister, bij de vraag van collega Lambrecht: bent u daar principieel voorstander van en blijft u aan de kar trekken om dat toch wettelijk mogelijk te maken?

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

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

Mevrouw Moors, op technologisch vlak is er inderdaad heel wat mogelijk om gsm's en dergelijke te blokkeren. Nu, u vraagt ook of ik dat wil verplichten. Maar ik denk dan dat het betoog van de heer Keulen daar ook al onmiddellijk het antwoord op is. We willen allemaal precies overdreven betutteld worden, omdat we zelf als weggebruiker niet in staat onze verantwoordelijkheidszin aan de dag te leggen en te zeggen: "Als ik aan het rijden ben, ben ik aan het rijden en ben ik geen andere dingen aan het doen, ben ik niet met mijn gsm bezig, met mijn smartwatch of wat dan ook. Neen, dan focus ik mij op de weg."

Nu, we weten wel dat een aantal bedrijven dat faciliteren voor hun werknemers, vooral in de transportsector. Daarbij geeft men die verslagen ook mee. Ik vind dat goed in het kader van een verkeersveiligheidspolicy van dat bedrijf als dusdanig, maar ik vind niet dat het aan mij is om mensen ertoe te verplichten een app te installeren, een 'blocker'. Straks moeten we daar ook handhaving op voorzien, om te kijken of al die apps ook effectief geïnstalleerd zijn. Ik denk dat dat eigenlijk een beetje te ver gaat. Opnieuw, we moeten zelf allemaal verantwoordelijkheidszin aan de dag leggen.

Dan, mevrouw Lambrecht, de campagnethema's komen zeker op regelmatige tijdstippen terug. Ik denk ook dat, als u even terugkijkt naar het verleden, u daar sowieso wel een systematiek in ziet. We hebben het in februari dus over afleiding, in maart zullen we het opnieuw hebben over de grote werven, in april focussen we op motorrijders en fietsers, in mei komt de veiligheid langs wegenwerken aan bod, in juni hebben we opnieuw afleiding – dat is een herhaling van wat we nu doen. Gaat dat dan 'Focus op de weg' zijn? We willen dan ook tegelijkertijd een afleidingscampagne voor tweewielers brengen, dus de fietsers en de steppers. We hebben daarin dus zeker wel een stramien. Zo voeren we inzake rijden onder invloed meestal campagne vlak voor de zomermaanden, alsook in de wintermaanden. Dus dat stramien komt zeker terug.

Ik ben alleszins blij dat iedereen het er ook over eens is dat de campagne die nu op tafel ligt, die 'Focus op de weg', veel directer en bevattelijker is voor iedereen, en hopelijk dan ook echt mensen aanmoedigt om die gsm achterwege te laten.

Bijkomend kan ik u ook nog meegeven dat wij zeker regelmatig overleg hebben – ik denk dat ik dat hier al vaker gezegd heb – met onze collega's binnen de interministeriële conferentie Mobiliteit (IMC) om, in het kader van 'All For Zero', te bekijken hoe we nog meer kunnen focussen op die verkeersveiligheid. Daar zitten we dan zeker ook met de andere collega's aan tafel.

Er zijn een heel aantal vragen om die camera's gewoon op een modus te zetten zodat ze automatisch iedereen kunnen detecteren die met de gsm bezig is. De heer Keulen verwees naar het voorbeeld in Limburg, waar de politie heel wat gerichte acties heeft gevoerd en de pakkans enorm heeft verhoogd. Met daar dan nog dat mediaverhaal rond, ik denk dat dat mensen er inderdaad toe aanzet om het maar achterwege te laten, omdat het hun de boete niet waard is. Zo zou eenieder moeten denken. Maar tegelijkertijd is er ook die verantwoordelijkheidszin. Een fractie van een seconde kan enorm veel schade en leed berokkenen. Dat moet de boodschap aan eenieder zijn.

Was het maar zo simpel om die camera's zomaar eventjes aan te passen. Ik heb al verwezen naar de privacyissues. Wij kunnen niet zonder meer iedereen detecteren die zich in een auto over de wegen verplaatst en daar boetes aan koppelen. Er is een proefproject geweest van Vias, waaruit heel duidelijk bleek dat het GDPR-issue te allen tijde leeft.

En zelfs als wij een dergelijke applicatie op onze huidige ANPR-toestellen zouden hebben ... Want het wordt hier gesteld alsof we gewoon even een knopje moeten omdraaien en dat het dan allemaal wel gefilmd en gedetecteerd zal kunnen



worden. Zo simpel is het niet. Dat zit niet bij die ruim vijfhonderd camera's die we vandaag geïnstalleerd hebben. Misschien kan dat in de toekomst wel, maar dan moet dat AMS ook een andere functionaliteit hebben om dat ook effectief te kunnen detecteren. Zo simpel is het dus allemaal niet.

Ik denk dat het pleidooi van de heer Keulen voor zich spreekt. Laat ons allemaal naar onszelf kijken, iedereen die als een infuus aan die gsm hangt. Het is een verantwoordelijkheid van iedereen die zich in het verkeer begeeft. Laat het opnieuw een wake-upcall zijn.

Dank aan de vraagstellers om hier zoveel aandacht aan te geven. Hopelijk brengt het iets teweeg bij de mensen die zich op de weg bevinden.

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, dank u wel voor uw antwoorden.

Ik ben het natuurlijk eens met collega Keulen, en ik denk wij allemaal hier. We zijn ons zeer bewust van het feit dat we als automobilist zelf de nodige verantwoordelijkheid aan de dag moeten leggen om die gsm aan de kant te leggen en ons er niet door te laten afleiden.

Mijn bijkomende vraag of u die gsm-blokkers wilt verplichten, was alleen bedoeld voor de transportsector. Ik heb begrepen dat er inderdaad subsidies worden uitgekeerd. Ik denk dat dat wel een goede manier is om de transporteurs aan te zetten om dat te installeren, want we horen bij zware verkeersongevallen heel dikwijls dat afleiding van de chauffeur door een smartphone, een seconde niet op het voorliggende voertuig letten, desastreuze gevolgen heeft. Ik denk dat we daar misschien nog bijkomende reclame over kunnen maken of nog meer in de actualiteit brengen dat die manieren worden voorgelegd door de Vlaamse Regering.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, ik ben natuurlijk erg ontgoocheld. Het is ook daarom dat ik mijn derde vraag, of u het wilt verplichten, expliciet stelde. En dan begint u zeer liberaal te zeggen dat u niet graag verplicht, dat u dat niet gaat doen en dat iedereen vrij moet zijn. Maar als er gevaren zijn voor anderen, vind ik niet dat je moet zeggen dat iedereen vrij moet zijn. U zegt dat het niet aan u is om te verplichten, maar u bent minister van Mobiliteit. U kunt dat zeggen. Ook al doet de federale overheid het dan niet, u kunt zeggen dat u, als het aan u lag, het zou verplichten dat de camera kan registreren wie met de gsm bezig is achter het stuur.

Er zijn drie killers in het verkeer: snelheid, alcohol en drugs, en afleiding. Bij snelheid vindt u het normaal dat er beboet wordt met camera's en met trajectcontroles. Bij alcohol vindt u het normaal, en wij ook allemaal, dat er minimumnormen zijn. Nultolerantie, dat is een andere discussie. Maar als het over afleiding gaat, zegt u dat het niet aan u is om te verplichten. Ik vind dat u als minister van Mobiliteit echt zou kunnen zeggen dat het voor u liever gisteren dan vandaag zo is dat de camera's dat kunnen registreren. Ofwel heb ik u totaal verkeerd begrepen, maar ik meen gehoord te hebben dat het niet aan u is om te verplichten.

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

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de zone 30 in de Vlaamse gemeenten – 1450 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Collega's, gemeenten mogen sinds 1 februari 2021, mits aanpassing van hun politiereglement, zelf GAS-boetes uitdelen voor kleine snelheidsovertredingen, tot 20 kilometer per uur te snel en na correctie van 6 kilometer per uur. Dat mag alleen op wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur of 50 kilometer per uur. De gemeenten hebben er dus financieel alle belang bij om zo veel mogelijk zones 30 en zones 50 te creëren. De zones 30 schieten dan ook als paddenstoelen uit de grond. Meer nog, de helft van de gemeenten is van plan nog meer zones 30 in te voeren. Met verkeersveiligheid heeft het weinig te maken, veel gemeenten evalueren zelfs niet.

Minister, vorig jaar lanceerde u een afwegingskader met richtlijnen om snelheidsregimes te bepalen in de bebouwde kom. Naar aanleiding daarvan volgde een bevraging over de zone 30 bij de lokale besturen. Wat blijkt? De resultaten zijn onthutsend. Van de 300 lokale besturen hebben er 110 geantwoord op de bevraging. Meer dan de helft is van plan om extra snelheidslimieten van 30 kilometer per uur of lager in te voeren op hun grondgebied. Van deze 53 procent gemeenten verduidelijkt 66 procent dat dit nog dit jaar zal gebeuren. 55 procent van de lokale besturen wil een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur invoeren in de stads- of dorpskern. 42 procent van de lokale besturen wil dit in alle woonwijken en 11 procent in de volledige bebouwde kom.

Men zou ervan mogen uitgaan dat minder ongevallen het hoofddoel is van een snelheidsverlaging. Maar nee, dat blijkt niet het geval. De drie belangrijkste redenen waarvoor lokale besturen naar eigen zeggen een zone 30 invoeren zijn: het gemeentelijk mobiliteitsplan – 62 procent –, ongewenst snelheidsgedrag – 50 procent –, en op een gedeelte derde plaats – 36 procent – vragen en klachten van inwoners en de aanleg of heraanleg van de straat of zone. Het aantal verkeersongevallen wordt het minst als aanleiding aangeduid, wat toch bijzonder vreemd is. Opvallend bij de respondenten die ongewenst snelheidsgedrag als voornaamste reden opgeven, is dat bijna 20 procent van deze subgroep uiteindelijk geen impact merkt op het snelheidsgedrag van de bestuurders ondanks deze verlaging. Uit de bevraging blijkt dat de gemeenten de zone 30 heel vaak invoeren zonder te meten of ze eigenlijk wel zinvol is

Hoe evalueert u, minister, de resultaten van deze bevraging?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, collega, voor uw vraag. Dit zet meteen onze bevraging nog eens in de picture, waarvoor dank. Meten is weten, vandaar dat we deze bevraging gedaan hebben. Meermaals krijgen we in deze commissie de suggestie of het verzoek om toch maar van elke bebouwde kom een zone 30 te maken. We hebben telkens gezegd dat we daar geen vragende partij voor zijn. We moeten wat dat betreft ten volle de autonomie, de subsidiariteit van lokale besturen laten spelen. Uit deze bevraging, waarbij we driehonderd lokale besturen bevroegd hebben en toch een op de drie een antwoord heeft gegeven, blijkt ook heel duidelijk dat men geen vragende partij is om in elke bebouwde kom een zone 30 in te voeren. Slechts 11 procent zegt een zone 30 te willen, terwijl heel wat andere er eerder gericht voor kiezen om in een aantal woonwijken of een staddeel of stadskern een zone 30 in te voeren.

U geeft aan dat u het vreemd vindt dat het aantal verkeersongevallen het minst wordt aangeduid als reden om de snelheid in de bebouwde kom te verlagen. Ik juich dat eerder toe, want dat toont aan dat men eerder kijkt naar een proactieve aanpak, dat men niet wacht tot er een verkeersongeval gebeurd is. Dat wil zeggen dat men proactief in bepaalde gebieden de snelheden heeft verlaagd of wil verlagen. Die proactieve aanpak is ook iets wat we in ons MIA-plan (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) naar voren brengen. We willen zonder meer alles op alles zetten om ongevallen in de toekomst te voorkomen.

Bij de inhoudelijke afwegingen waarom men een zone 30 zone heeft, verwijst men naar de mobiliteitsplannen, waarbij gefocust wordt op de verblijfsfunctie, de grote aanwezigheid van actieve weggebruikers en de hoge conflictdichtheid. Dat zijn factoren om de snelheidslimiet te verlagen. Ik denk dat dat objectieve elementen zijn, dus daar kunnen we ons zeker in vinden.

Verder zijn er ook respondenten die zeggen dat er draagvlak moet zijn bij de buurtbewoners. Dat is ook aanvaardbaar en begrijpelijk. Heel het verhaal van de bevraging die we gedaan hebben, is duidelijkheid scheppen in het beleid bij de lokale besturen. Lokale besturen moeten niet aan ons melden of ze een zone 30 willen invoeren, of ze ons afwegingskader zone 30 ook effectief gebruiken, en of ze al dan niet willen overgaan tot handhaving. Maar ik denk wel dat het belangrijk is dat we die gegevens kunnen detecteren, vandaar dat we die bevraging gedaan hebben. Ik vond de gegevens die we daaruit hebben kunnen afleiden alleszins interessant.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, dank u wel voor uw antwoord. Uit het onderzoek blijkt eveneens dat gemeenten nauwelijks of niet evalueren of die zone 30 ook echt werkt. Dat verbaast me toch wel een beetje, want men voert toch wel een zone 30 in om na te gaan of daar inderdaad een effect is op de situatie. Zo geeft 30 procent van de lokale besturen aan dat ze die effecten zelfs niet monitoren en 90 procent dat er nog geen evaluatie gebeurde. Die monitoring gebeurt vooral nog met snelheidsmetingen, bij 95 procent van wie monitort. Amper een derde monitort met ongevalgegevens.

Een klein deel van de lokale besturen zegt dat ze al een evaluatie hebben uitgevoerd, amper 10 procent. De helft wil dat later gaan doen, maar weet nog niet wanneer. En een kwart van de respondenten voorziet zelfs helemaal geen evaluatie. Van de 70 procent die monitort, bevestigt slechts 12 procent dat dat wordt gedaan voor alle locaties.

Dan denken we dat we de conclusie mogen trekken dat die zone 30 heel vaak wordt ingevoerd zonder te meten of ze eigenlijk wel zinvol is.

Mijn vraag aan u, minister: uit die bevraging blijkt inderdaad dat die zone 30 heel vaak wordt ingevoerd zonder te meten of ze zinvol is. Zal die bevraging ertoe leiden dat uw visie zal worden bijgestuurd om de gemeenten blijvend te faciliteren, te informeren en te motiveren om zeer weloverwogen en op de meest noodzakelijke plaatsen de snelheid binnen de bebouwde kom te verlagen?

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Wij steunen u volledig, minister. Het is aan de lokale besturen om in te schatten waar een zone 30 wenselijk is en waar niet. Ze staan het dichtst bij de burgers, ze zijn het dichtst betrokken bij hun gemeente, dus ze weten echt wel waar het nodig is en waar niet.

In de bevraging werd aangeduid dat zone 30, zoals de collega zegt, wordt ingevoerd vanwege het gemeentelijk mobiliteitsplan. Maar natuurlijk wordt in zo'n

mobiliteitsplan bepaald waar mogelijk onveilige situaties zitten, zoals u, minister, ook al hebt aangegeven, om ongevallen te voorkomen. We horen vaak van mensen dat er pas iets gebeurt nadat er een ongeval gebeurd is. Dat is hier dus wel degelijk niet het geval. Hier wil men net proactief zijn, en nu blijkt dat ook niet goed te zijn.

Wij steunen hier volledig de visie van u, minister: lokale besturen weten het best waar zone 30 wenselijk is en waar niet.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ja, wat wil het Vlaams Belang nu eigenlijk? Eigenlijk zien we uit heel uw vraagstelling, collega, dat u minstens met een zeer grote argwaan kijkt naar die zone 30. Uw standpunt lijkt daarmee diametraal tegenovergesteld te zijn aan de standpunten van alle verkeersdeskundigen die hier in de hoorzitting aan bod zijn gekomen toen we het hebben gehad over het voorstel dat collega Lambrecht en ikzelf hadden ingediend om in alle bebouwde kommen in Vlaanderen een zone 30 te installeren. Ik zeg daar altijd bij: met de mogelijkheid voor de gemeenten om op die plaatsen waar ze de wegen daarvoor geschikt achten, toch 50 kilometer per uur te voorzien. En wat zien we nu in die resultaten? Dat heel veel gemeenten met dat voorstel perfect aan de slag zouden kunnen gaan. Want ze zijn inderdaad ook bereid om een groot deel van hun bebouwde kom naar zone 30 te brengen; voor 11 procent van de gemeenten is dat zelfs de volledige bebouwde kom. Ik had dat niet verwacht, eerlijk gezegd, maar dat is een straf resultaat.

Dat u uit deze enquête afleidt dat er eigenlijk weinig draagvlak is voor zone 30, vind ik wat vreemd. Uiteraard is het zo dat een mobiliteitsplan en dergelijke ook aangeeft dat men verkeersveiligheid wil. En mag ik u eraan herinneren: het aantal ongevallen? Ja, één ongeval waarbij een kind verongelukt, is het ongeval te veel. Ik snap dat volledig, dat het niet is omdat er tientallen ongevallen gebeuren, het zou eraan moeten mankeren.

Dus in het algemeen: dit is een interessante enquête, die eigenlijk toont dat er meer en meer draagvlak groeit bij onze lokale besturen, om die aanbevelingen van verkeersexperts te gaan naleven. Wij zullen ervoor blijven pleiten om daar een turbo op te zetten door die zone 30 te veralgemenen en de gemeenten de uitzonderingen te laten bepalen, omgekeerd dan wat er vandaag is, maar met evenveel lokale autonomie – laat ons dat niet uit het oog verliezen. En hier gaan insinueren dat gemeentebesturen een zone 30 of een zone 50 invoeren om daarna aan de jackpot te kunnen hangen en daar geld aan te verdienen, collega Verheyden, dat vind ik echt een brug te ver. Ik denk echt niet dat dat het geval is.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Voorzitter, ik wil eerst iets rechtzetten. Want minister, u zegt dat sommigen van elke bebouwde kom een zone 30 willen maken. En dan stopt u altijd en vergeet u de tweede zin, namelijk "als de verkeersveiligheid niet gegarandeerd is". Collega Bex en ikzelf zullen blijven herhalen dat we niet van elke bebouwde kom een zone 30 willen maken. We willen zone 30 als de verkeersveiligheid niet gegarandeerd is. We kunnen het maar blijven herhalen.

Omdat er hier aan getwijfeld wordt of een zone 30 überhaupt wel nuttig en veiliger is en vele collega's en de minister zeer graag zeggen dat meten weten is: wel, als je wordt aangereden in een zone 30 heb je vier keer meer kans om te overleven dan in een zone 50. En verder is het zo dat drie op de vier voetgangers die in 2021 zijn overleden, zich binnen de bebouwde kom bevonden. Die bebouwde kom moet dus gewoon veiliger, daarover zijn we het toch allemaal eens. We moeten deze cijfers niet met fake news tegenspreken.

Ik ben heel blij dat collega Bex er nog eens naar verwezen heeft: het is absoluut niet alleen Annick Lambrecht die dat hier uitvindt, gelukkig maar, het zijn echt profs die hier geweest zijn. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde is hier geweest en Vias institute beaamt dat die veiligheid bij zone 30, bij een lagere snelheid, veel meer gegarandeerd is dan anders. En in de opsomming van collega Verheyden was punt 2 – ik heb het goed gehoord – dat men het wil om de snelheid naar omlaag te krijgen. En dan zegt u dat er niet meer verkeersongevallen zijn. Uw betoog van cijfers houdt helemaal geen steek, waarin u wilt aantonen en ook zegt dat de zone 30 niet werkt.

Wel, ik woon in Brugge. Er zijn 30 procent minder fietsongevallen sinds we de zone 30 hebben ingevoerd. Ik vind dat niet uit, dat zijn de cijfers. Mijn collega van Gent heeft dezelfde cijfers en collega Bex kan getuigen hoe het ongevallenaantal in Brussel is verminderd door de lagere snelheid.

Nu, collega Bex en ik zijn misschien te vroeg in de historiek. Maar als we mettertijd blijven zitten met een niet-structurele daling van de doden en van de gewonden in het verkeer, dan zal misschien niet u, minister, maar de minister van Mobiliteit niet anders kunnen dan ingrijpen op snelheid, een van de drie killers in het verkeer.

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

**Marius Meremans (N-VA):** Ik denk nu niet bepaald dat het aantal ongevallen een indicator moet zijn voor een zone 30 of 50. En ik moet nog altijd de eerste bestuurder tegenkomen, collega's van het Vlaams Belang, in een gemeente of stad die bestuursverantwoordelijkheid draagt, die zone 30 wil invoeren om te cashen en de mensen zo te pesten. Meestal is het omgekeerd en komt de vraag van de bewoners zelf. De snelheid gaat trouwens ook over leefbaarheid en veiligheid. Die vragen komen er steeds meer. Ik hoor hier weer een wantrouwen tegenover de lokale besturen, maar die zijn net goed geplaatst om die zaken goed in te schatten.

Het is ook opgezocht door collega's: de top drie van zones waarin een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur of lager geldt, zijn schoolomgevingen, stads- of dorpskernen en woonwijken. Dat lijkt mij perfect logisch. Een schoolomgeving is niet louter de plaats waar de school zich bevindt, je hebt ook de schoolroutes waar zich heel wat leerlingen bevinden.

En ja, als schepen van Mobiliteit heb ik inderdaad van het hele centrum zone 30 gemaakt. Daar heeft geen haan naar gekraaid. Integendeel, de oppositie – en daar zit trouwens ook uw partij bij – heeft mij zelfs gevraagd om die zone 30 uit te breiden, wat ik dan ook heb gedaan. Dus waarom doen ze dat? Omdat er vraag naar is vanuit de bevolking. Dat vind ik enorm belangrijk.

Je moet natuurlijk wel zien – en daarin verschillen we van mening met de collega's van Groen en Vooruit – welke weg je voor je hebt. Heb je een verbindingsweg tussen kernen? Is het een zeer ruime baan, waar er ruimte zat is, dan is het iets anders. Heb je een smallere straat, waar heel veel fietsers of schoolkinderen passeren, is het ook weer iets anders. Maar ik denk dat het hier vooral te maken heeft met leefbaarheid en de tendens om in woonwijken naar die zone 30 te gaan, waar er ook veel meer draagvlak voor is.

En willen wij in die woonwijken, in die kernen inderdaad die modal shift doen om veel meer mensen op de fiets te krijgen, dan is dat een van de voorwaarden. Tenzij we natuurlijk 'vrijheid, blijheid' zeggen en zeggen dat auto's zo snel mogen rijden als ze zelf willen. Maar daar zijn wij zeker en vast geen voorstander van.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, collega's, voor de bijkomende opmerkingen. Ik denk dat we in een zelfde situatie zitten als waarin we altijd al zaten. Ik heb

alleszins alle vertrouwen in de lokale besturen dat ze het best zelf het snelheidsregime in hun gebieden gaan vastleggen.

Ik zie hier ook al weer heel duidelijk dat mensen die eerder in de periferie wonen er absoluut geen voorstander van zijn om heel de bebouwde kom naar een zone 30 te herleiden. Ik zie ook wat er in Nederland gebeurt, waarbij men zegt dat een zone 30 van boven opleggen een heel dure grap is en dat ze daar vanaf willen. En dat staat en valt met alles wat we ook continu zeggen: de leesbaarheid van de weg, de zelfverklarende weg. Wat heeft het voor zin als je zegt: hier is een bordje en vanaf hier mag je nog maar 30 kilometer per uur rijden, als dat niet wordt gehandhaafd en als de weg die daar ligt niet uitnodigt om een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur te respecteren.

En tegelijkertijd wil ik ook nog eens meegeven dat wij die lokale besturen niet willen betuttelen, maar wel ten volle willen faciliteren. En dat doen we door onze afwegingskaders, een afwegingskader dat mee tot stand is gekomen op onze verkeersveiligheidstafel, samen met heel wat experts, met ook heel wat believers die zeggen: "In dichtbevolkte kernen, daar moet je een zone dertig afdwingen. En daar zal de snelheid ook afgedwongen kunnen worden." En daar kan ik perfect in komen. Ik heb dat trouwens zelf onder andere in Antwerpen doorgevoerd op de Turnhoutsebaan. Maar ik zeg opnieuw: dat was een gewestweg. Ik zeg opnieuw: ik ga niet van bovenaf bepalen waar een lokaal bestuur al dan niet een zone 30 moet doorvoeren. Ik heb er alle vertrouwen in dat ze zelf ruim voldoende knowhow hebben.

Ik ben het niet eens, mijnheer Verheyden, dat lokale besturen zonder meer een zone 30 invoeren zonder te weten of dat wel zinvol is. Heel veel lokale besturen hebben in de bevraging juist aangeduid dat het mobiliteitsplan voor hen een doorslaggevende reden was om het wel door te voeren.

Hoe komt een mobiliteitsplan in een gemeente tot stand? Juist nadat er heel wat overleg is geweest met heel wat mogelijke stakeholders, ook door de publieke opinie te raadplegen. En op grond daarvan bepaalt men de zones. Van de zones met een verblijfsfunctie maakt men vaak een zone 30, en op grond daarvan voert men het ook nadien uit.

Ik vind dat een goede aanpak, dat toont ook die betrokkenheid. En ik blijf erbij: ik denk dat daar waar er vooral een verblijfsfunctie is, daar waar er veel actieve weggebruikers zijn en daar waar de conflictdichtheid groot is, het best de laagste snelheidslimieten zijn. Het kan zelfs lager dan 30, dat mag zelfs een woonerf worden. En daar waar er eerder wordt gefocust op doorgang, daar kan de snelheid iets hoger. Maar het is en blijft aan de lokale besturen om de snelheidslimieten op de gemeentewegen te bepalen. Wij faciliteren aan de hand van onze afwegingskaders. Ik dank u.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** We gaan er vandaag inderdaad niet uitkomen, maar ik ben het wel eens met de minister. Inderdaad, die zones 30 moeten ingevoerd worden waar het zinvol is. Waar er inderdaad veel kans is op conflict met de zwakke weggebruiker.

Maar uit die enquête blijkt nu juist dat dat niet altijd gebeurt, en dat gemeenten zelfs nadien niet gaan monitoren of er wel een effect is. En het is toch wel opvallend – en ik denk dat alle collega's dat kunnen beamen – dat die zones 30 net toen de gemeenten kans hadden om gasboetes te innen, als paddenstoelen uit de grond zijn geschoten. Ik vind dat vreemd, want die zones 30 waren daarvoor helemaal niet zo populair.

En wat het mobiliteitsplan betreft minister: vaak wordt het ingevoerd aan de hand van studies met studie bureaus en wordt de bevolking helemaal niet geconsulteerd. Die plannen worden vaak aangepast nadat er protest komt van de bevolking.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de meetresultaten van de roetfilter- of deeltjestellertest of PN-meting – 1443 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het hoge aantal wagens dat afgekeurd wordt op grond van de deeltjestellertest – 1463 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Minister, sinds 1 juli 2022 worden dieselauto's op de technische controle onderworpen aan een verfijnde roetfilter- en deeltjestellertest of PN-meting. Die maatregel was nodig om roetfilterfraude aan te pakken en de luchtkwaliteit te verbeteren, wat natuurlijk onze gezondheid, het milieu en het klimaat ten goede komt. Die milieutest is, zoals we weten, van toepassing op alle personenwagens en lichte vrachtauto's met een dieselmotor vanaf Euro 5 en hoger.

De focus van die maatregel ligt dus vooral op het aanpakken van fraudeurs die bewust de roetfilter weghalen of laten verwijderen uit hun voertuig. Alleen kan die nieuwe roetfiltertest geen onderscheid maken tussen een kapotte roetfilter of een bewust verwijderde of gefraudeerde roetfilter.

Via schriftelijke vraag nr. 342 van 7 december 2022 vernam ik dat niet alle deeltjestellers aangesloten zijn op een centrale database waardoor de exacte meetgegevens niet allemaal bijgehouden worden. Ook worden de gedetailleerde meetgegevens van de roetfiltertesten niet weergegeven op het keuringsbewijs en op de Car-Pass. Hierdoor blijven er mijns inziens kansen liggen om de echte roetfilterfraude, de fraudeurs, de rotte appels op te sporen. Daarom pleit cd&v voor een centrale database en willen we ook de gedetailleerde resultaten van de roetfiltertest op het autokeuringsbewijs en – als het kan voor onze federale collega's – de Car-Pass.

Met een centrale database waarin alle meetgegevens bewaard en gelinkt worden aan de verschillende automerken en -modellen is het mogelijk om te evalueren hoe die verschillende modellen, voertuigklassen of emissiebehandelingssystemen presteren. Als we die meetgegevens, dus de exacte meetresultaten van de roetfiltertest, ook op de Car-Pass zetten, kan ook een koper van een tweedehandswagen de staat van die wagen beter beoordelen. Ten slotte is het voor een eigenaar van een wagen ook belangrijk om de toestand van zijn roetfilter mee op te volgen, en dat kan door die exacte meetresultaten ook op het keuringsbewijs te zetten. Op die manier kan iedereen en zijn of haar garagist de staat van de wagen beter beoordelen en ook goed opvolgen. Zo worden extra kosten aan motor, injectoren en dergelijke vermeden door te lang door te rijden met een kapotte of verstopte roetfilter.

Dat brengt mij tot volgende vragen, minister. Wat vindt u van dit voorstel om een centrale database aan te leggen en bij te houden? Hoe staat u tegenover het voorstel om de exacte meetgegevens te vermelden op de Car-Pass en het

keuringsattest? Hoe analyseert en evalueert u, minister, momenteel het fraude-beleid rond de verfijnde roetfiltertesten? Dank u.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, sinds 1 juli van vorig jaar zijn er in een half jaar tijd ruim 15 keer meer moderne dieselauto's afgekeurd wegens een te hoge fijnstofuitstoot dan in heel 2021. In totaal gaat het om ruim 33.000 auto's van Euro 5- en Euro 6-norm, tegenover bijna 2100 auto's in 2021. Dat zijn dus 33.000 mensen die niet weten of ze binnen enkele maanden nog met hun voertuig zullen mogen rijden. Dat zijn 33.000 mensen die in de onzekerheid geduwd worden.

Volgens u komt dat omdat eigenaars nu onvoldoende op de hoogte zijn van de toestand van hun wagen. U ziet een oplossing in een centrale database waarin terug te vinden is hoeveel deeltjes het voertuig precies uitstoot. U bent ook van mening dat mensen duurdere ingrepen kunnen vermijden wanneer het exacte uitstootcijfer vermeld wordt op het keuringsbewijs. Dat is echter geen grondige oplossing voor het probleem met de roetfilters. Garagehouders pleiten ervoor dat een aanpassing van de software van de voertuigen een oplossing kan zijn, maar blijkbaar heeft niemand daar oren naar.

Minister, mijn vraag is welke stappen u reeds hebt ondernomen naar de garage-sector en de constructeurs toe, zodat ze ten gronde voor een oplossing voor de gedupeerde automobilisten kunnen zorgen. Nog niet alle garagehouders hebben de nodige apparatuur om de nodige controles uit te voeren. Bent u bereid om de huidige roetfiltertest op te schorten, tot alle garagehouders de nodige apparatuur hebben geïnstalleerd?

En ten slotte: tot vandaag bleef u doof voor de vragen van de getroffen en de garagesector. Die argumenteren dat ze niet meteen een pasklare oplossing hebben voor heel wat getroffen autobestuurders. Als u hier doof voor blijft, is mijn eenvoudige vraag welke oplossing u hebt voor de sector en de getroffen automobilisten.

Dank u wel.

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

**Minister Lydia Peeters:** Voor alle duidelijkheid: ik ben niet doof. Alles wat roetfilters en de werking in onze keuringscentra aangaat, blijven we continu opvolgen en monitoren. We hebben daar, wat dat betreft, ook maandelijks overleg met onze administraties, met de keuringscentra en ook met de andere gewesten.

Ik ben niet doof, maar ik lees ook wat ik lees. Mevrouw Mertens, ik heb uw artikel er nog eens bij gehaald waar u eind november in Het Belang van Limburg laat optekenen dat u zegt om te stoppen met het afkeuren van wagens op basis van de nieuwe roetfiltertest tot er meer informatie beschikbaar is. Welke wagens worden er afgekeurd? Hoe oud zijn deze wagens? Van welke merken zijn ze? Et cetera.

Ik wil nu toch even duidelijk stellen wat ik ook al een paar keer herhaald heb: we hebben die roetfiltertesten ingevoerd – ik verwijs naar wat zich in 2020 afspeelde – met de goedkeuring van alle fracties, over de meerderheid en oppositie heen. Het kon niet snel genoeg zijn, ook al was de regelgeving niet in orde, ook al waren er nog alleen maar prototypes en nog geen roetfiltertesten op de markt, eenieder riep toen om het onmiddellijk te doen. Ik vind het dan heel vreemd als ik in Het Belang van Limburg moet lezen dat iemand oproept om te stoppen met de roetfiltertesten. Ik begrijp dat niet.



Voor alle duidelijkheid: wij hebben die roetfiltertesten ingevoerd na heel grondig overleg met de andere gewesten, na heel wat onderzoek, en na aanpassing van de regelgeving die ook binnen de Vlaamse Regering is goedgekeurd. En we hebben die regelgeving juist doorgevoerd omwille van de gezondheidsproblematiek. We weten dat een slechtwerkende roetfilter heel veel stofdeeltjes uitstoot, en stofdeeltjes hebben een impact op de gezondheid. Er zijn heel veel mensen met long- en luchtwegenproblemen; voor hen willen we juist dat er een halt wordt geroepen aan een slechtwerkende roetfilter, ongeacht of dat nu uit onwetendheid is of door fraude. Alleszins moet eenieder een goedwerkende roetfilter hebben. Vandaar dat deze regelgeving werd doorgevoerd.

Om dan op de vragen te komen over de stand van zaken: het afkeurpercentage bedraagt op dit ogenblik 7 procent, en het zijn voornamelijk de voertuigen uit de jaren 2010-2012 – met name de voertuigen met een Euronorm 5a – die meer kans hebben op een afkeuring. We zullen allemaal wel beseffen dat een voertuig dat vandaag elf tot dertien jaar oud is, qua luchtkwaliteitseisen misschien niet meer helemaal up-to-date is.

Ik heb beslist om vanaf 1 december 2022 bij afkeuring vanwege de emissietest een code 5 te voorzien. Wat betekent die code 5 specifiek? Dat wil zeggen dat een voertuig dat afgekeurd wordt vanwege die roetfiltertest tot aan de volgende periodieke keuring de tijd heeft om aan de voorschriften te voldoen. Dat betekent dat als je in maart 2023 wordt afgekeurd vanwege een slechtwerkende roetfilter, je de tijd hebt om dat in orde te brengen tot maart 2024. Men heeft dus ruim de tijd. En een filter bestellen, mevrouw Mertens, wat dat betreft valt niemand zonder auto. Men heeft tot de volgende periodieke keuring de tijd om dat in orde te brengen. Wil je natuurlijk voorkomen dat je een impact hebt op de luchtkwaliteit, of wil je juist zorgen dat je een goede impact hebt en geen roetdeeltjes uitstoot, dan is het natuurlijk aangewezen om die roetfilter sneller te laten testen.

Dan kom ik tot de vraag om de meetgegevens op een keuringsbewijs en op de Car-Pass aan te duiden. Op dit ogenblik is er één keuringsinstelling, met name Autoveiligheid – die is actief in Limburg, een deel van Vlaams-Brabant, en een deel van de provincie Antwerpen – die er nu al voor zorgt dat de waarden op het keuringsbewijs vermeld worden. Vanaf 1 maart zullen ook de andere erkende keuringsondernemingen dit initiatief gaan volgen. Bovendien zullen alle meetgegevens ook mee opgenomen worden in de nieuwe voertuigemissiedatabank van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) zodat zij ook toekomstgericht kunnen monitoren.

Wat Car-Pass betreft, als het gaat om een tweedehandsvoertuig: wij zijn geen rechtstreeks betrokken partij bij Car-Pass. U weet dat Car-Pass een verhaal is dat bij de federale overheidsdienst (FOD) Economie zit. Alleszins, als men een tweedehandsvoertuig koopt, is daar ook altijd een keuringsattest bij. Men moet gaan keuren vooraleer de verkoop plaatsvindt. Op die keuringsattesten zullen dan sowieso de gemeten waarden van de roetfilter opgenomen worden.

Als de FOD Economie dat keuringsattest, en ook op de Car-Pass, die elementen mee wil opnemen, dan kan hij dat uiteraard gewoon door de resultaten af te nemen van het keuringsattest.

Mijnheer Verheyden, u vraagt of ik doof blijf voor de sector. Ik denk dat ik dat al in alle toonaarden ontkend heb. Er is regelmatig overleg geweest, onder andere met TRAXIO, de sectorfederatie van de garagisten. In samenwerking met Educam heeft TRAXIO in oktober een briefing gedaan naar alle garagisten, met een handleiding voor hoe men moet omgaan met een defecte roetfilter, en hoe die onderhouden moet worden. Bovendien staat het garagisten vrij om zelf een meettoestel aan te schaffen. Er zijn meettoestellen op de markt, en ook de meettoestellen die

door onze keuringscentra worden gebruikt, zijn op de markt. Zoals ik al zei, heb ik ook als tijdelijke overgangsmaatregel gewijzigd van code 3 naar code 5, dat is met name het verschil van drie maanden tot een volgende periodieke keuring, of tot een jaar, vooraleer men aan de voorschriften moet voldoen. Wat dat betreft geef ik dus zeker gevolg aan de vragen die leven, en aan de vragen van de sector.

Ik hoop, collega's, dat we daarmee een en ander verduidelijkt hebben en dat uw vragen beantwoord zijn.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Bedankt, minister, voor de duidelijke uitleg. In het artikel van november, in Het Belang van Limburg, heb ik inderdaad mijn bezorgdheden aangehaald rond de meetresultaten en rond bepaalde types wagens. We konden op geen enkele manier fraude opvolgen. Fraude kan gepleegd worden door de eigenaar van de wagen, maar natuurlijk niet alleen door de eigenaar. Het zou ook bij de fabrikanten kunnen, of bij de garagisten, zonder dat ik iemand met de vinger wil wijzen.

We hebben onlangs nog de artikels gezien over de hybride wagens waarvan de effectieve uitstoot op de weg een pak hoger ligt dan wat de meetresultaten in een labo weergeven. Ik vind het heel belangrijk dat de fraudeurs aangepakt worden, en niet de mensen die te goeder trouw een auto kopen.

U hebt daarjuist aangehaald dat de meetwaarden op de keuringsattesten zullen komen, en dat er ook een voertuigemissiedatabank komt, wat zeker een goede zaak is. Het lijkt ons een heel goed idee. In verband met de Car-Pass haalde u aan dat op het keuringsattest de meetresultaten vermeld zullen worden, maar ook daar is er een mogelijk tijdsverloop tussen het keuren van de wagen en de effectieve overhandiging van de wagen. Daarom leek het ons beter om ook die meetresultaten op de Car-Pass te zetten. Op die manier kunnen de opeenvolgende resultaten opgevolgd worden, net zoals bij de kilometerstand. Je ziet dan jaar na jaar de effectieve uitstoot van de wagen. Als je bijvoorbeeld een wagen koopt met een aantal deeltjes van 150.000 en een jaar later blijkt dat het plots meer dan een miljoen deeltjes zijn, dan weet je dat er mogelijk iets misgelopen is. Daarom leek het ons verstandig om die resultaten op de Car-Pass te vermelden.

We kijken uit naar de vermelding van die resultaten, en we hopen dat dat samengaat met het goed informeren van de mensen over hoe ze die resultaten moeten bekijken en interpreteren. Dan gaan ze niet meer plots zonder wagen gezet worden, zoals dat nu soms toch wel het geval is.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Dank u wel voor uw antwoord, minister, maar ik heb eigenlijk niets nieuws gehoord. Ik denk dat het u wel niet zal verbazen dat ik nog maar eens langs ben geweest bij een aantal garagisten. Die mensen zien mij tegenwoordig graag komen. Wat blijkt? Er is inderdaad, sinds de laatste keer dat ik u ondervroeg, helemaal niets veranderd. Totaal niet!

Volgens nogal wat garagisten gaat het wel om bepaalde merken en bepaalde types van wagens die getroffen worden. Er zou dus het best onderzocht worden wat de oorzaak is van het probleem. Het gaat hier over ervaren garagisten, mensen die al jaren in het vak zitten, en zij zeggen dat het wellicht aan de software ligt. Maar het blijkt dat de constructeurs dat onderzoek niet willen doen. Zij redeneren namelijk dat ze destijds wagens hebben afgeleverd die toen beantwoordden aan eerdere technische vereisten. U hebt tijdens het spel de regels veranderd. Wat men nu aanpakt, is volgens de garagisten een gevolg van het probleem, en dus niet de oorzaak.

Er zijn ook nog altijd problemen met sommige meettoestellen, minister. Sommige garagisten zijn al aan hun derde toestel toe. Misschien kunt u de constructeurs niet dwingen om de oorzaak aan te pakken, minister, maar u kunt wel bemiddelen. Dat is ook wat heel wat garagisten vragen: dat u zou bemiddelen om de constructeurs te bewegen om de oorzaak aan te pakken. Er is dus een grote kans dat het om de software gaat, maar dat vereist bijkomend onderzoek en dat willen de constructeurs zelf helemaal niet uitvoeren.

U kunt ook de test zelf laten evalueren, want de wijze waarop die gebeurt, roept bij garagisten ook heel veel vragen op.

Mijn vraag is dan ook eenvoudig: bent u bereid om met die opmerkingen van het veld, van de garagisten, aan de slag te gaan? Bent u bereid om te gaan bemiddelen bij de constructeurs? Of laat u liever de duizenden automobilisten die nu getroffen worden, aan hun lot over, minister?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Verheyden, ik heb geen spelregels veranderd, voor alle duidelijkheid. Aan die nieuwe roetfiltermeting is heel wat communicatie en overleg met alle betrokken sectoren voorafgegaan. Het is in werking sinds 1 juli 2022. Aan de roetfiltermeting heb ik niets veranderd. Het is ook niet aan mij om dat te doen. Er worden gehomologeerde toestellen, die op de markt zijn, gebruikt. Het is dus niet aan mij, en ik heb geen spelregels veranderd.

Wat ik wel veranderd heb, naar aanleiding van uw vorige vraagstelling maar niet onmiddellijk direct in navolging van uw vorige vraag, is dat ik op 1 december 2022 van code 3 naar code 5 ben gegaan. Zoals ik daarstraks al zei, moeten mensen niet binnen de drie maanden aan de voorschriften voldoen, maar binnen het jaar. Waarom heb ik dat gedaan? Omdat we in crisistijden zaten waarbij mensen het sowieso al financieel moeilijk hebben. We hebben tegelijkertijd ook moeten vaststellen dat niet alle garagisten onmiddellijk een hoop roetfilters in hun garage ter beschikking hebben om de mensen binnen een tijdspanne van drie maanden te kunnen helpen. Om te voorkomen dat mensen zich om de drie maanden naar een keuringscentrum zouden begeven om daar weer opnieuw een code 3 te krijgen, en dat altijd maar te herhalen, hebben we dat omgezet naar code 5. We zullen dat verder opvolgen omdat er tout court ook nog een evaluatie gaat komen. Ik heb, wat dat betreft, niets aan de spelregels gewijzigd.

U zegt dat ik de constructeurs moet contacteren. Nu, ik zie en hoor dat er in het begin met een bepaald automerk meer afkeuringen waren dan anders. Men heeft zich in regel gesteld. Men heeft gekeken wat er softwarematig moest worden aangepast. En ik hoor daaromtrent geen klachten meer. Ik heb daarstraks de cijfers gegeven. Het afkeurpercentage vandaag is 7 procent. Het afkeurpercentage is hoger voor de Euro 5a-norm, maar dat heeft niets meer met merken te maken, maar met de leeftijd van die voertuigen.

Dan kom ik aan het verhaal van mevrouw Mertens. Het onderscheid tussen iemand die gefraudeerd heeft en iemand die te goeder trouw een wagen gekocht heeft waarvan in het verleden de roetfilter uit werd gehaald, of de roetfilter gewoon volkomen versleten is, kunnen we niet maken. We doen een controle op basis van het aantal deeltjes dat wordt uitgestoten. De marge ligt hoog. Als ik kijk naar Duitsland, ligt dat een pak lager. Wij gaan pas afkeuren op het moment dat je meer dan 1 miljoen deeltjes uitstoot, en dat zijn er veel. Ik ben zelf, naar aanleiding van de klachten die we een tijdje geleden hadden, naar het keuringscentrum geweest. Ik zag daar veel oudere auto's, zeker ouder dan tien jaar, die perfect door die deeltjestellerstest kwamen. Sommige hadden een uitstoot van 1000 of 5000, maar ze zaten lang niet aan dat miljoen.

Ik zal de richtlijnen van Educam nog eens aan de heer Verheyden geven: hoe je de roetfilter kunt checken en controleren. We weten dat sommigen zelfs heelder karkassen van auto's hebben opengemaakt en opnieuw dichtgelast om die roetfilter eruit te halen. Met de meer moderne technieken haalde men gewoon de filter alleen eruit of boorde men er gaten in. Dat is natuurlijk frauduleus, dat is moedwillig. Als men per ongeluk zo'n auto tweedehands heeft gekocht, dan zit men inderdaad met de gebakken peren. Daarom krijgt men nu ruimschoots de tijd tot de volgende herkeuring, om aan de voorschriften te voldoen. Het zijn vooral de oudere auto's waar er al eens gebreken mee zijn. Maar als 7 procent wordt afgekeurd van die Euro 5a-norm, dan betekent het ook wel dat 93 procent van de auto's die zich aanbieden, niet worden afgekeurd, en dat zij dus een goed werkende roetfilter hebben.

Dat is waar we het voor doen: de luchtkwaliteit en de gezondheidsaspecten. We willen dat we straks aan 100 procent goed werkende roetfilters zitten. Daar willen we vooral op focussen. Een klein percentage wordt vandaag afgekeurd. De mensen die met dergelijke auto's rondrijden, moeten ervoor zorgen dat ze in orde zijn. Het wordt alleszins gemeld op de keuringsattesten en het is aan minister Dermagne, denk ik, en aan de FOD Economie, om het desgevallend ook op de Car-Pass te melden. Dank u.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Dank u, minister. Die extra overgangperiode – zo zal ik het nu eventjes noemen – van een jaar moeten we zeker in het achterhoofd houden mochten die testen nog worden uitgebreid. Die onderzoeken om de testen uit te breiden naar benzinewagens lopen nog. Ik denk dat we ervoor moeten zorgen dat wat nu gebeurd is, nooit meer gebeurt en dat we rekening moeten houden met voldoende tijd zodat mensen hun auto kunnen laten herstellen of geld kunnen bijeenzamelen om hun auto te kunnen laten herstellen.

Verder ben ik heel blij om te horen dat de resultaten op het keuringsattest zullen komen en dat die databank aangelegd wordt.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, zoals gezegd, die database, allemaal goed en wel, maar het verandert niets aan het probleem zelf. Ik ben dan ook ronduit ontgoocheld over de antwoorden die ik hier vandaag heb gekregen. Nogmaals, de cijfers liegen er niet om. 33.000 afgekeurde wagens: het is alsof alle inwoners van een stad zoals Geraardsbergen van de ene dag op de andere zonder slag of stoot hun wagen naar de schroothoop mogen brengen. Ik denk dat dat niet de bedoeling kan zijn. Dat zijn mensen die niet meer op hun werk geraken. Het zijn vaak mensen die zich ook geen dure elektrische wagen kunnen permitteren, en ook ouderen die hun wagentje van de hand moeten doen en in de vervoersarmoede verzeilen.

Minister, ik heb eigenlijk de indruk dat de problemen van die duizenden gedupeerden u niet echt interesseren. De regels van het spel werden veranderd voor wagens die gehomologeerd zijn voor andere technische regels. Nogmaals, u laat gedupeerden aan hun lot over. U hebt eigenlijk geen interesse om die deeltjestellertest onder de loep te nemen. Het kan u eigenlijk niet schelen hoe mensen op het werk moeten geraken en u wilt niet weten hoe zij aan een andere wagen zullen kunnen geraken. Het interesseert u gewoonweg niet. Wel, ons interesseert dat wel en we zullen blijven vechten, minister, tot u wel bereid bent om te luisteren naar de miserie van al die gedupeerden, die aan de oorzaak ligt van die deeltjesteller, tot al die gedupeerden wel degelijk gehoord worden en u effectief echt iets aan het probleem wilt doen. Dank u.

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

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project Nieuwe Sluis Zeebrugge en de vraag van Apzi-Voka om het project te versnellen – 1451 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Met het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge wil de Vlaamse overheid de haven van Zeebrugge en haar omgeving klaar maken voor de toekomst.

Het project bestaat uit drie pijlers: de bouw van een nieuwe sluis, die voor een tweede toegang tot de achterhaven zorgt. Hierdoor worden de bedrijvigheid en werkgelegenheid langdurig verankerd in de regio. De aanleg van de nieuwe weg 'Nx', die het doorgaand verkeer en het havenverkeer scheidt van het plaatselijk verkeer. Door deze verbeterde mobiliteit neemt de huidige verkeersdruk in en rond de kern van Zeebrugge af. Een verbetering van de bestaande infrastructuur en voorzieningen in het projectgebied, om zo de leefbaarheid te garanderen en waardoor het na realisatie aangenaam wonen en werken is.

Het project moet niet enkel zorgen voor economische zekerheid, maar ook een einde maken aan de onzekerheid over de toekomst in de omgeving. Apzi-Voka vraagt aan de Vlaamse overheid om ondertussen het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge te versnellen. Ze vrezen dat zoals het project nu loopt, de werf tot eind 2037 zou duren. Apzi-Voka meent dat vijftien jaar veel te lang is voor de omwonenden en de bedrijven.

Minister, ik heb de volgende vragen voor u.

Wat is de stand van zaken van het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge?

Kan men het tijdspad schetsen waarbinnen het project gerealiseerd moet zijn?

Hoe wil men tegemoetkomen aan de vraag van Apzi-Voka om het project te versnellen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor uw vraag, mijnheer Verheyden.

Ik begrijp absoluut de bekommernissen en de vragen van Apzi-Voka om zo snel mogelijk te komen tot de bouw van de Nieuwe Sluis Zeebrugge. Het is een dossier dat al lang meegaat, maar waarin we deze legislatuur alleszins heel wat belangrijke stappen vooruit hebben gezet. Ik wil u nog even meegeven dat in juli 2016 een startbesluit is genomen om dit verhaal via de procedure complexe projecten te faciliteren. In december 2018 is er een ontwerp van een voorkeursbesluit gekomen en in juni 2019 een definitief voorkeursbesluit, en dat was dan meteen ook de start van de uitwerkingsfase. Een uitwerkingsfase waar het studie bureau plots kwam met een twintigtal inrichtingsalternatieven, hetgeen de verdere onderzoeken in de uitwerkingsfase enorm zou vertragen. We hebben dan ook onmiddellijk geschakeld en hebben ervoor gezorgd dat dat gedownsized kon worden tot maar enkele inrichtingsalternatieven, om daaromtrent het geïntegreerd onderzoek te laten doorvoeren en zodoende het studiewerk en het technisch voorontwerp verder te laten uitwerken. Dus we hebben sowieso al heel wat maatregelen genomen om het een versnelling hoger te doen schakelen.

Op dit ogenblik is het volop werken aan dat inrichtingsalternatief, dat in juni 2022 is afgeklopt, om daarvan een technisch voorontwerp te krijgen en het geïntegreerd onderzoek daarover te laten lopen. Alle trajecten voor de opmaak van een projectbesluit zijn op dit ogenblik lopende. Het gaat over onder andere het planologisch onderdeel waarin een aantal planprocessen moeten worden opgenomen, maar ook de milieueffectrapporten (MER's) of milieueffectenbeoordelingen, de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de financiering en dergelijke meer. Wij hebben alleszins de intentie om tegen de zomer met een voorontwerpprojectbesluit te komen en om nog deze legislatuur, dus voor mei 2024, tot een definitief projectbesluit te komen. Dat betekent dan ook dat het openbaar onderzoek begin 2024 zal moeten plaatsvinden, zodat het nog voor mei op de Vlaamse Regering afgeklopt kan worden. Als dat projectbesluit definitief is, dan zullen de omgevingsvergunningen en de aannemer aangesteld kunnen worden. Wanneer dat exact zal zijn, hangt af van of er al dan niet procedures worden aangeduid, maar dat is in ieder geval onze kalender waarmee we verdergaan.

Het beëindigen van de werken voor eind 2037, zo ver wil ik niet gaan. Wij kijken nu vooral naar de zomer van 2023 en de volgende stap naar het openbaar onderzoek en het definitief projectbesluit in 2024. We zijn dus nog een heel eindje af van 2037. Het is alleszins een groots project, maar we blijven volop de agenda en de timing opvolgen, want het is een terechte bekommernis van iedereen in de economische sector, zeker het havengebeuren, dat hier vooruitgang geboekt moet worden en we hebben daaromtrent dan ook in de zomer van vorig jaar een versnelling hoger geschakeld. Bedankt.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Dank u wel, minister, voor uw antwoord.

Het is inderdaad zo dat het een bijzonder groot project is met een belangrijke economische return tot gevolg in de toekomst. U zult zich misschien afvragen – misschien vragen de West-Vlaamse collega's zich dat af – waarom ik als Antwerpenaar die vraag stel. Wel, sedert de fusie van de Antwerpse haven en die van Zeebrugge kunnen we ervan uitgaan dat wanneer het regent in Zeebrugge, het druppelt in Antwerpen en omgekeerd. Het feit dat die havens nu samenwerken, heeft natuurlijk ook wel zijn gevolgen. Dat project gaat dan ook wel zijn gevolgen hebben voor Antwerpen, onrechtstreeks dan.

Ik heb geen bijkomende vragen voor u. Ik kan u gewoon maar alle succes toewensen om toch binnen dat tijdsschema te blijven.

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

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, ik denk dat het belang van het project niet meer onderstreept moet worden, dat hebt u zelf al veelvuldig gedaan. Het staat ook niet toevallig met grote letters in het regeerakkoord. Er zijn middelen voorzien om nu zo snel mogelijk naar heel concrete plannen te gaan en dan is dat projectbesluit natuurlijk van cruciaal belang.

Ik denk dat het politieke signaal in dezen bijzonder belangrijk is. Als je een rondgang zou doen bij alle verschillende partijen hier in het parlement, zou er heel weinig kritiek zijn op het feit dat daar een nieuwe zeeluis moet komen. Alleen is er altijd wel wat getouwtrek over waar en hoe dat moet gebeuren en met welke middelen, en over wat de mitigerende maatregelen voor de bewoners zijn en dergelijke meer. Maar ten gronde is iedereen het er, denk ik, over eens. Ik heb dus geen schrik dat een volgende regering, ongeacht haar samenstelling, de plannen plots in de vuilnisbak zou gooien, maar ik denk dat het belangrijk is voor de haven zelf – de nieuwe haven, de fusiehaven –, maar ook voor alle omwonenden, betrokkenen, bedrijven en dergelijke meer, dat er echt wel eens een vorm van

daadkracht wordt getoond en dat dat projectbesluit er voor de volgende verkiezingen komt met deze regering, waarna de volgende regering daarop verder kan bouwen. Volgens mij is het van cruciaal belang. Het zijn van die monsterprojecten die jaren en jaren duren. Eer je tot uitvoering komt, heb je al een enorme weg afgelegd, met alle risico's van dien, met heel wat mogelijkheden voor anderen, voor burgers, voor andere partijen om daartegen protest aan te tekenen enzovoort. Dat is nu eenmaal hoe wij te werk moeten gaan, maar ik denk dat het belangrijk is dat deze regering de keuze gemaakt heeft en die keuze ook zal bestendigen in zo'n projectbesluit.

Alle succes en alle voorspoed wat betreft het verder uitwerken van dit bijzonder belangrijke en grote miljardeninvesteringsproject.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel. Het zijn heel belangrijke investeringsprojecten voor de toekomst. Ik wil u bij dezen geruststellen: het is niet het een of het ander. Zowel de sluis van Zeebrugge alsook Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA): het zijn miljardenprojecten, maar economisch gezien hebben we ze zeker nodig. We werken daar dus op voort.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak door het Agentschap Wegen en Verkeer van de wolvenproblematiek – 1473 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, in de periode 2018-2022 werden er zeven wolven doodgereden op de Limburgse wegen. Dit jaar werden er op één week tijd in Limburg al twee wolven doodgereden. Zo komt het dodentol van de Vlaamse wolvenroedel intussen op tien.

De meest recente fatale aanrijding vond plaats op de weg tussen Opglabbeek en Meeuwen. Jan Loos van Welkom Wolf zegt eerder al te hebben voorspeld dat er exact op die locatie een wolf zou sneuvelen. Welkom Wolf werkte namelijk een plan uit met daarin alle knelpunten waar dergelijke ongevallen zouden kunnen gebeuren. Dat plan zouden ze ook aan de Vlaamse overheid hebben overhandigd.

Jan Loos oppert dat de in het plan beschreven knelpunten eenvoudig kunnen worden opgelost door het invoeren van snelheidsbeperkingen en ecorasters. Hij hekelt echter de houding van het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), dat volgens hem de discussie zou ontlopen. Welkom Wolf wil dan ook juridische stappen ondernemen tegen het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het is voor bestuurders vanzelfsprekend allesbehalve veilig om een wolf van 40 kilogram tegen de voorruit te krijgen. Tenzij omnium verzekerd, draaien automobilisten ook zelf op voor de schade aan hun voertuig, die wel eens kan oplopen.

Bent u van mening dat het AWV voldoende heeft gedaan om ongevallen met wolven te voorkomen?

Hoe werd er binnen het agentschap omgegaan met het plan dat Welkom Wolf uitwerkte dat mogelijke knelpunten tussen wolven en automobilisten aankaartte?

Zult u het agentschap aansporen om een versnelling hoger te schakelen inzake het beveiligen van de weg op mogelijke knelpunten voor wolven en automobilisten?

Welkom Wolf stelt voor om op de N76 een snelheidsbeperking in te voeren van 90 naar 70 kilometer per uur. Voor de N74 stellen ze een gedeeltelijke afrastering voor. Hoe beoordeelt u deze maatregelen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mevrouw Moors, voor uw vragen. Zeven wolven tussen 2018 en 2022, in één week twee wolven dit jaar, dat brengt het totaal op negen wolven die het leven lieten in het verkeer. Ik heb heel wat kranten-artikels gelezen in dit verband.

Voorafgaand aan het antwoord op uw vragen wil ik iets zeggen over Welkom Wolf. U zegt: "Welkom Wolf zegt dit en Welkom Wolf zegt dat". Maar ik stel vast dat de vzw Welkom Wolf blijkbaar veel voorspelt en veel aankondigt, zegt dat ze plannen overmaken en dergelijke meer. Ze zegt dat de oplossing zou bestaan uit een snelheidsverlaging en ecorasters. Ik zie ook dat de vzw Welkom Wolf vooral heel erg actief is op social media en in het schrijven van persberichten, waarbij er vaak nogal polariserende uitspraken worden gedaan. Alleszins hebben noch ikzelf, noch mijn kabinet, noch mijn administratie, een schrijven of een plan of wat dan ook ontvangen van Welkom Wolf. Dat wou ik toch eerst duidelijk stellen.

Ongevallen met overstekend wild belangen ons allen enorm aan. We hebben het hier heel vaak over verkeersveiligheid. Toen ik pas in het parlement kwam heb ik zelf onmiddellijk vragen gesteld over het plaatsen van ecorasters rond de drukke gewestwegen. Jullie weten dat ik in de nabijheid van het Nationaal Park Hoge Kempen woon en dat er heel veel ontsnipperingsmaatregelen dienden te gebeuren vanwege ongevallen met overstekend wild. Ik ben dan ook blij dat dat inmiddels ook gebeurd is. Met 'overstekend wild' bedoel ik zowel onze evers – dat kan een zeug zijn met vele kleintjes – reeën, jonge hertjes, vossen, klein wild en sinds 2018 ook de wolf. Maar we moeten hieromtrent maatregelen nemen. Op de eerste plaats denk ik aan de verkeersveiligheid, en ik hoop dat ik daar veel bondgenoten heb. Je moet het maar aan de hand hebben dat je in een aanrijding komt met overstekend wild. Dat kan desastreuze gevolgen hebben, en op maatregelen hiertegen moeten we volop inzetten.

Ik stel daarentegen alleen vast dat de vzw Welkom Wolf maar één doel voor ogen heeft, en dat is louter de bescherming van de wolf. Klaarblijkelijk is het ook een financieel verdienmodel geworden wanneer ik naar de website kijk. Ieder zijn hobby, maar daar ga ik me alleszins niet toe verlagen. Ik denk dat we dierenleed moeten voorkomen, en dan gaat dat over alle mogelijke dieren. Maar ik denk zeker ook dat we de verkeersveiligheid te allen tijde hoog in het vaandel moeten houden en tal van ontsnipperingsmaatregelen moeten uitrollen om verkeersongevallen met overstekend wild te voorkomen.

Doet het Agentschap Wegen en Verkeer te weinig? Alleszins is het Agentschap Wegen en Verkeer wegbeheerder voor de gewestwegen. Een van de ongevallen waarnaar verwezen werd, gebeurde op de gemeenteweg in Opoeteren, ik denk niet dat Agentschap Wegen en Verkeer daar iets verweten kan worden.

Maar zoals ik al zei: het Agentschap Wegen en Verkeer neemt, in samenspraak met het Departement Omgeving, meer specifiek het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), heel wat maatregelen, heel wat ontsnipperingsmaatregelen, om te voorkomen dat er overstekend wild is.

We zien langs heel veel van onze gewestwegen aankondigingsborden om te waarschuwen voor overstekend wild. Maar wat veel belangrijker is, is dat er heel veel ontsnipperingsmaatregelen worden genomen.



Als ik dan even refereer aan de communicatie van vzw Welkom Wolf, dan wordt daar gezegd dat men heel snel goedkope maatregelen kan nemen zoals het plaatsen van ecorasters en het doorvoeren van snelheidsverlagingen. Nu, een locatie waar regelmatig overstekende wolven gespot worden, is onder andere de N76 in Oudsbergen. En wil het niet zijn, collega's, dat ik daar begin 2020 samen met minister Demir onze VAPEO-maatregelen (Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering) heb aangekondigd en daar specifiek op die locatie ecorasters heb laten aanbrengen door het Agentschap Wegen en Verkeer, omdat we zagen dat op die locatie veel overstekend wild was? Die ecorasters zijn volledig gefinancierd door het Agentschap Wegen en Verkeer. Er zijn ecorasters en ook ecoroosters geplaatst.

Welkom Wolf heeft het ook heel vaak over futureproof wolfafrastering. Onze ecorasters zijn 2 meter hoog. Het is misschien geen heel snelle maatregel geweest, gelet op het feit dat we overleg moeten hebben met alle eigenaars waar we op een gegeven moment een omheining van 2 meter hoog gaan plaatsen. Het is alleszins uitgevoerd in 2021. Die ecorasters zijn 2 meter hoog. De ecoroosters liggen ter hoogte van inritten of andere boswegen. Wil het niet dat het laatste ongeval, mevrouw Moors, waar u naar verwezen hebt, juist op die locatie gebeurd is? Willen we dan misschien al onze wegen met muren gaan volbouwen, waar niemand meer over of door kan en waar zeker een wolf niet over kan springen of lopen?

Alleszins neemt het Agentschap Wegen en Verkeer zeker heel wat maatregelen. Men doet dat zoals ik al zei in het kader van het VAPEO in samenspraak met het ANB en het INBO. Daarom heeft men een hele prioriteitenlijst vastgelegd en ook een rollend investeringsprogramma uitgerold. Toen hebben we het engagement opgenomen dat enerzijds het Agentschap Wegen en Verkeer en anderzijds het Departement Omgeving samen 50 miljoen euro uittrekken – dat is veel geld – , ieder 50 procent, om tal van maatregelen uit te voeren. Dan gaat het heel vaak over ecoducten, ecotunnels en tal van ontsnipperingsmaatregelen, die uiteraard ook in het belang zijn van de wolf.

Wat hebben we sinds het verhaal van de wolf weer actueel geworden is, ook nog gedaan? Specifiek in het kader van de detectie hebben we een bijkomende score opgenomen van waar de wolf zich fel manifesteert of waar overstekende wolven worden gedetecteerd. We kunnen dat detecteren aan de hand van de wolfdetectie-systemen die ook in het kader van de VAPEO-maatregelen en mee in overleg met het ANB en het INBO geplaatst zijn langs onze gewestwegen. Wel worden er bijkomende criteria opgenomen om te zorgen dat daar waar er veel wolven oversteken, dat mee kan worden opgenomen in de prioriteitenlijsten van het Agentschap Wegen en Verkeer en in het kader van de VAPEO-prioriteitenlijsten.

Snelheidsverlaging is klaarblijkelijk ook een vraag van de vzw, zo mag ik toch de persberichten geloven. Ik denk dat we op gewestwegen die een verbindende factor hebben, die vaak een hogere categorisering hebben en een ontsluitingsgraad hebben, geen snelheidsverlaging tot 30 kilometer per uur moeten doorvoeren omdat daar overstekend wild is. Neen, ik denk dat we daar andere maatregelen moeten nemen, zoals in het kader van VAPEO is opgenomen en waarbij we de prioriteitenlijsten afvinken. Wat dat betreft staan er in ons VAPEO nog heel wat maatregelen.

Mevrouw Moors, u vraagt in uw tweede vraag of wij kennis hebben van het plan dat de vzw Welkom Wolf heeft uitgewerkt. Misschien hebt u het wel, maar ik heb het alleszins niet. Wij hebben geen plan ontvangen. Ik weet ook niet wat in dat plan staat. Ik weet alleszins wel dat, als het specifiek gaat over de N74 richting Hechtel-Eksel, die op dit ogenblik sowieso is opgenomen in het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T) en dat we daar sowieso een 2x2-gewestweg hebben waar het zeker niet evident zal zijn om daar een snelheid van 30 of van 50 kilometer per uur door te voeren. Dat zal alleszins niet gehandhaafd worden, zeker

niet 's avonds als daar weinig verkeer is. We zullen toekomstgericht moeten kijken aan de hand van de prioriteitenlijst welke maatregelen we willen invoeren.

Mevrouw Moors, ik denk dat ik daarmee uw vragen beantwoord heb. Maar, voor alle duidelijkheid: ik heb noch een brief, noch een plan, noch iets anders ontvangen van de vzw. Ik weet wel dat onze administraties heel nauwgezet aan het werk zijn met die ontsnipperingsmaatregelen in het kader van de middelen die ze daarvoor hebben uitgetrokken. We blijven alles natuurlijk volop monitoren in het kader van meer verkeersveiligheid en het voorkomen dat onze weggebruikers in aanrijding komen met overstekend wild.

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, dank u wel voor uw omstandig antwoord. Ik heb geen bijkomende vragen, maar het is misschien toch wel eens goed om hier naar voor te brengen dat de komst van een wolf misschien toch wel buiten ons drukke wegennet gerekend was. Geen land heeft evenveel wegen per vierkante kilometer als het onze. Die wegen verdelen natuurlijk de natuur in duizenden van elkaar gescheiden snippers. Dan komen er ongevallen voor wanneer een wolf oversteekt.

Ik ga dus met u akkoord dat we voldoende maatregelen moeten nemen om ongevallen met overstekend wild te vermijden. Het dierenleed is enerzijds een zeer belangrijke reden om dat te mijden, anderzijds moeten we zeker zo veel mogelijk inzetten om de automobilisten te beschermen van het in aanraking komen met overstekend wild.

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

**Stijn Bex (Groen):** Collega's, wij zijn er met Groen alleszins voorstander van dat de wolf zich kan vestigen in onze regio. Maar dan moet je natuurlijk ook een beleid voeren dat dat in deze regio – waar dat niet evident is, laat ons dat ook maar erkennen – mogelijk is. In die zin ben ik blij, minister, dat u zegt dat u volop gaat inzetten op die 'wolffencing', want dat is een zeer effectieve maatregel. Het is ook zeer belangrijk dat dat gebeurt, niet alleen om de wolven te beschermen, maar uiteraard ook om de autobestuurders te beschermen.

Ik denk dat het heel belangrijk is dat er een goede afstemming is tussen het Wolvenplan en het VAPEO-plan, zoals u zei. Ik denk ook wel dat het belangrijk is om te beklemtonen – en u hebt dat hier vandaag niet gedaan – dat minister Demir soms wel die neiging heeft om die verantwoordelijkheid om die hekken te plaatsen toe te wijzen aan de lokale besturen. Ik vind wel dat we daar een collectieve verantwoordelijkheid in hebben, en dat het niet kan zijn dat je daar als gemeente zelf voor moet opdraaien, omdat zo'n gevoelige weg voor dergelijke situaties toevallig op jouw grondgebied ligt.

Tot slot, minister, sta mij toe om te zeggen dat ik vind dat u nogal kritisch bent vandaag ten opzichte van de vzw Welkom Wolf. Die mensen proberen ook maar om het op te nemen voor een zaak die zij belangrijk vinden, maar in een situatie waar het uiteindelijk wel de Vlaamse overheid is die haar verantwoordelijkheid moet nemen en ervoor moet zorgen dat dat geregeld raakt. Ik begrijp dat u dat wilt doen, dus al onze aanmoedigingen daarbij.

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

**Minister Lydia Peeters:** De heer Bex vindt dat ik kritisch ben voor de vzw Welkom Wolf. Ik ben vooral kritisch tegen instanties, verenigingen die veel aankondigen en veel polariserende taal verkopen op sociale media, terwijl ze geen gevolg geven aan datgene wat ze aankondigen. In die zin praten ze over een plan dat zo ons en

onze administratie hebben overgemaakt, maar ik zie daar allemaal niks van. Misschien dat het in navolging van deze vraag wel gaat komen, we zullen wel zien.

Alleszins wil ik toch duidelijk meegeven dat ik lokale besturen niet ga opzadelen met iets dat wij zelf doen. Wij hebben onze ontsnipperingsmaatregelen, wij hebben daar een plan van aanpak uitgerold in samenwerking met het AWW, het ANB en het INBO. We rollen dat uit, we hebben daar 50 miljoen euro voor uitgetrokken, en we hebben een prioriteitenlijst om te kijken op welke locaties het meeste overstekend wild is en of we daar bijkomende veiligheidsmaatregelen moeten nemen om zowel dierenleed te voorkomen als de verkeersveiligheid te verhogen.

Ik ga dat niet doorschuiven naar lokale besturen. Wij zijn bevoegd voor de gewestwegen, dus het is niet meer dan logisch dat wij dat doen. En we doen heel veel, zoals ecorasters, econducten en ecotunnels. We hebben nog al onze maatregelen rond de paddenoverzet. Kortom, we koesteren onze natuur. We nemen tal van maatregelen. Maar men moet niet zeggen dat we snelheidsverlagingen weigeren om de wolf op één locatie te laten oversteken. Dat dier zal zich veel meer instinctmatig gaan verplaatsen en zal niet kijken of op de ene of de andere locatie ergens een snelheidslimiet geldt.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het erg lage slaagpercentage voor het theoretische examen voor het rijbewijs B – 1476 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, volgens cijfers van de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) Vlaanderen, de sectorfederatie voor de autokeuring en rijbewijsexaminering voor het rijbewijs, blijkt dat het slaagpercentage van het theoretische rijexamen voor het rijbewijs B nog nooit zo laag was. Dit rijbewijs wint dan wel weer aan populariteit, want vorig jaar werden meer theorie-examens afgelegd dan in 2021, toen er nochtans sprake was van een inhaalbeweging na de coronacrisis. Het aantal ligt ook een stuk hoger dan in het jaar vóór corona, 2019, en de jaren daarvoor.

De populariteit van het rijbewijs B groeit, maar het slaagpercentage ervan daalt. In 2022 slaagde slechts 38 procent van de kandidaten, wat minder is dan de voorgaande jaren en aanzienlijk minder dan de 53 procent in 2016. Opvallend is dat er tijdens het coronajaar 2020 weer een stijging was.

Volgens Steven Raes, manager Rijbewijs bij GOCA Vlaanderen, is de hoefdreden voor die daling het feit dat de mensen zich te weinig en onvoldoende voorbereiden. Dat verklaart dan ook weer de stijging tijdens het coronajaar 2020: de mensen zijn toen wellicht ook beter gaan studeren. Daarnaast zijn er in 2016 verschillende antifraudemaatregelen ingevoerd en werd in 2017 het principe van de zware overtreding ingevoerd waardoor die vragen bij verbetering veel zwaarder wegen.

Die daling is niet alleen een trend bij ons, maar men ziet die tendens in heel Europa, vervolgt Steven Raes van GOCA. Volgens hem is de oorzaak voor die achteruitgang dat steeds meer mensen van buitenlandse origine die de landstalen niet machtig zijn, deelnemen aan die examens en het slaagpercentage naar beneden trekken.

In Vlaanderen wordt het examen in het Nederlands afgenomen. Tot voor kort organiseerden examencentra groepsessies met een Engelse tolk voor wie geen

Nederlands sprak, maar vanaf dit jaar kunnen anderstaligen een examen afleggen waarbij de vragen door de computer in het Engels, Frans of Duits worden voorgelezen.

Minister, wat is uw reactie op die dalende slaagcijfers?

Zult u initiatieven nemen om mensen ervan te overtuigen om zich nog beter voor te bereiden en de slaagkansen op te krikken?

Zult u initiatieven nemen om ervoor te zorgen dat mensen beter kunnen weten of ze voldoende voorbereid zijn, bijvoorbeeld door meer online proefexamens te voorzien?

Tot slot had ik graag geweten of het afnemen van examens door middel van een computer die de vragen in een andere taal voorleest in overeenstemming is met de taalwetgeving in bestuurszaken? Is hiervoor een adviesaanvraag gesteld aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT)?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Ryheul, ik dank u voor uw vragen over de slaagpercentages van de examens. U geeft zelf aan dat een goede voorbereiding essentieel is als men het theoretische rijexamen wil afleggen.

Ik wil daarbij meegeven dat ons theoretisch rijexamen op zich heel goedkoop is, je kunt je zonder enige studie of cursus aanbieden. Het examen zelfs kost 18 euro, in vergelijking met omliggende landen is dat een heel goedkoop systeem. Het is maar wanneer je twee keer niet slaagt dat je een rijles moet gaan volgen. Men kan het alleszins op een heel goedkope manier.

Dat de slaagpercentages minder goed zijn, kan te wijten zijn aan het feit dat men lakser is in de voorbereiding. Het kan natuurlijk ook te maken hebben met de antifraudematregelen die we hebben genomen. Herinner u de Panoreportages met de vele fraudegevallen die toen aan het licht zijn gekomen. Wel, in navolging daarvan werden er jaarlijks driehonderd nieuwe vragen toegevoegd om te voorkomen dat men ezelsbruggetjes leert in plaats van de wegcode. Bovendien wordt er bij zware overtredingen een zwaarder gewicht toegekend.

We doen dit zeker niet om de mensen te pesten. We doen dit omdat een goede kennis van de wegcode essentieel is. Ik heb thuis iemand wonen die recent het examen heeft afgelegd. Zij had zich heel goed voorbereid en was bij haar eerste poging meteen geslaagd. Het kan dus nog wel degelijk. Maar een goede voorbereiding en zonder ezelsbruggetjes is alleszins de boodschap.

Nu, wat betreft het verhaal rond de theorie-examens met audiovertaling: er werd inderdaad een adviesaanvraag gesteld aan de VCT. Die werd behandeld in haar zitting van 27 november 2020.

Bij zo'n theorie-examen met audiovertaling hoort de kandidaat de vertaling van de vragen en bijhorende antwoordmogelijkheden in de hoofdtelefoon in het Frans, Duits of Engels pas nadat hij de vraag en antwoordmogelijkheden eerst in het Nederlands heeft gehoord. De vragen en antwoordmogelijkheden worden op het computerscherm enkel in het Nederlands weergegeven. In die zin respecteren we volop de regelgeving rond onze talen, en is er daar geen probleem.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Dank u wel, minister. Ik heb goed naar uw antwoorden geluisterd, en ik heb niet meteen bijkomende initiatieven gehoord die mensen ertoe aanzetten om het slaagpercentage naar boven te krijgen. Het is

natuurlijk zonde van de tijd en het geld, zowel van de centra als van de deelnemers, als men keer op keer zijn rijexamen opnieuw moet gaan afleggen.

Het klopt, minister: goed begonnen is half gewonnen. Ik heb dat recent ook mogen ervaren. Mijn dochter heeft haar theoretisch rijexamen afgelegd, en ze had meteen vijftig op vijftig. Dat was een goede zaak. Dat kwam door de onlinecursussen. Die heeft ze goed gevolgd. Maar ze heeft ook een aantal van die onlineproefexamens aangekocht. Ze ervaaarde wel de drempel van de kostprijs van 3,5 euro per sms-code die je kunt ontvangen. Ik voelde bij haar een drempel. Ik ben ervan overtuigd dat die onlineproefexamens een heel goede zaak zijn. Daarom zou ik ervoor willen pleiten om die drempel weg te nemen. Ik vind het belangrijk dat de mensen ten volle hun kennis kunnen testen en zich goed kunnen voorbereiden. Ik zou ervoor willen pleiten om die cursussen gratis aan te bieden.

Het is ook een heel goede zaak dat u die database up-to-date houdt. U had het daar-net zelf over driehonderd extra vragen per jaar. Dat is absoluut een goede zaak. Maar wat me ook opviel uit de cijfers is dat er een verschil is in slaagpercentage tussen de verschillende leeftijdscategorieën. Onder de twintig jaar slagen slechts 47 procent, bij twintigers gaat dat naar 33 procent, maar vooral dertigers halen het percentage naar beneden. Daar slaagt maar een op de vijf. Er slaagt amper 18 procent van wie nog ouder is. Frappant is dus dat die herstel-examens het slaagpercentage helemaal naar beneden halen. Autorijden is complexer geworden. Zo is het wel.

Mijn bijkomende vraag is of u mogelijkheden voorziet voor de oudere doelgroep van mensen die een herstelexamen moeten doen, om het slaagpercentage omhoog te krikken.

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

**Stijn Bex (Groen):** Proficiat aan iedereen die al bij zijn of haar eerste poging dat rijexamen met succes heeft afgelegd. Ik wil een ander voorbeeld geven. Ik ben voogd geweest van een Afghaanse vluchteling. En ik kan u verzekeren dat, ondanks het feit dat die jongen perfect Nederlands spreekt om in een fabriek dozen te gaan plooiën, voor hem dat rijexamen een echt taalexamen is. Zelfs als je wel goed Nederlands spreekt om je dagelijkse beslommingen te regelen, is het niet zo eenvoudig om zo'n examen te doen.

Collega Moerenhout heeft daar in het verleden voor gewaarschuwd, toen het tolken wegviel. Er is dan inderdaad die mogelijkheid gekomen om de vragen in het Frans, Duits of Engels te horen. Ik wil beklemtonen dat het feit dat die vertaling pas komt nadat je eerst naar het Nederlands hebt moeten luisteren, en dat je de vraag moet beantwoorden in dezelfde tijd als de anderen, ervoor zorgt dat je eigenlijk minder tijd krijgt om de vraag te beantwoorden nadat je ze begrepen hebt.

Dan is er het tweede puntje. Voor het privilege om die vertaling te mogen horen, moet je ook nog eens 40 euro bijbetalen, minister, bovenop wat men al moet betalen. De collega noemde de 3 euro een drempel. Die 40 euro is een nog veel hogere drempel voor mensen die het vaak al wat moeilijker hebben. Die jongen wil dat rijbewijs niet halen om te gaan joyriden of wat dan ook, die wil dat doen om een betere job te kunnen vinden, een job waar veel vraag naar is. Maar hij moet dus wel eerst dat rijexamen halen.

Vandaar, minister, wilde ik u, naar aanleiding van de terechte vraag van de collega, vragen of u zich bewust bent van de uitdagingen en de bijkomende drempels die het afbouwen van tolkmogelijkheden tijdens rijexamens veroorzaakte. Ik zag u ook een beetje fronsen toen ik het bedrag van die 40 euro vermeldde. Ik wil u graag vragen of u extra stappen zult ondernemen om die drempels weg te werken – ik sluit me aan bij de collega – om zo de toegang tot de arbeidsmarkt voor nieuwkomers te vergemakkelijken.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Oefenen is natuurlijk heel belangrijk als je een theoretisch examen wilt gaan afleggen. Zo heeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) ook [mijnrijbewijsB.be](http://mijnrijbewijsB.be) opgezet, zodat kandidaten genoeg kunnen oefenen. De exacte cijfers ga ik opvragen in een schriftelijke vraag, maar ik vroeg me af of u misschien zicht hebt, minister, op de populariteit van deze website, waar kandidaten kunnen oefenen. Kan dit platform actief gepromoot worden of wordt dat op dit moment actief gepromoot?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de bijkomende vragen.

Het is al gezegd: een goede voorbereiding is het allerbelangrijkste. Wat willen we doen om die slaagpercentages omhoog te krijgen, of dat nu gaat over de jongeren of de dertig- of veertigplussers? Zeker ook bij die herstelexamens zien we dat het slaagpercentage laag is. Eigenlijk blijft de boodschap: studeer die wegcode goed, zorg ervoor dat je goed voorbereid bent en ga je dan pas aangeven voor de rijexamens.

Ik hoor hier sommige mensen zeggen dat ze 3 of 3,5 euro betalen voor die examentesten waarmee men zelf online kan oefenen. Ik dacht alleszins dat er ook een aantal gratis initiatieven waren, zoals onder meer ook van de VSV. Daar kan men dus zeker ook een en ander op testen.

Mijnheer Bex, rond het betalen van de audiovertaling zie ik inderdaad op de website dat dat 40 euro zal zijn. Misschien dat in de audit de aanbeveling komt om dat weg te laten, want ik vind het zelf ook wel een klein beetje vreemd dat men, vanwege het dragen van een hoofdtelefoon, 40 euro extra moet betalen om een examen af te leggen, terwijl het examen op zich maar 18 euro is. Dat vind ik een beetje vreemd, dus dat nemen we zeker mee.

Ik denk dat dat zowat de vragen waren, maar we hebben in het verleden alleszins een aantal maatregelen genomen vanwege die fraudegevoeligheid: geen tolk meer meenemen, omdat we soms zagen dat het altijd dezelfde tolken waren die ook al de antwoorden perfect kenden. De fraudegevoeligheid afwegen enerzijds en anderzijds die driehonderd extra vragen zodat men niet weet dat als het rood licht op rood staat, je automatisch antwoord a moet aanduiden. Dat moest er allemaal uit. Dat heeft een impact op de slaagpercentages, maar opnieuw, de boodschap blijft: bereid je goed voor. Het is belangrijk dat iedereen die zich op de weg begeeft, de wegcode kent.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Voor alle duidelijkheid, collega's, mijn dochter had geen tolk.

Het is goed om te horen dat het afnemen van het examen overeenstemt met de taalwetgeving in bestuurszaken.

Nog een kleine bedenking: die rijexamens zijn eigenlijk iets van de overheid en de overheid mag in Vlaanderen enkel in het Nederlands communiceren met de burger. Een uitzondering kan enkel voorzien worden voor mensen die nog maar kort in het land zijn, maar het is niet aanvaardbaar dat een overheid nog faciliteert dat mensen die vijf jaar in ons land zijn, hun vragen in een andere taal krijgen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onthouden van ADR-getuigschriften aan Waalse vrachtwagenchauffeurs – 1506 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Stijn Bex (Groen):** Vrachtwagenchauffeurs die gevaarlijke goederen vervoeren, moeten een ADR-opleidingsgetuigschrift (Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route) kunnen voorleggen. Daarmee bewijzen ze dat ze opgeleid zijn om op een veilige manier met die goederen om te gaan. Een vrachtwagenchauffeur moet dat getuigschrift elke vijf jaar vernieuwen. Als hij dat niet doet, riskeert hij hoge boetes.

De centrale database met alle ADR-getuigschriften is in handen van het Vlaamse Gewest. Wallonië en Brussel mogen die ook gebruiken om voor 'hun' chauffeurs getuigschriften aan te vragen, maar moeten Vlaanderen daarvoor een jaarlijkse vergoeding betalen.

Nu blijkt dat Wallonië sinds 2016 die vergoeding nooit betaalde. In totaal is daardoor een schuld opgebouwd van 300.000 euro. Vlaanderen heeft die situatie tot begin dit jaar getolereerd. Maar op 1 januari werden Waalse gebruikers plots uitgesloten van het platform. Waalse vrachtwagenchauffeurs konden meer dan een maand lang een cruciale vergunning niet vernieuwen. Volgens de woordvoerder van het departement Mobiliteit was dat 'een duidelijk signaal', en dat is absoluut een duidelijk signaal. Maar ik begreep toch dat de Waalse minister van Mobiliteit het signaal ook al op een andere manier had gekregen en zich geëngageerd had om die betaling uit te voeren. Ik denk dus dat dit wellicht ook wel eleganter en met minder overlast voor de burger had gekund.

Vandaar mijn vragen aan u, minister.

Kunt u uw visie op deze gebeurtenissen weergeven?

Hoe komt het dat de betalingsachterstand niet op een andere manier werd aangekaart, en bijvoorbeeld in extremis op een interministeriële conferentie (IMC) werd geagendeerd?

Hebt u uw administratie instructies gegeven om deze manier van werken in de toekomst te vermijden? Want het lijkt mij toch niet aangewezen dat burgers – en in dit geval Waalse burgers – op deze manier geconfronteerd worden met deze problematiek.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor uw terechte vraag, mijnheer Bex. Het gaat hier om een puur operationele kwestie, die mij ter ore is gekomen nadat ik op 2 februari van dit jaar gevat ben door het kabinet van collega Henry. Die gaf toen duidelijk de boodschap mee dat de applicatie niet langer functioneerde. In navolging daarvan hebben wij natuurlijk aan onze administratie gevraagd wat het probleem was.

De administratie zegt zelf dat het om een louter operationele taak gaat, die zij ook moet opvolgen. Vandaar dat zij daarover ook nooit of nooit enig signalement aan het kabinet heeft gegeven.

Waar gaat het om? Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten verantwoordelijk voor de ADR-vergunningen en wordt de database, door een akkoord tussen de drie gewesten, onderhouden door Vlaanderen.

Kort na het afsluiten op 1 januari 2023 heeft men in het Waalse Gewest de betalingen in gang gezet, na tussenkomst van het kabinet-Henry. Mijn administratie heeft hen nu tijd gegeven tot eind deze maand, dus tot februari 2023, om de betalingen op de rekening te hebben. In afwachting hebben we vanuit Vlaanderen de toepassing onmiddellijk na hun bevestiging dan ook weer beschikbaar gemaakt voor de Waalse collega's. Wat dat betreft denk ik dus dat er niet echt sprake was van slechte wil maar dat men gewoon ietwat te overijverig was.

Tegen het einde van dit jaar is het wel de bedoeling dat die databank offline gaat, en vanaf dan is het beheer voor elk gewest afzonderlijk, maar dat wist men. Men had het nu gewoon te vroeg gedaan, en dat kan alleszins niet. Het is een puur operationele kwestie, en ik hoop dat we daarmee duidelijkheid gecreëerd hebben. Het is alleszins goed dat het kabinet van collega Henry ons gecontacteerd heeft, anders wisten we het natuurlijk niet. Het is niet op de IMC geweest, de kabinetten onderling hebben ook regelmatig afspraken.

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

**Stijn Bex (Groen):** Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik neem er akte van dat het geen beslissing van u is. En ik denk dat we dat in de toekomst inderdaad op een hoffelijkere manier moeten oplossen, maar wel duidelijk maken, uiteraard, dat de Waalse overheid hier die afspraak moet nakomen. Ik begrijp dat dat ook zal gebeuren, dus 'case closed', denk ik.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het potentieel van de bovenleidingen van trams als bevoorradingsnetwerk voor laadpunten – 1509 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Van de Wauwer is aan het woord.

**Orry Van de Wauwer (cd&v):** Minister, meer en meer mensen ruilen hun gewone wagen in voor een elektrische en dat is een goede zaak. Maar dat brengt ook heel wat uitdagingen met zich mee op het vlak van het netwerk van laadpunten en de capaciteit van ons elektriciteitsnetwerk. In Nederland is dat ook het geval, maar daar werd het idee geopperd om de bovenleidingen van trams, treinen en bussen te gebruiken als bevoorradingsnetwerk voor laadpunten voor bijvoorbeeld elektrische wagens.

Technisch zou het mogelijk zijn om elektriciteit van bovenleidingen van trams te gebruiken voor publieke of private laadpalen. De spanning die op die bovenleiding staat, kan immers vrij eenvoudig omgezet worden naar laadspanning. De Nederlandse openbaarvervoerssector, dat al een vrij uitgebreid geëlektrificeerd busnetwerk heeft, is alvast heel enthousiast om stroom uit bovenleidingen te koppelen aan die laadpunten. Die bovenleidingen worden immers niet altijd volledig benut en kunnen gemakkelijk stroom leveren op interessante locaties. Technisch is het mogelijk, alleen staat de wetgeving in Nederland het nog niet helemaal toe.

Volgens het Belgische Statistiekbureau (Statbel) stonden er op 1 augustus 2022 in totaal 71.651 volledig elektrische personenwagens ingeschreven. Op een totaal wagenpark van bijna 6 miljoen wagens komt dit neer op een aandeel van 1,20 procent. Dat lijkt nu misschien weinig, maar dat zal de komende jaren enorm stijgen gezien de federale richtlijn dat vanaf 2026 alle nieuwe bedrijfswagens elektrisch moeten zijn. In de stad Antwerpen stonden in 2022 428 elektrische laadpunten, waarvan 156 op openbaar domein. Om aan de vraag te voldoen, zullen



er dus veel laadpunten moeten bij komen. Net als in Nederland ligt er een onderbenut potentieel in Vlaanderen. Alleen al de drie tramnetwerken van De Lijn in Antwerpen, Gent en aan de kust tellen een uitgebouwd tractienetwerk dat een deel van de oplossing zou kunnen vormen.

Daarom stel ik de volgende vragen aan u, minister.

Bent u op de hoogte van dit debat in Nederland?

Hoe kijkt u naar de mogelijke opportuniteiten bij het koppelen van de bovenleidingen van de trams aan laadpalen voor elektrische voertuigen en/of bussen? Ik hoor graag uw visie op dit onderwerp.

Ziet u het gebruik van de bovenleidingen van ons tramnetwerk voor het laden van elektrische voertuigen als een mogelijkheid in Vlaanderen? Is dit zowel op juridisch als verkeerstechnisch vlak mogelijk?

Zijn er reeds inschattingen of ramingen welk potentieel de Vlaamse tramnetwerken aan onbenutte spanning zouden kunnen voorzien voor alternatief gebruik, en hoe dit de Vlaamse doelstellingen qua elektrificatie van het wagenpark mee zou kunnen invullen?

Wordt het potentieel van het gebruik van bovenleidingen van het tramnetwerk momenteel onderzocht? Indien wel, wat is de stand van zaken? Zal dit getest worden? Indien niet, is het opportuun om hiervoor een studie of proefproject aan te besteden?

Alvast bedankt.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Van de Wauwer.

Ik had voorheen niet echt kennis van het debat dat in Nederland gaande is, maar naar aanleiding van uw vraag wel. De vervoersmaatschappij De Lijn heeft alleszins zelf contact gehad met de Nederlandse trammaatschappijen en zij blijft uiteraard die evolutie in Nederland verder opvolgen.

Als we kijken voor De Lijn, en specifiek voor haar eigen bussen: zij heeft met een leverancier van de DC/AC-omvormers contact gehad en zij heeft daar dan ook dat voorbeeld van Nederland toegelicht. Op hoog niveau heeft men vastgesteld dat het voor de eigen bussen niet interessant was, vanwege bepaalde beperkingen en randvoorwaarden. Eén verhaal is sowieso dat wij die bussen over heel Vlaanderen willen hebben, terwijl we de trams alleen aan de kust en in Antwerpen en Gent hebben, dus dat is sowieso al een moeilijkheid.

Tegelijkertijd heeft De Lijn specifiek voor haar eigen bussen gekozen voor bijladen op de stelplaatsen. Men is dus afgestapt van het verhaal van 'opportunity charging', iets wat ze initieel wel in gedachten hadden. Daarrond liep er ook pilootproject begin 2016 en 2017. Maar daar is men dus van afgestapt voor de nieuwe bussen die nu worden besteld en die opladen via een stekker op de stelplaatsen. Dus ze maken geen gebruik van opportunity charging. Dat doet Nederland wel. Door het feit dat ze aan opportunity charging doen, zetten zij ook verder in op het verhaal van de tramlijnen.

Als het gaat over andere voertuigen, en of dat juridisch en verkeerstechnisch mogelijk is: door het feit dat dat ook maar geënt is op Gent, Antwerpen en de kust, heeft men dat uiteindelijk bij De Lijn niet verder onderzocht, ook niet voor de andere elektrische wagens. Daarvan stelt men zich zelfs de vragen voor het piekvermogen, want voor de gewone wagens is dat sowieso een pak lager, zeker

als men traag wil laden. Dan zit je met je 22 kilowatt, en men vermoedt dat het wattage te hoog zal zijn als men stroom van het tramnet zal willen afnemen.

Alleszins heeft men daar geen verder onderzoek naar gedaan. Het zou ook nog bijkomende detailstudies vragen, dus op dit ogenblik is dat bij De Lijn niet echt aan de orde. Maar ze blijven wel het verhaal in Nederland opvolgen. Ik denk dat we aandacht moeten hebben voor elke technologische toepassing die toekomstgericht zou moeten kunnen. Vandaar zal De Lijn het zeker blijven opvolgen om te zien hoe het verder evolueert in Nederland.

**De voorzitter:** De heer Van de Wauwer heeft het woord.

**Orry Van de Wauwer (cd&v):** Dank u wel, minister, ik ben blij dat mijn vraag deze mogelijkheden alvast op uw radar heeft geplaatst.

Wat de kans voor de elektrificatie van de bussen van De Lijn betreft: hoor ik u goed dat dit niet interessant is omdat die bussen over heel Vlaanderen worden ingezet? Dat kan ik volledig begrijpen.

Maar voor de elektrische wagens zou ik er toch toe willen oproepen om dat potentieel toch nog verder te onderzoeken. U zegt dat het juridisch en verkeerstechnisch nog niet volledig is onderzocht bij De Lijn. Plant u dan om dit toch nog proactiever te doen, en niet louter af te wachten hoe het in Nederland verloopt? U zegt dat De Lijn een vermoeden heeft dat er problemen zouden kunnen zijn rond het piekvermogen, dat een detailstudie nu niet aan de orde is, en dat de Nederlandse case wel opgevolgd zal worden. Maar ik zou toch willen oproepen om dit specifiek te onderzoeken, niet enkel in Nederland, maar ook wat die opportuniteiten hier in Vlaanderen zijn.

Theoretisch gezien zou die koppeling perfect moeten kunnen, en die bovenleiding wordt toch niet altijd onderbenut. Zeker 's nachts denk ik dat daar enorm veel potentieel is, want dan rijden de trams bijna helemaal niet. Ik denk dus dat het om die redenen toch opportuun zou kunnen zijn om die bovenleidingen stroom te laten leveren aan de laadpunten op gunstige en strategische locaties.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik wil de collega bedanken voor de zeer interessante vraag.

Het was een techniek die mij nog onbekend was, maar ik denk dat we alle mogelijke technieken nodig hebben om die transitie op een zo snel en efficiënt mogelijke manier in te kunnen zetten. Ik neem dus aan, minister, dat u ook voor een stukje kijkt naar het antwoord van de transitie-manager op dat vlak. En ik hoop dat, wanneer we de transitie-manager hier zullen zien, die ook akte zal genomen hebben van deze interessante techniek, en we ons ook misschien op een verdere manier zullen kunnen beraden.

Alleszins geven wij al onze steun aan mogelijkheden om die transitie te versnellen.

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

**Minister Lydia Peeters:** Misschien nog even om te zeggen dat wij die transitie sowieso volop aan het versnellen zijn. Als ik zie hoe wij in Vlaanderen de vlucht vooruit nemen: we hadden 4000 laadpalen begin 2021, we zitten nu aan 19.000 laadpalen en daar komen er semipubliek nog ruim 20.000 bij. Wat dat betreft denk ik dat we in Vlaanderen zeer goed ageren om die laadinfrastructuur overal te hebben. Als ik dan kijk naar de stedelijke context – en dan moet ik het eigenlijk hebben over Antwerpen en Gent –, is het niet evident om daar, in de onmiddellijke nabijheid van de tractielijnen van je trams, ook nog ergens auto's te gaan laten opladen.

Het moet dus allemaal ook praktisch haalbaar zijn. Ik was deze morgen op het Congres van de Publieke Ruimte en ik zag daar heel veel innovatieve voorstellen. Bijvoorbeeld een lantaarnpaal waar men elektriciteit kan aftakken. Men gaat de lichten nu verledden en men kan daar dan tegelijkertijd, omdat er minder potentieel nodig is om de lamp te doen branden, laadinfrastructuur aan koppelen. Er zijn dus tal van die initiatieven lopende en ik wil dat dus zeker blijven opvolgen.

Maar om ons nu specifiek te beperken tot Gent, Antwerpen en aan de kust, waar we onze tramtoestellen hebben ... Ik denk dat we de strategie eigenlijk voor heel Vlaanderen moeten uitrollen zoals we tot nu toe gedaan hebben. Daar focussen we volop op, maar dat neemt niet weg dat we zeker het voorbeeld van Nederland verder zullen blijven volgen, in de mate dat dat mogelijk is. Dat is alleszins ook wat De Lijn zelf heeft gezegd: mocht het toekomstgericht mogelijk zijn voor de auto's – voor de bussen hebben ze een ander systeem gekozen – dan zullen ze dat zeker verder opvolgen.

**De voorzitter:** De heer Van de Wauwer heeft het woord.

**Orry Van de Wauwer (cd&v):** Dank u wel, minister, dat u dit verder wilt opvolgen, maar nogmaals zou ik u daar eerder nog meer proactief mee willen zien omgaan. Die praktische haalbaarheid in de stad is een terechte opmerking, maar dat zou net onderzocht moeten worden. Die hoogspanningslijnen lopen in Gent en Antwerpen vlak door de binnenstad. Je hebt daar een aantal zones met aparte trambeddingen, maar het merendeel loopt gewoon door straten met langs weerszijden parkeerplaatsen. Volgens mij kan dat perfect gekoppeld worden.

De tram is beperkt, en er is nood aan een visie voor heel Vlaanderen, uiteraard ga ik daar volledig mee akkoord, maar die uitdagingen zijn natuurlijk heel groot in die twee steden. We hebben daar nu net een mogelijkheid, vandaar dat ik toch hoop dat dat verder onderzocht wordt.

Federaal minister Gilkinet bekijkt alvast de mogelijkheden, ook voor wat er kan met Infrabel en de hoogspanningslijnen van de treinen. Ik hoop dat u hetzelfde kunt doen voor de trams.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.