

vergadering **C250**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 25 mei 2023



Vlaams
Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het dragen van een helm door e-steppers – 2659 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het pleidooi van spoedartsen om een helmplicht voor e-steppers en fietsers in te voeren – 2701 (2022-2023)	3
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Bart Somers, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het parkeerbeleid voor mensen met een handicap – 2457 (2022-2023)	9
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de keuring van oldtimers – 2576 (2022-2023)	11
VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verharding of ontharding van trambeddingen – 2588 (2022-2023)	14
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vermoeidheid achter het stuur – 2590 (2022-2023)	17
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over mobiele laadpalen – 2661 (2022-2023)	18
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toenemende gebruik van de bakfiets – 2662 (2022-2023)	20
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de terugkommomenten voor het rijbewijs B – 2678 (2022-2023)	23
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject voor langere en zwaardere vrachtwagens – 2680 (2022-2023)	26

**VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het dragen van een helm door e-steppers
– 2659 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het pleidooi van spoedartsen om een helmplicht voor e-steppers en fietsers in te voeren
– 2701 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Het is een onderwerp dat met de regelmaat van de klok terugkomt: de helm. Een tijd geleden, afgelopen zomer, hebben we nieuwe regels ingevoerd met betrekking tot de e-step en daar waren we blij mee. Dat moest ook op federaal niveau worden geregeld.

We wilden nagaan wat het effect daarvan was op de statistieken en de ongevallen met e-step. Het lijkt er nu op dat de hoge verwachtingen die met deze regels gepaard gingen, nog niet meteen werden ingelost. We blijven uit verschillende hoeken vernemen dat de cijfers niet goed zijn en dan rijst de vraag of we dat opnieuw moeten bekijken en of we eventueel extra maatregelen moeten nemen.

Onder andere de burgemeester van een stad – geen kleine stad – heeft zich daarover in de pers uitgelaten, net als meerdere spoedartsen. Zij zeggen dat er iets moet gebeuren om het tij te doen keren. Van de mensen die in het ziekenhuis belanden, zijn er veel slachtoffers met letsels van orthopedische aard, zoals breuken van de pols, hand of voet. Maar zoals ik vorige keer, vorig jaar en het jaar voordien ook al heb gezegd, gaat het ook over zwaardere verwondingen, zoals een scheur in de milt, hersenbloedingen, hoofdletsels, letsels aan kaakgewrichten. Bovendien gaat het meestal over jonge mensen.

Als je dat hoort, komt opnieuw de vraag naar de helmplicht naar boven.

Ik zie steeds weer een patroon. Als ondergetekende zoiets zegt, is de reactie vaak: "Daar is hij weer, met zijn regeltjes hier en regeltjes daar. Waarom geen vrijheid, blijheid?" Totdat een spoedarts in een kliniek of ziekenhuis weer een belangrijke oproep doet, en men wel onder de indruk is. Ik stel voor dat we de zaken toch eens nader bekijken. Straks is er nog een vraag over helmplicht bij fietsers. Mijn antwoord daarin is genuanceerd. Maar bij de e-step is dit toch nog van een andere orde.

Minister, hoe kijkt u naar aanvullende maatregelen om de ongevallencijfers bij e-steps te doen dalen? Ziet u nog bijkomende mogelijkheden?

Hebt u overleg met uw federale collega om dit probleem te bespreken? Wat is daarvan het resultaat?

Op dit moment zijn er nog geen gekende wetenschappelijke studies naar het effect van verplichte helmdracht. Kunt u hierin tegemoetkomen?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Voorzitter, minister, in Antwerpen is het aantal ongevallen met e-steps de voorbije drie jaar exponentieel toegenomen. De letsels zijn vaak heel ernstig. Dat baart ook spoedartsen veel zorgen. De collega zei het reeds. Ook zij pleiten nu voor een helmplicht en andere bijkomende maatregelen.

Na analyse van de cijfers van de spoeddienst van de GZA-ziekenhuizen (Gasthuiszusters Antwerpen) blijkt dat het aantal ongevallen met steps waarbij de bestuurder op de spoeddienst belandt, in drie jaar tijd enorm is gestegen. In 2019 ging het nog over veertien patiënten per trimester, in 2022 waren dat er al 111.

De aard van de verwondingen wordt momenteel nog geanalyseerd. Veel slachtoffers hebben orthopedische letsels, zoals breuken aan de pols, hand of voet, maar er zitten ook veel zwaardere verwondingen bij, zoals een scheur in de milt, een hersenbloeding of een zwaar hoofdletsel. Ruim de helft van de patiënten is jonger dan 25 jaar en geregeld is er ook drank of drugs in het spel. Ook minder ernstige hoofdletsels, zoals een hersenschudding, kunnen bij patiënten voor problemen zorgen.

Volgens de spoedartsen zou de helmplicht een eerste stap in de goede richting zijn. Er moet daarover volgens hen zeker een maatschappelijk debat komen.

En inderdaad, we hebben het al vaak aan bod gebracht en we brengen het opnieuw aan bod omdat we er niet echt uit geraken.

Minister, hoe staat u tegenover een mogelijke helmplicht bij e-steps en tegenover een helmplicht bij fietsers? Was er hierover al overleg met uw federale collega's of wacht u hiervoor het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) af dat we hadden gevraagd? Kunt u ook medelen wanneer u dat advies van de MORA zult ontvangen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor jullie vragen. Als ik het goed voorheb, is dit de vijfde keer dat dit aan bod komt in een vraag om uitleg. Daarnaast hebben we het er ook heel vaak over in gedachtewisselingen rond verkeersveiligheid. Dan komt dat ook telkens terug. Collega's, we kennen ook allemaal het pleidooi van de spoedartsen om toch werk te maken van die helmplicht. Dat is ook niet nieuw.

Ik ga ook herhalen wat ik eigenlijk altijd al heb gezegd. Wij moedigen overal het dragen van een helm aan, zowel voor fietsen als voor e-steps. Maar bij de aanpassing van de regelgeving die vorig jaar in de zomer van 2022 is ingegaan – en dat is intergewestelijk afgeklopt – werd er duidelijk gekozen om geen helmplicht op te leggen, om de eenvoudige reden dat we nog altijd zo veel mogelijk willen inzetten op die modal shift, op duurzame verplaatsingen. Ook een verplaatsing met een e-step is een duurzame verplaatsing.

Uiteraard willen we dat al die verplaatsingen veilig gebeuren. Vandaar dat we volop sensibiliseren, campagnes uitrollen om mensen maximaal een helm te laten dragen. Ik verwijs ook wat dat betreft opnieuw naar mijn Fietsambitie, die we een aantal weken geleden hebben gelanceerd en waarbij we er ook andermaal op gewezen hebben dat we eigenlijk liefst van al zouden hebben gewild dat iedereen – zowel een fietser als een e-stepper, of welke andere vorm van duurzame verplaatsing je als actieve weggebruiker ook doet – eigenlijk spontaan een helm zou dragen.

Verplichten willen we echter niet. De handhaving daaromtrent is sowieso heel moeilijk. Dat hebben we ook al telkens opnieuw herhaald. Ten tweede, willen we geen 'reverse modal shift' faciliteren. Dus wat dat betreft, blijven we bij hetzelfde standpunt: dat we dat niet gaan verplichten, maar tal van campagnes uitrollen. We hebben daaromtrent overleg gehad met de andere collega's. We hebben dat onder andere voorafgaand aan de aanpassing van de regelgeving gedaan, en ik neem aan dat ook die collega's intussen op amper zes maanden tijd niet van standpunt veranderd zijn.

U vraagt naar eventuele aanvullende maatregelen, mijnheer Meremans. Er worden cursussen aangeboden via verschillende instanties om veilig op stap te gaan met de step. We hebben rond de aangepaste regelgeving al een uitgebreide campagne uitgerold. Dus kortom, we zullen daarop blijven inzetten, en u zult ook zien dat er bij elke campagne die we doen rond fietsen, de personages op het beeldmateriaal ook telkens een helm dragen. Daar wordt heel erg op toegezien, alsook dat ze fluokledij dragen.

Wetenschappelijke studies rond helmplicht zijn er in het verleden wel degelijk al geweest. Op basis van de wetenschappelijke literatuur is duidelijk dat als elke fietser een helm zou dragen, dat een positief effect zou hebben op de ernst van de ongevallen. Het zou tot minder ernstige letsels kunnen leiden en ook tot minder dodelijke slachtoffers. Maar opnieuw – en jullie kennen wat dat betreft ook het standpunt van Fietsberaad Vlaanderen en de Fietsersbond – heeft dat mogelijk een negatief effect op het fietsgebruik of het stepgebruik tout court. Vandaar zeg ik opnieuw: we blijven dat volop faciliteren, ondersteunen via campagnes, via educatieve maatregelen, maar we gaan dat niet verplichten.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik heb een foto gekregen van iemand die in Tel Aviv is geweest, en daar een e-step heeft gebruikt. (*Marius Meremans toont een foto*)

Als je naar die foto kijkt, zie je dat op al die e-steps van Lime en Bird steeds een helm is vastgeklikt. Ik heb dat gehoord van mevrouw De Ridder; zij is daar naartoe geweest en heeft mij die foto bezorgd. Als je daar een e-step neemt, vraagt die of je een helm wilt of niet. Dat kost ongeveer 20 cent, en als je dat wilt, kun je die helm losklikken van de e-step. Zeg je dat je dat niet wilt, dan blijft die vasthangen, maar kun je die nog steeds gebruiken. Volgens mij is dat al voor een stuk een aanmoediging om een helm te dragen. Ik vraag mij dan af of dat ook niet bij ons kan. Als dat al kan in Tel Aviv, waarom zou dat in onze steden niet kunnen? Je kunt als lokale overheid dan ook zeggen dat daar een helm aan hangt, zodat de mensen zelf kunnen kiezen of ze hem gebruiken of niet. Mensen zouden dan kunnen zeggen dat zo'n gedeelde helm vies is. Je weet namelijk niet wie dat heeft gedragen, en misschien had de vorige gebruiker vuil haar of luizen. Ik kan jullie geruststellen, in Tel Aviv heeft iedereen een haarnetje op zak. Je kunt dat zo krijgen, en dat doe je over je hoofd voor je die helm aandoet. Ik geef het maar mee. Dat is een mogelijkheid die bestaat.

Daarnaast wachten we ook het advies af van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, dat is opgevraagd in deze commissie. Er is bovendien nood aan sensibilisering.

Er moet mij toch één iets van het hart. Als er nu één organisatie is die mee kan sensibiliseren, die een impact heeft op fietsers, en weldegelijk goed opkomt voor fietsinfrastructuur en veiligheid, dan is het Fietsersbond. Maar als ik de site van Fietsersbond bekijk, dan mis ik dat zij ook aan fietsers vragen om een helm te dragen. Ik denk bijvoorbeeld aan jonge kinderen, ouders met kinderen, mensen die de e-step gebruiken, dat Fietsersbond daar ook mee de ondersteuning doet om een helm te dragen. Op dat vlak blijft Fietsersbond, en de heer Callens, een beetje in het midden of ze het nu wel of niet zouden promoten. Ze moeten dat net wel promoten. Dat is hun verantwoordelijkheid.

We gaan het advies afwachten van de MORA. Dat advies is opgevraagd in de maand mei. Ik vind dat we dan eens over de partijgrenzen heen moeten kijken om misschien een resolutie in te dienen over hoe we omgaan met de helmplicht. Ik denk daarbij aan een helmplicht voor kinderen bijvoorbeeld. In veel landen is dat al opgelegd. Ik wil dat we daar toch eens over nadenken. Er zijn reeds een aantal maatregelen te nemen. We zouden bijvoorbeeld kunnen starten door te zeggen

dat aanbieders van e-steps ervoor moeten zorgen dat daar een helm aan is vastgeklikt.

De voorzitter: Wat het advies van de MORA betreft, heeft de commissiesecretaris zonet nog gevraagd wanneer we dat kunnen verwachten. *(Opmerkingen)*

Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, minister, voor het antwoord. Het is een zeer controversieel thema, vind ik. Als ik het rondvraag, kom ik evenveel mensen tegen die een verplichting willen als mensen die zeggen dat we niet aan hun vrijheid mogen komen. Ik vind dat raar, want persoonlijk zou ik het niet erg vinden om een helm te dragen, maar het is nu eenmaal zo. Er is zeker geen algemeen draagvlak voor het verplicht dragen van een fietshelm. Als artsen natuurlijk die cijfers voorstellen, dan moeten we dat toch wel ernstig nemen.

Ik blijf het goed vinden dat u die helmdracht aanmoedigt. Het is ook waar, je moet die modal shift aanmoedigen. Daarom zie ik wel iets in het voorstel van collega Meremans van die klikbare helm, zodat we toch iets kunnen aanbieden of ter beschikking kunnen stellen.

Ik heb het er een beetje moeilijk mee dat u zegt dat handhaving moeilijk is. Als het verplicht zou zijn, is dat niet moeilijk. Dan draag je een helm of niet. Ik denk niet dat daar het probleem zit. Het probleem zit volgens mij bij de weerstand van heel veel mensen. Inderdaad, ook Fietsersbond gaat er niet echt met de voeten vooruit voor. Zij hebben daar hun redenen voor. Men denkt dat het zou kunnen leiden tot minder fietsers, of dat een helm een vals gevoel van veiligheid zou kunnen geven.

Dan kom ik tot mijn punt, want alles start natuurlijk met de infrastructuur. Het start met veilige fietspaden, brede fietspaden, ervoor zorgen dat mensen niet op borduren blijven haperen als de fietspaden niet goed zijn aangelegd. Dat blijft natuurlijk het hoofdpunt.

Ik zou nog willen weten of u enig idee hebt wanneer het advies van de MORA ongeveer binnen zal zijn.

De voorzitter: De commissiesecretaris heeft zonet gevraagd wanneer we dat advies van de MORA kunnen verwachten. We zijn dus in blijde verwachting. *(Opmerkingen)*

Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Het zal jullie ook niet verwonderen dat ik de vijfde keer op rij zeg dat we vanuit onze fractie die verplichting van het dragen van een fietshelm zeker niet steunen. Ik denk dat we moeten oppassen dat we geen gevoel creëren bij de fietser dat die een helm moet opzetten omdat fietsen gevaarlijk is, en dat die zonder helm gaat vallen en accidenten hebben. Dat gevoel mogen we zeker niet gaan creëren bij de fietsers. Ook bij chauffeurs en automobilisten mogen we niet de indruk wekken dat als een fietser een helm draagt, die minder kwetsbaar is. Ik denk dat dat een beetje dubbel is en dat is een van de redenen waarom we vinden dat het niet verplicht moet worden.

Ik vind het zelf niet praktisch om een helm te dragen. Ik fiets regelmatig in mijn stad om kleinere boodschappen te doen, en als je vier winkels moet doen en je die helm altijd op en af moet zetten ... het kapsel tot daaraan toe. Ik heb zelf een kort kapsel, dus ik ga daar niet veel over zeggen. Als je iedere keer uw helm moet afzetten, vastklikken of in je fietstassen steken ... Ik denk dat dat een veel minder aantrekkelijk punt aan fietsen zou zijn.

Zoals mevrouw Lambrecht zegt, moeten we zorgen voor veilige fietspaden en de mensen sensibiliseren om een helm te dragen. Als we inzetten op veilige fietspaden en sensibiliseren om zo maximaal mogelijk en in de mate van het mogelijke een helm te dragen, denk ik dat we al een heel stuk verder zijn. Maar het is nu al vijf keer aan bod gekomen dit jaar en ik denk dat het de komende maanden of het komende jaar nog regelmatig op de agenda zal staan, en wie weet komt er ooit nog een of andere beslissing.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik wil ook met onze fractie voor de vijfde keer herhalen dat ik zelf geen fan ben noch van e-steps, noch van het dragen van een helm. Maar ik ben er wel absoluut van overtuigd dat het dragen van zo'n helm, dus het maximaal beschermen van die kwetsbare lichaamsdelen, zonder enige twijfel veiliger is. En collega's, daar heb je geen wetenschappelijke studies voor nodig. We blijven dus van mening dat elke stepper ook over die vrijheid moet beschikken om voor zichzelf uit te maken of hij of zij al dan niet zo'n helm draagt.

We volgen hier dus, alvast voor één keer, de visie van de minister dat bij een eventuele verplichting van een helm nog minder mensen overtuigd zullen zijn om over te gaan tot dat actieve weggebruik, dat we nodig hebben om die modal shift te kunnen bereiken. Er moet dus meer ingezet worden op het bewust maken van die gevaren, dus op het sensibiliseren, maar ook op het verzamelen van data. Minister, ik herinner me dat u de vorige keer had gezegd dat u de aanbieders van deelmobiliteit zou vragen om data te delen, zodat u daarover duidelijker beeldmateriaal zou hebben. Hoe ver staat het daarmee?

We hadden het daarnet ook al over de handhaving. U zegt dat die moeilijk blijft. Uit een recent antwoord op een schriftelijke vraag van mijn collega in het Brussels Parlement, blijkt dat fietsers en stepgebruikers hier in Brussel de verkeerslichten niet naleven en ook dat ze amper beboet worden. Ik kan dat alleen maar beamen. Als ik hier zelf aan de lichten sta voor het parlement, zie ik heel wat steppers en fietsers de verkeerslichten gewoon negeren. Ik zie hetzelfde fenomeen ook in Vlaanderen. Automobilisten worden er dagelijks op meerdere manieren aan herinnerd dat ze zich aan de verkeersregels moeten houden. Ik denk daarbij aan flitspalen, trajectcontroles en snelheidscontroles. Maar zwakkere weggebruikers worden veel minder gesanctioneerd. Minister, de wegcode is er voor elke weggebruiker, dus wij pleiten voor een effectief handhavingsbeleid en ook het toepassen van die wegcode voor iedereen die zich in het verkeer beweegt. Wilt u dit ook blijven aanklaarten bij uw federale collega's?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik denk dat we een goed onderscheid moeten maken tussen steps en fietsen. De aard van de letsels is bij stepgebruikers gewoon totaal anders, die toestellen zijn ook anders. Je hebt kleine wielletjes die zeker op natte oppervlakten veel minder stabiel zijn, en ook de manier waarop je op zo'n step staat is anders dan bij een fiets.

We hebben rond dat stepgebruik een aantal maatregelen genomen. Sommige steden hebben zelfs al gezegd dat ze de e-steps niet meer willen. Collega Meremans, ik denk dat als je op een bepaald moment gaat zeggen dat je het gebruik van een helm voor e-steps gaat verplichten, je eigenlijk beter zegt dat je die e-steps niet wilt. Want de mensen die die e-steps gebruiken, zijn denk ik niet geneigd om een helm te dragen. We kunnen misschien wat nader in Tel Aviv gaan kijken, maar mijn houding is eerder om te gaan kijken wat die aangescherpte regels opleveren op vlak van e-stepgebruik. Aan de hand daarvan zullen steden beslissen of ze het kunnen toelaten of niet. Stedelijke autonomie is er, en ze

kunnen dat blijkbaar dus zelf beslissen. Velen doen het al. Laat ons dat eerst dus afwachten.

Bij fietsen ben ik toch absoluut van mening dat die vrijheid belangrijk is. Is het nuttig om een helm te dragen? Zonder twijfel. Maar de overheid moet in eerste instantie zorgen voor een omgeving waar je veilig kunt fietsen, en dat is het grootste risico voor een fietser, namelijk dat je op de weg aangereden kunt worden. Dan helpt een helm vaak weinig, zeker als de aanrijding aan een snelheid hoger dan 30 of 40 km per uur gebeurt.

Ik denk dus dat Fietsersbond daar een terechte houding in aanneemt: de helm stimuleren, zonder hem naar voren te gaan schuiven als de magische oplossing voor fietsveiligheid. En collega Meremans, ik denk dat het ook aan Fietsersbond is om een standpunt daarover op te maken, en wij in dit parlement niet moeten zeggen wat zij moeten doen. In dat opzicht vond ik uw vraag richting Fietsersbond dus een beetje misplaatst, want ik denk dat ze zelf een standpunt kunnen innemen.

We moeten alleszins aanmoedigen om die fietshelm te gebruiken, maar verplichten is denk ik geen goede zaak, om tal van redenen die al aangehaald zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat ik heel kort kan zijn, voorzitter.

Dat onze infrastructuur veilig en comfortabel moet zijn, klopt, en daar zetten we ook volop op in. Dat 90 procent van de ongevallen te wijten zijn aan onaangepast gedrag, is denk ik ook een feit dat we andermaal moeten bevestigen. Als men met een e-step valt, heeft men risico op een kwetsuur. Van de spoedartsen weten we dat er heel vaak hoofdkwetsuren zijn. We kunnen dus niet anders dan sensibiliseren en mensen oproepen om, zeker wanneer men zich wil verplaatsen met een step, dat op de meest veilige manier te doen. Dat betekent uiteraard dat men respect heeft voor de wegcode, en dat men liefst van al een helm draagt. Maar ik kan me perfect voorstellen dat mensen dat niet willen, om praktische redenen of wat dan ook. 'So be it'. Ik denk dat het aan de mensen zelf is om die beslissing te nemen. Wij blijven alleszins inzetten op die sensibiliseringscampagnes, maar denken dat een verplichting in dezen niet echt aangewezen is. Fietsersbond maakt ook deel uit van de MORA. Ik zal straks kijken wat het advies is van de MORA, maar dan nog denk ik dat de meeste mensen daar hetzelfde standpunt hebben: we gaan dat niet allemaal verplichten.

Bijkomende handhaving wil ik zeker verduidelijken. Als we straks op elk fietspad, op elke fietssnelweg een agent, camera of wat dan ook moeten zetten, om te kijken of elke fietser of stepgebruiker ook effectief een helm draagt, dan denk ik dat het een heel moeilijk verhaal gaat worden. Ik denk dat het voor zich spreekt dat de wegcode voor iedereen geldt, zowel het gemotoriseerd verkeer als de actieve weggebruiker. Daarom kan ik alleen maar, opnieuw, zeggen: 90 procent van de ongevallen is te wijten aan gedrag. Als men roekeloos een weg oversteekt of de wegcode negeert, dan is het risico op een ongeval groter. Dat ligt dan vaak voor 100 procent aan het eigen gedrag, en ik denk dat we vooral daarop moeten focussen.

Ik blijf dus herhalen: ik ben geen voorstander van een helmplicht. Wij blijven er volop in alle campagnes de aandacht voor vragen, en blijven ook sensibiliseren om een helm te dragen, maar we gaan hem niet verplichten.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik wil toch een aantal zaken duidelijk stellen. Ten eerste ging mijn vraag over e-steps, niet onmiddellijk over fietsen. Ik volg u, en

daar hebt u 100 procent gelijk in, dat het merendeel te wijten is aan menselijk gedrag, fout gedrag, zowel van fietsers, maar ook zeker en vast van automobilisten.

Nu, wat heb ik gezegd? Als de ongelukken met e-steps zo blijven toenemen, dan moet er wel iets gebeuren. Zo simpel is dat. Je kunt zeggen dat we kunnen blijven sensibiliseren. Het gaat over jonge mensen met zeer ernstige kwetsuren. Dan moeten we gaan kijken of we daar iets aan kunnen doen. Ik heb een suggestie gedaan met die helm die aan de e-step hangt, maar dan moeten we toch gaan kijken of dat een optie is of niet. Ik heb niet gepleit voor een algemene helmplicht bij fietsers. Dat heb ik hier niet gezegd. Ik draag dat ook niet, maar ik vind wel dat we eens moeten nagaan – dat hangt af van het advies van de MORA – wat je gaat doen met kinderen. In veel landen is een helm tot 12 jaar verplicht. Ik gooi het maar in de groep om daar toch over na te denken.

Ten derde vind ik wat ik blijf zeggen: Fietsersbond is een organisatie die ons heel vaak terechtwijst en terecht achter onze veren zit qua realisaties en infrastructuur, maar ook zij hebben een verantwoordelijkheid. Ik denk, als meer mensen helmen gaan zien in het straatbeeld, dat dat ook aanmoedigend gaat werken voor anderen. Ik vind dat Fietsersbond daar ook een taak in heeft. Op dat vlak vind ik hen een beetje ambigu op dit ogenblik. Dat wou ik even meegeven. We gaan het advies van de MORA afwachten, maar, neem me niet kwalijk, iets in mij zegt dat ik toch nog eens ga terugkomen op deze zaak, zij het nu of na het reces, wie weet.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, dank u wel voor het antwoord. Het is inderdaad vaak roekeloos gedrag en zo. Ik pleit ook niet voor die verplichting, maar zelfs bij roekeloos gedrag heb je beter een helm aan. Ik denk dat iedereen het daarover eens is. We hebben het vaak gezegd. Het is zeer belangrijk dat de nuance tussen fietsen en e-steps nog eens gemaakt werd en dat we vooral bij de e-steps die data die van de artsen komen, heel goed moeten blijven monitoren. Van veertien naar 110, dat zijn toch wel heel grote sprongen.

Ik eindig met te zeggen wat u ook gezegd hebt: dat alles begint en start met infrastructuur en dat het nodig is om brede ... (*Opmerkingen*)

U hebt dat niet gezegd? In Kopenhagen zeggen ze al jaren dat alles begint en start met veilige fietsinfrastructuur, brede afgescheiden fietspaden en veel fietsstraten op plaatsen waar die fietspaden niet kunnen zodat het gemotoriseerd verkeer niet mag inhalen, dat het veiliger wordt en dat er minder botsingen zijn, waardoor er hopelijk minder gevallen wordt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Bart Somers, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het parkeerbeleid voor mensen met een handicap – 2457 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Voorzitter, minister, steeds meer gemeenten passen een vorm van digitale handhaving toe om voertuigen te traceren die niet hebben betaald voor hun parkeerplaats. Niet langer checkt alleen een handhaver handmatig

de bonnetjes, parkeerkaarten of vergunningen, maar voortaan wordt het kenteken van de voertuigen ook gescand en zo wordt meteen digitaal gecheckt of het geparkeerde voertuig een parkeerrecht of een vergunning heeft. Dat kan handmatig, maar dat kan ook geautomatiseerd met scanauto's. Omdat de parkeerkaart voor personen met een handicap op naam staat, en niet op kenteken, is het digitaal niet te controleren of er bij een voertuig een parkeerkaart hoort. Daardoor krijgen mensen met een handicap vaak onterecht een boete en kost het gemeenten extra tijd en natuurlijk ook geld om naheffingen ongedaan te maken.

De registratie van parkeerkaarten op kenteken biedt gemeenten de mogelijkheid om efficiënter te checken of geparkeerde wagens een parkeerticket hebben genomen of niet. Deze registratie brengt een aantal problemen met zich mee. We hebben van diverse mensen klachten ontvangen omdat niet duidelijk is wanneer men moet registreren en hoe men moet registreren. Iedere stad of gemeente hanteert een eigen registratiesysteem. Daarnaast kan de registratie ook enkel gebeuren via een website of via een plaatselijk loket binnen de geldende openingsuren. Iedereen wordt dus geacht om digitaal te kunnen werken, met een computer of gsm, of om zich te kunnen verplaatsen naar zo'n plaatselijk loket. De parkeerkaart kan ook maar worden gekoppeld aan twee nummerplaten, terwijl mensen met een handicap vaak een beroep moeten doen op meerdere personen om zich te kunnen verplaatsen.

Minister, bent u op de hoogte van deze problematiek? Werd deze situatie eerder al besproken in een interministeriële conferentie Mobiliteit? Bent u bereid om in overleg te gaan met lokale besturen om deze problematiek van extra registratie aan te kaarten en zo samen een oplossing te zoeken voor mensen met een beperking?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Mertens, dank u wel voor uw vraag. We zijn wel degelijk op de hoogte van deze problematiek. Het is van maart 2021 geleden dat we daaromtrent een schrijven van Unia hebben gekregen. Zij hebben ons ook een aanbeveling gegeven specifiek rond de automatische parkeercontrole. U weet dat het parkeerbeleid sowieso puur gemeentelijke materie is. Het uitreiken van de parkeerkaarten aan mensen met een handicap is dan weer federale materie. Naar aanleiding van het schrijven van Unia hebben we dat op de agenda van de interministeriële conferentie gebracht. Een eerste keer gebeurde dat in juni 2021. In navolging daarvan is men bij de bevoegde federale overheid onderling gaan samenzitten. Er heeft met name een overleg plaatsgevonden tussen minister Gilkinet en minister Lalieux. Zij zouden onderling zoeken naar een oplossing. Verder heb ik daar niets meer van gehoord. Het is misschien veeleer aangewezen dat u de federale collega's daarover bevraagt.

Wat uw laatste vraag betreft, heb ik meegekregen van collega Somers dat er binnen het project 'Gemeente zonder gemeentehuis' momenteel een pilootproject loopt inzake het digitaliseren van de parkeervergunning voor personen met een handicap, in de stad Antwerpen en bij nog zes andere lokale besturen. Het project heeft als doel om het voor personen met een handicap mogelijk te maken om één digitaal parkeerrecht te verkrijgen en zelf te beheren. Het mobiliteitsbedrijf van Antwerpen trekt dit project en heeft tot nu een conceptstudie uitgewerkt. Doelstelling is om het systeem eind 2024 operationeel te hebben in de deelnemende gemeenten. Op basis van het pilootproject zal men dan verder evalueren en bekijken hoe men daar toekomstgericht mee kan omgaan.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Dank u voor uw antwoord, minister.

Wat wij vernomen hebben van de federale collega's, is dat ze inderdaad samenzitten, ook met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), om een oplossing te zoeken. Zo denken ze aan een uniform parkeerrecht, daar zijn ze mee bezig. Maar intussen vraag ik me toch af of we daarop moeten wachten, of we niet binnen onze eigen bevoegdheden kunnen kijken hoe we het op dit moment al gemakkelijker kunnen maken voor mensen met een beperking. Hierbij denk ik bijvoorbeeld aan het volgende. Op dit moment moet iedereen een parkeerbonnetje nemen via sms of een app of de parkeerautomaat. Als hier gewoon een extra mogelijkheid wordt toegevoegd voor personen met een parkeerkaart, denk ik dat we al heel wat verder zijn. Het uitreiken van de parkeerkaarten is inderdaad een federale bevoegdheid, het parkeerbeleid zelf is lokaal, maar ik denk dat we ook moeten zorgen voor een goede inclusieve, toegankelijke mobiliteit voor mensen met een beperking. Dank u.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Mertens, u vraagt mij om daar toch iets in te ondernemen. Maar het hele parkeerbeleid is louter een lokale aangelegenheid. Ik verwijs daarvoor naar de wet van 22 februari 1965 al, maar ook naar het Vlaams decreet van 16 mei 2008. Het is dus puur gemeentelijk beleid. Een gemeente bepaalt of zij al dan niet betalend parkeren invoert en of zij daar al dan niet ook aan wil koppelen dat mensen met een beperking niet moeten betalen. Dat is dus puur gemeentelijk beleid. Ten tweede beslissen lokale besturen ook zelf om die automatische carcontrolle door te voeren, ook dat is puur gemeentelijk beleid.

U kunt van mij moeilijk vragen dat ik de gemeenten iets ga verplichten of iets ga verbieden. Dat is niet aan ons, we respecteren daar de lokale autonomie en we respecteren daar ook de respectievelijke regelgeving, die ik al heb meegegeven. U kunt dus niet aan mij vragen dat ik daar nu al andere dingen ga doorvoeren. Het is aan het lokaal bestuur zelf om te beslissen hoe zij daarmee omgaan en hoe zij een en ander controleren. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik heb verder geen vragen. Dank u voor uw antwoord. Ik ga het zeker verder bekijken. Dank u wel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de keuring van oldtimers – 2576 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): In de vorige legislatuur werd beslist dat ook oldtimers, waarvan Vlaanderen – en dat aantal verbaast me – er een 115.000 rijk is, naar de periodieke keuring moeten. Dit vond zijn ingang midden 2018.

Uit de cijfers blijkt dat van de 69.594 mensen met een oldtimer die in 2022 werden uitgenodigd voor de periodieke autokeuring, er slechts 39.843 ook naar die keuring gingen. Voor 58 procent van deze wagens was er een groene kaart vanaf de eerste keuring. Van de afgekeurde wagens waren de voornaamste redenen slecht afgestelde lichten. Oude of jonge wagens hebben allemaal hetzelfde probleem: hoge uitstoot van uitlaatgassen, onvoldoende remkracht, en problemen met de ruitensproeiers en het mistachterlicht. Deze karakteristiek loopt sterk gelijk met deze van de afgekeurde wagens die nog geen oldtimer zijn.

In 2021 startte een traject om de keuring te evalueren en indien nodig bij te sturen. Er was vooral nood aan een duidelijker en uniformer kader, voornamelijk voor voertuigen die niet langer origineel zijn omdat bijvoorbeeld bepaalde wisselstukken niet meer te verkrijgen zijn in de originele staat. De hervorming ging in op 1 november 2022 en introduceerde het oldtimerverslag dat de eigenaars van oldtimers meer zekerheid biedt over aanpassingen aan het voertuig. Het keuringscentrum neemt de verbouwingen die als veilig kunnen worden beschouwd op in het verslag, dat deel uitmaakt van het keuringsbewijs.

Daarnaast werden voertuigen van voor 1 januari 1926 vrijgesteld van de periodieke keuring, omdat die voertuigen vaak cultureel erfgoed zijn, in uitstekende staat verkeeren en slechts heel sporadisch op de openbare weg komen. Daarnaast genieten voertuigen onder een O-plaat van voor 15 juni 1968 een vrijstelling voor het aanleveren van attesten als de verbouwingen dateren van voor 20 mei 2018. Het besluit voorzorg tot slot in een procedure om de datum van eerste indienstelling te wijzigen als de oldtimer recenter gebouwd is of zwaar verbouwd werd. Eveneens deed de minister een oproep aan de keuringsstations om flexibel op te treden, uiteraard zonder dat de verkeersveiligheid, minister, in het gedrang zou komen.

We zijn ondertussen een half jaar na de nieuwe regeling, minister, en we staan aan de vooravond van de zomer. Het mooie weer – hopelijk komt het er ooit van, laat ons optimistisch zijn – komt er weer aan en doet heel wat oldtimers op de baan verschijnen.

Hierover had ik de volgende drie vragen voor u, minister:

Hebt u er zicht op waarom bijna 43 procent in 2022 niet naar de keuring kwam?

Hoe evalueert u en de oldtimersverenigingen de nieuwe maatregelen, nu deze een half jaar toegepast worden?

Zijn er aanpassingen nodig en indien zo, welke zijn deze dan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag.

Het klopt inderdaad dat in 2022 bijna 43 procent van de oldtimers zich niet heeft aangeboden in een Vlaams keuringsstation. Er kunnen natuurlijk meerdere redenen zijn waarom ze zich niet aanbieden. Een aantal van de oldtimers zal wellicht niet gebruikt zijn of bestaat zelfs niet meer. De eigenaar behoudt dan nog wel de O-nummerplaat uit praktische overwegingen. Er zijn ook oldtimers die nog in restauratie zijn en soms kan die restauratie jaren in beslag nemen. Uit statistieken weten we dat ruim 8 procent van de oldtimers meer dan zes maanden te laat wordt aangeboden. Verder zijn er ook gevallen waarbij de oldtimers in een ander gewest worden gekeurd en niet in de Vlaamse statistieken terug te vinden zijn. Ten slotte zijn er oldtimers die niet voorgereden worden omdat men schrik heeft dat men afgekeurd gaat worden.

Op 8 mei laatstleden hebben wij een overleg gehad met de oldtimervereniging en de stakeholders met een eerste evaluatie van het nieuwe kader voor de oldtimerkeuring. De opzet was om te polsen naar de ervaring van de verenigingen en hun leden om een beeld te krijgen over hoe men dit nu eigenlijk percipieert en wat men ervan vindt. Ik moet zeggen dat over het algemeen de conclusie is dat de oldtimerkeuring op dit ogenblik beter verloopt dan voorheen. We zien dat uiteraard ook aan de hand van de klachten die geuit worden: het zijn minder klachten dan voorheen. In de periode van november 2022 tot maart 2023 zijn in totaal achttien klachten geregistreerd waarvan er tien ontvankelijk zijn. Een tiental klachten tijdens de periode van november 2022 tot maart 2023: dat is een pak minder dan voorheen.

De uitgenodigde oldtimerverenigingen hebben wel ook nog een aantal wensen en suggesties meegegeven. Het is nu aan mijn administratie om die verder ter harte te nemen en te kijken welke wensen of suggesties al dan niet meegegeven kunnen worden. Het ging onder andere over het bekijken van de geldigheidsduur van het keuringsbewijs in geval van restauratie van een oldtimer. Ook stelde men voor om infodagen in keuringsstations te organiseren om de specifieke elementen van oldtimers aan de controleurs duidelijk te maken, en te bekijken of de attestering voor onderdelen die gebruikt worden om een origineel onderdeel te vervangen, niet op een andere manier gebruikt kan worden. Dat zijn dus een aantal praktische elementen die men heeft voorgesteld.

We denken dat er met de hervorming van de oldtimerkeuring alleszins al verregaande maatregelen genomen zijn. We moeten uiteraard altijd Europese richtlijn 2014/45/EU respecteren en die bepalingen blijven honoreren. Daarom kijken we welke verbetervoorstellen nog meegenomen kunnen worden. Ik moet u zeggen dat er op het overleg toch al veel positiviteit in de lucht hing en dat men eigenlijk tevreden was met de wijzigingen die we tot nu toe hebben doorgevoerd, die nog altijd conform de richtlijn van 2014 zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De positieve evolutie is dus duidelijk hoorbaar en zichtbaar op het terrein. Ik ben heel tevreden. Ik heb ook geen bijvragen, minister.

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik zou nog een vraag willen stellen, minister.

Eerst en vooral is het positief dat er werd samengezeten met verschillende verenigingen uit de oldtimersector. Het is goed dat er naar hun verzuchtingen wordt geluisterd. Een van die verzuchtingen is ook dat er bij de verschillende bezitters van oldtimers vaak weinig vertrouwen is in de keuringscentra en in de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA), omdat men vaststelt dat sommige van de technische medewerkers daar niet altijd heel veel kennis en ervaring hebben om met die, toch wel oude, mobiele voertuigen om te gaan. De vraag wordt dan gesteld of er in Vlaanderen niet een of misschien twee keuringscentra kunnen zijn die specifiek personeel hebben dat zich specialiseert in het omgaan met de keuring van oldtimers. Kan daar ook werk van gemaakt worden? Dat was een van de verzuchtingen uit de sector en ik zou graag weten, minister, wat u van dat voorstel denkt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende vraag.

U weet dat wij op dit ogenblik volop bezig zijn met een grondige analyse van wat er beter kan in heel het keuringsverhaal. We hebben daar immens veel klachten, dat is hier recent ook nog aan bod gekomen. Wij blijven het aantal klachten dat wij zelf op het kabinet krijgen, sowieso monitoren. Dat zijn alle klachten, niet alleen die over de oldtimers.

De specifieke suggesties die wij op het overleg van 8 mei gekregen hebben, betreffen zeker ook die infodagen in die keuringsstations en het voorstel om opnieuw te bekijken of die attestering voor die onderdelen niet vlotter kan. Over het algemeen is de boodschap van de oldtimervereniging wel duidelijk dat het al veel beter loopt, nadat ze met de mensen van GOCA hebben samengezeten en wij naar GOCA toe gezegd hebben, zoals de heer Keulen zelf al in de vraagstelling heeft geduïd, om ook wel de nodige flexibiliteit aan de dag te leggen. Maar ik neem alle suggesties mee. We zijn sowieso bezig om te kijken hoe we de regelgeving rond de keuringscentra kunnen vereenvoudigen en flexibeler maken.

De voorzitter: Dank u wel, minister, voor uw bijkomend antwoord.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verharding of ontharding van trambeddingen – 2588 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Minister, ontharden is hip. Er loopt zelfs een onthardingscampagne 'Tegelwippen', waarmee de Vlaamse overheid zoveel mogelijk tegels of beton wil inruilen voor groen of waterdoorlatend materiaal.

De Lijn zette er in het verleden op verschillende plaatsen op in bij herinrichting van het openbaar domein. Eén voorbeeld is de heraanleg van de Brusselsesteenweg in Gentbrugge, daar werd eigenlijk het beton tussen de tramsporen vervangen door grasdallen. Grasdallen zijn rasters waar regenwater door kan. Maar uit recente berichtgeving blijkt dat De Lijn diezelfde trambedding in het concrete voorbeeld tien jaar na de heraanleg, dus na de ontharding, opnieuw wil gaan verharderen, met als doel om via die trambedding ook bussen te laten genieten van het gunstregime van de verkeerslichten.

Dergelijke verhardingen worden natuurlijk met argusogen bekeken, en er komen ook vragen over de noodzaak daarvan, aangezien de Vlaamse regelgeving op het vlak van ontharding eigenlijk alleen maar strenger wordt, en eventuele compensaties in dit specifieke dossier – en wellicht ook in andere dossiers – niet standaard worden voorgesteld.

Daarom heb ik een aantal vragen aan u, minister. Wat is uw visie op de mogelijkheid om bussen van De Lijn gebruik te laten maken van trambeddingen? Is er een evolutie in het beleid daarrond? Maakt u een onderscheid tussen projecten waar een herinrichting van het openbaar domein wel of niet wordt voorzien? kunt u daar wat meer uitleg bij geven?

Hoe zult u de Vlaamse doelstellingen inzake ontharding laten toepassen door De Lijn in dit en in toekomstige dossiers? Welke plannen hebt u om bestaande trambeddingen te ontharden? Welke plannen hebt u om bestaande ontharde trambeddingen opnieuw te gaan verharderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer De Roo, voor uw vraag. Als u naar mijn persoonlijke visie vraagt, dan kan ik u gerust meegeven dat ik het aangevoelen vind dat bussen ook op trambeddingen kunnen rijden, en dat het de corebusiness is van De Lijn om ervoor te zorgen dat er een vlotte doorstroom is. Als dat op vrije beddingen kan – bus- en/of trambeddingen –, dan is dat sowieso een meerwaarde. Als we er straks van moeten uitgaan dat je een trambedding hebt, daarnaast een busbedding, dan nog het andere gemotoriseerde verkeer, en daarnaast nog onze fiets- en voetpaden, dan ga je alleen maar veel meer ruimte innemen, en dat is op zich geen goede zaak.

Ik begrijp dat uw vraag er komt specifiek naar aanleiding van de heraanleg van de Brusselsesteenweg in Gentbrugge. Daar is er inderdaad ruim tien jaar geleden de trambedding aangelegd met onder andere grasdallen, waar de waterinsijpeling kan

gebeuren. De Lijn had inderdaad de intentie om van die trambedding ook een vrije busbedding te maken.

Ik denk dat dat op zich positief zou zijn, weze het niet dat het stadsbestuur van Gent zich daar niet mee akkoord kan verklaren, omdat zij dit beschouwen als een bijkomende verharding. Het zal aan De Lijn zijn om samen met het stadsbestuur van Gent verder te bekijken hoe men er verder mee omgaat. Er moet sowieso een omgevingsvergunning volgen, dus ze zullen voor dat specifieke aspect moeten bekijken hoe men daar verder mee omgaat.

Maar mijn persoonlijke visie is alleszins dat als men een trambedding ook kan gebruiken als busbedding, en men dat zodoende niet naast elkaar hoeft te leggen, dat alleen maar een meerwaarde kan zijn en kan zorgen voor een vlottere doorstroming, voor meer verkeersveiligheid, en daar ben ik sowieso voorstander van. De corebusiness van De Lijn is natuurlijk niet om volop in te zetten op onthardingsprojecten, want dan gaan we daar nog minder bussen kunnen laten rijden. Ik denk dat dat op zich ook wel duidelijk is.

Ik kom tot uw tweede vraag. Het duurzaamheidsaspect is een van de drie pijlers van het openbaredienstcontract van De Lijn.

De Lijn weet dat ze volop rekening moet houden met die duurzaamheid. Die duurzaamheid omvat ook een optimaal gebruik van de ruimte. Als men dan trambeddingen kan gebruiken voor vrije busbeddingen, is dat uiteraard positief.

Bij elk concreet dossier wordt in functie van de concrete situatie een afweging gemaakt van ontharding versus 'asset lifecycle management'-systemen en de impact op de doorstroming en elementen zoals verkeersveiligheid. Die elementen moeten doorslaggevend zijn.

U vraagt welke plannen ik heb om bestaande ontharde trambeddingen opnieuw te verharden. Bij mijn weten is zo'n voorstel er niet. De meeste trambeddingen liggen in een verharding. We onderzoeken waar deze trambedding ook als een vrije busbaan kan worden gebruikt met het oog op een vlotte doorstroming. Ik dank u.

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp het onderdeel van uw antwoord dat gaat over de doorstroming en over veiligheid. Wanneer je kunt gebruikmaken van een aparte bedding, kan dat de doorstroming van het openbaar vervoer en het comfort en de kwaliteit voor de reiziger verhogen, dat is evident.

We mogen natuurlijk ook niet vervallen in de casuïstiek van dat ene voorbeeld. Maar als nog geen tien jaar geleden een bepaald concept werd bedacht waarbij er extra plaats, namelijk twee rijstroken, werd voorzien voor het gemotoriseerd verkeer in ruil voor de ontharding van een trambedding, kan het niet de bedoeling zijn om dat, tien jaar na datum, om te keren. En eigenlijk is het nog straffer, want het concrete voorstel van De Lijn ging over het feit dat men enkel de vergunning heeft aangevraagd voor het opnieuw verharden, maar men in diezelfde aanvraag geen voorstel heeft gedaan om een ander gebied te ontharden of ook geen compenserende maatregelen heeft voorgesteld.

Ik begrijp heel goed dat het niet de corebusiness van De Lijn is om in te zetten op onthardingsprojecten. U hebt dat heel duidelijk gezegd. Aan de andere kant ben ik er wel van overtuigd dat het ontharden van onze hele samenleving een opdracht is van ons allemaal. Maar als we als overheid – en De Lijn wordt door iedereen beschouwd als de overheid – daar niet het goede voorbeeld in kunnen geven door al is het in een omgevingsvergunningsaanvraag aan te geven dat we extra

verharden, maar bereid zijn om daarrond een compensatie te voeren, alternatieve voorstellen uit te werken en daarover in dialoog te gaan, dan laten we kansen liggen om het goede voorbeeld te geven.

Dat geldt zeker voor de trambeddingen. Die worden vaak aangelegd in functie van het kernnet, in een stedelijke context. Een stedelijke context kampt al met heel wat uitdagingen op het vlak van verharding en ontharding. De Lijn zou daar geen kansen mogen laten liggen en minstens zelf al eens moeten nadenken over alternatieven wanneer ze plant om daar te gaan verharden, al is het maar vanuit de voorbeeldrol als overheid.

Minister, mijn bijkomende vraag luidt: heb u daarover nog suggesties? Wilt u De Lijn daarop wijzen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer De Roo, ik dank u voor uw bijkomende vragen.

Ik wil even verduidelijken dat het feit dat het gaat over een project van 2013 dat nu in vraag wordt gesteld, specifiek te maken heeft met het feit dat het Agentschap Wegen en Verkeer ter plaatse bekijkt of er verbetervoorstellen kunnen worden uitgerold in het kader van de heraanleg van de Brusselsesteenweg in Gentbrugge, dat op de lijst van de zwarte punten staat. Het Agentschap Wegen en Verkeer bekijkt samen met De Lijn hoe ze dat zwart punt kunnen verhelpen en of ze de bussen op een ander circuit kunnen laten rijden zodat er toch een vlotte doorstroming is en er tegelijk werk kan worden gemaakt van een conflictvrij kruispunt. Dat was de reden waarom De Lijn vroeg of ze een omgevingsvergunning kon verkrijgen om die bussen te laten rijden op dat kleine stuk – het is niet meer dan 500 à 600 meter – waar men de verharding van de trambedding zal doorvoeren. Je kunt die bussen niet op de grasdallen laten rijden. Dat was het verhaal.

De Lijn heeft meerdere uitbreidingsplannen op tafel liggen, zeker inzake sporen, zowel in Gent als in Antwerpen. Als je De Lijn straks moet vragen of ze overall waar ze infrastructuurwerken uitrolt, een compensatie doet inzake ontharding ... Ik denk niet dat De Lijn veel gronden heeft. Ze zou al haar stelplaatsen kunnen ontharden, maar dat lijkt mij ook niet de bedoeling.

Ik ben deze ochtend naar de stelplaats in Winterslag geweest. Daar moeten we integendeel net méér gaan doen, omdat we al die stelplaatsen futureproof moeten maken in het kader van de elektrificatie van de vloot. Het wordt dus heel moeilijk om te zeggen dat De Lijn overall moet compenseren. Dan ga je de facto geen enkele uitbreiding van trambeddingen of vrije beddingen voor bussen krijgen, dan wordt het heel complex.

We zijn het er allemaal over eens dat de overheid meer moet ontharden en minder ruimte moet innemen. Dat gaat over de overheid in haar totaliteit. Daarom zeg ik opnieuw dat ik er eerder voorstander van ben dat voor bussen vrije beddingen kunnen worden aangelegd op spoorbeddingen, dan dat we het allemaal naast elkaar moeten leggen en er zo meer ruimte wordt ingenomen.

Als we De Lijn verplichten om telkens te compenseren wanneer er ergens een nieuwe trambedding of vrije busbedding wordt aangelegd, dan vrees ik dat we eerder minder werk zullen maken van doorstroming dan meer, en dat kan niet de bedoeling zijn.

Dat is mijn antwoord op uw bijkomende vraag.

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Minister, ik dank u voor uw antwoord op mijn bijkomende vraag. Ik denk wel dat De Lijn inspanningen kan doen om aan te tonen dat zij zoekt naar alternatieven die ervoor kunnen zorgen dat waterinfiltratie zelfs bij verhardingsprojecten op een andere manier kan worden gerealiseerd.

Zijn er mogelijkheden in dit heel concrete voorbeeld? U zegt dat u liever niet hebt dat alles naast elkaar ligt. In principe zou er daar werk kunnen worden gemaakt van een aparte busbaan, omdat er twee rijstroken zijn en je dan een van de twee kunt reserveren. Maar algemeen, richting het beleid, is het wel belangrijk dat, ondanks het feit dat er moet worden geïnvesteerd in dergelijke verbindingen, wanneer er in het verleden een ontharding heeft plaatsgevonden en De Lijn daar opnieuw gaat verharderen, ze wil meedenken, zeker in de stedelijke context waar de druk op verharding en ontharding al heel hoog is. Ik hoop dat dat voor het concrete dossier ook effectief het geval zal zijn.

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 vermoeidheid achter het stuur – 2590 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Bij verkeersongevallen mag de rol van de vermoeidheid van bestuurders niet worden onderschat. Ruim 20 procent van alle ernstige ongevallen is te wijten aan vermoeidheid achter het stuur. Vermoeid achter het stuur kruipen, is dan ook even gevaarlijk als onder invloed van alcohol rijden. De combinatie van beide maakt het nog gevaarlijker. Uit onderzoek van verkeersinstituut Vias institute uit 2018 blijkt dat een autorit op de twintig in ons land wordt uitgevoerd door een slaperige bestuurder. Bij bestuurders onder de 30 jaar is bij een rit op de zeven de bestuurder slaperig. Ook de afstand speelt een rol. Bij trajecten van meer dan 60 kilometer, is een op de tien bestuurders vermoeid. 's Nachts, tussen middernacht en 6 uur 's morgens, is het aandeel vermoeide bestuurders het grootst. Slaperigheid speelt een rol in ongeveer een ernstig ongeval op de vijf.

Minister, merkt u een evolutie in het aantal vermoeidheidsgerelateerde ongevallen?

Welke onderzoeken heeft de Vlaamse overheid ondersteund, of zal zij nog ondersteunen, om onderzoek te doen naar vermoeidheid achter het stuur?

Hoe evalueert u de laatste twee sensibiliseringscampagnes, die plaatsvonden in 2020 en 2022, rond slaperigheid?

Welke initiatieven zult u nog nemen om werk te maken van de problematiek van vermoeidheid en in slaap vallen achter het stuur?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Het is aan de verbalisant om te kijken of er al dan niet sprake is van vermoeidheid of ziekte, en om dat al dan niet te registreren bij een verkeersongeval. Dat gebeurt niet altijd. Vaak zoekt men vooral naar de oorzaak van het ongeval, maar als men kijkt naar de registraties van de voorbije vijf jaar, zien we dat er ongeveer een status quo is waarbij er melding wordt gemaakt van vermoeidheid. Dat is alleszins een stuk lager dan ruim tien jaar geleden.

In 2021 heeft Ipsos in opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) een bevraging gedaan bij een aantal Vlaamse automobilisten naar vermoeidheid of slaperigheid achter het stuur. Toen bleek dat de helft van de automobilisten heeft aangegeven dat zij wel eens kampen met slaperigheid. Daarnaast heeft Vias in 2018 een onderzoek gedaan naar de prevalentie van slaperigheid achter het stuur, dat was in opdracht van de FOD Mobiliteit. Dat was toen een vervolgmeting op de meting in 2014.

We hebben ook een aantal campagnes gedaan, zowel in 2020 als in 2022. Dat waren campagnes die de VSV heeft uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse overheid. De campagne van 2020 was 'Een late rit? Enkel koffie en een powernap houden je wakker'. Toen heeft men bij de ondervraagde mensen meegegeven dat ruim 57 procent van de doelgroep wel bereikt werd. De posttests toonden aan dat vooral jonge autobestuurders, tussen de 18 en 29 jaar, bereikt werden. De campagne van 2022 was de campagne 'Stop op tijd voor een powernap'. Toen werd 69 procent van de doelgroep bereikt. De posttest gaf toen aan dat de campagne duidelijk was, 75 procent gaf dat aan. De geloofwaardigheid daaromtrent werd voor 64 procent positief beantwoord. Ook inzake kennis over de toepassing van een powernap werd een stijging gemeten van 6 procent. Kortom, de VSV besluit dat de campagnes doeltreffend zijn.

We hebben in het ontwerp van de communicatiekalender die met de VSV wordt besproken, geen expliciete campagne rond vermoeidheid gepland. We moeten natuurlijk altijd de afweging maken waar we vooral op willen inzetten. We zien nog altijd dat de grootste killers in het verkeer afleiding en rijden onder invloed van drugs, lachgas of alcohol zijn. Omdat dat de grootste killers zijn, blijven we het veel belangrijker vinden om daarop in te zetten. We hebben afgelopen week weer de campagne 'Focus op de weg' uitgerold. Als je vermoeid bent, ben je ook niet gefocust, dus onrechtstreeks zit dat er ook wel mee in. In die zin denk ik dat we zeker ook aandacht vragen voor die vermoeidheid. Maar ik zeg het opnieuw: 90 procent van de ongevallen heeft te maken met het gedrag. Als je weet dat je vermoeid of slaperig bent, is de boodschap om even een powernap te doen of te stoppen voor een heerlijke koffie. Dan gaat het misschien weer beter.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Dank u, minister. Het is zeker goed om te horen dat het aantal ongevallen de laatste vijf jaar niet is gestegen, dat dat gelijk is gebleven, en dat het aantal ongevallen een stuk lager ligt dan tien jaar geleden.

Het zijn heel goede resultaten van de campagne die de VSV nu heeft gedaan. Die had een heel groot bereik. Dat is heel fijn om te horen. Ik hoop dat alle mensen beseffen ze beter kunnen stoppen voor een kopje koffie of om een powernap te doen als ze moe zijn. We zullen zeker mee in het oog houden dat het aantal ongevallen niet toeneemt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over mobiele laadpalen – 2661 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, collega's, in Antwerpen sloten recent twee organisaties een samenwerkingsovereenkomst om mobiele laadpalen te gaan inschakelen voor het opladen van elektrische deelauto's. Ze doen dat omdat men

de grote afhankelijkheid van vaste laadinfrastructuur wil afbouwen. Dat weten we, het is geen evidentie om zeker in zeer verstedelijkte gebieden voldoende publieke laadinfrastructuur te voorzien. Voor mensen die geen eigen oprit hebben en niet de mogelijkheid hebben om op eigen terrein op te laden, voorzien we ondertussen voldoende initiatieven om daaraan tegemoet te komen op het openbaar domein.

Maar het blijft toch her en der zorgen baren over welke ruimtelijke impact dat zou hebben. Je moet dan bijvoorbeeld bijna parkeerplaatsen gaan wegnemen of wat je misschien graag groen zou maken of wilt ontharden, kan dan ook niet. Sommige gemeenten laden zelfs op via een kabel over de stoep, dat is dan via een kabelgoot of dergelijke. Maar dat is in het merendeel van de gemeenten geen mogelijkheid. Andere kijken, zoals bij een proefproject in Mechelen, naar een soort arm langs de gevel waardoor je de wagen kunt opladen. Nog andere zetten dan weer in om op strategische locaties ergens publieke en semipublieke laadpalen te voorzien.

Het concept van mobiele laadinfrastructuur zou alvast een oplossing kunnen vormen voor de problematiek omtrent de ruimtelijke impact van vaste laadinfrastructuur.

Minister, waarschijnlijk bent u op de hoogte van dit concept. Ik veronderstel van wel?

Hebt u contact met bedrijven die hieraan werken?

Hoe kijkt u naar het initiatief om via mobiele laadinfrastructuur de wagen te kunnen opladen?

Zult u het concept meenemen in het verdere beleid rond de uitrol van laadinfrastructuur? Met andere woorden: kan het een mogelijke bijkomende oplossing zijn om auto's op te laden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Meremans, dank u wel voor uw vraag. Het valt me op dat u vanuit Oost-Vlaanderen vaak Antwerpen aanhaalt als het goede voorbeeld. U vraagt me of ik het concept van de mobiele laadpalen ken. Ik kan u bij dezen meegeven dat ik het wel degelijk ken en dat wij op 28 februari een stakeholdersevent georganiseerd hadden in het kader van Clean Power for Transport (CPT). Daar hadden we onder andere het nieuwe VIAVIA-project (Vrachtvervoer Intelligent Aanpassen en Vergroenen via een Integrale Aanpak) gelanceerd, maar we hadden er ook een aantal innovatieve projecten met potentieel zich laten presenteren. Een van de sprekers was onder anderen de oprichter van Uze Energy, een bedrijf dat gespecialiseerd is in mobiel laden en dat inderdaad ook in Antwerpen een aantal projecten heeft lopen. Alleszins heeft mijn administratie en ook de transitiemanager Stéphane Jacobs nog contact met de firma Uze en andere firma's die dat aanbieden en kijkt men hoe dat toekomstgericht nog verder uitgerold kan worden.

Want we weten allemaal – het is hier ook al vaker in de commissie besproken en u hebt het ook aangehaald – dat kabels over stoepen uiteraard niet wenselijk is. Maar op bepaalde locaties is het niet altijd mogelijk om de nodige laadinfrastructuur conform de standaarden uit te rollen. Daarom is mobiel laden of soms ook het wisselen van de batterijen – ook daar hebben we het hier al over gehad – een interessant alternatief. De voor- en nadelen moeten telkens goed in kaart gebracht worden alvorens men een dergelijk grootschalig project gaat uitrollen, maar ik zie daar vooral de private sector die daar vooral op inspeelt en zeker ook alle technologische vernieuwingen. Want als ik zie wat we zelf al regelmatig aangeboden krijgen van voorstellen rond moderne, vernieuwende laadinfrastructuur, dan denk ik dat daar zeker het laatste nog niet over gezegd is.

Alleszins blijven we al deze ontwikkelingen, die innovatieve toepassingen zeer nauw opvolgen. We dragen die allemaal een warm hart toe. Samen met onze transitie-manager en uiteraard ook met onze administratie blijven we al deze projecten opvolgen. Als u er zelf nog hebt, mag u ons die zeker ter kennis brengen want alle vernieuwingen, alle innovatieve toepassingen zijn alleen maar toe te juichen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Het is Antwerpen, de schepen van Mobiliteit van Antwerpen ken ik natuurlijk al jaren. We komen elkaar af en toe tegen. Dat is belangrijk. Ik ken er nog een aantal anderen, zoals de schepen van Mobiliteit in Sint-Niklaas, allemaal mensen die ik af en toe tegenkom, en die toch met de problematiek worden geconfronteerd. Dat kan later eventueel relevant zijn.

Maar ik wilde u alleszins bedanken, we gaan dat toch meenemen in andere ontwikkelingen. Er zullen waarschijnlijk nog andere toepassingen komen, maar we gaan moeten afwachten. Ik ga het in ieder geval ook mee opvolgen, om te zien of we daar binnen een stedelijke context een mouw aan kunnen passen. Het wordt vervolgd. Dank u wel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toenemende gebruik van de bakfiets – 2662 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ja, de bakfiets. *(Gelach. Opmerkingen)*

Ik ga beginnen met een persoonlijke bekentenis. Een paar jaar geleden zou ik hebben gedacht dat een bakfiets iets is voor – hoe zal ik het zeggen – een bepaalde categorie mensen die wonen in een bepaalde categorie huizen in een bepaalde categorie wijken in een bepaalde categorie steden. Ik moet echter eerlijk zeggen dat je ze steeds meer ziet. Ik zie mensen die overal gebruiken. Heel wat jonge gezinnen gebruiken die.

Vrijwilligers van een Gentse organisatie hebben twee uur lang het aantal fietsers geturfd die voorbijreden richting het centrum van Gent. Het eerste positieve resultaat is dat het aantal fietsers dit jaar opnieuw is gestegen, wat een heel goede zaak is. Een ander opvallend gegeven is dat ook het aantal bakfietsen blijft stijgen. Ik zie dat ook in mijn eigen stad. Het aantal dit jaar vormt een verdubbeling ten aanzien van de jaren voor de coronacrisis. Het is ook 15 procent meer tegenover vorig jaar.

De bakfiets vormt een interessant alternatief voor de wagen, zeker in verstedelijkte gebieden, maar tegenover de gewone fiets moet men toch rekening houden met wat zaken. Ik heb het nog niet gewaagd om met een bakfiets te rijden. Je moet een en ander toch goed kunnen inschatten. Vaak zie je dat kruispunten zo zijn aangelegd dat je met een gewone fiets kunt draaien om over te steken, maar dat dat met bakfiets toch niet altijd zo vanzelfsprekend is. Net als bij de auto is ook parkeren geen evidentie.

De vraag naar fietsparkeerplaatsen stijgt. Ik ga ook deze zomer opnieuw in mijn eigen stad een aantal parkeerplaatsen vervangen door fietsparkeerplaatsen, omdat ik zeker tijdens de zomer meer mensen naar het centrum van Dendermonde wil

lokken, met de slogan 'Laat je kuiten zien', maar goed. Er is al geëxperimenteerd met bakfietsplaatsen, maar dat zou weinig hebben opgeleverd. Men heeft nu de ambitie om per tien fietsparkeerplaatsen ook eentje te voorzien voor grotere fietsen. Als mensen met kinderen met de bakfiets komen, moeten ze die immers toch ook ergens kwijtraken.

Minister, hoe evalueert u de cijfers van deze Gentse organisatie? Deelt u de ambitie van de organisatie om in meer fietsparkeerplaatsen voor grotere fietsen te voorzien? Hebt u de ambitie om steden en gemeente daarin bij te staan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik hoor dat u gaat ontharden en parkeerplaatsen gaat opheffen om daar de bakfietsen te kunnen plaatsen. Ik denk dat heer De Roo het leuk zal vinden om dat te horen. De bakfiets is inderdaad in opmars, zeker de elektrische die vaak een enorme meerwaarde is voor mensen met jonge kinderen en voor het winkelen in de stad. Ook de deelbakfiets is in opmars. De cijfers van het Gents MilieuFront (GMF) die u aanhaalt, zijn gelijkaardig aan de bevindingen van Fietsberaad Vlaanderen, die onder andere ook zijn opgenomen in het FietsDNA 2022. We zien dat 11 procent van de gezinnen met kinderen onder de 12 jaar in het bezit is van een bakfiets, en dus vaak een e-bakfiets. 20 procent van de bevrageden gaf bovendien aan dat de opkomende deelbakfiets een impact zou hebben op hun autogebruik.

De kanttekening is natuurlijk dat er voldoende en aangepaste infrastructuur moet zijn. Vandaar dat in het nieuwe en dynamische Vademecum Fietsvoorzieningen duidelijk is opgenomen dat we toekomstgericht best kijken naar bredere fietspaden, die dan wel weer vaak een verharding inhouden. Bij plaatsing van fietsenstallingen is ook de duidelijke suggestie gegeven om in 10 procent van die fietsenstallingen ruimte te maken voor buitenmaatse fietsen, en dus ook voor bakfietsen. De ambitie is dus om meer parkeerplaatsen voor bakfietsen of grotere fietsen te voorzien.

Fietsberaad Vlaanderen heeft zelf al advies gegeven rond parkeer- en stallingsnormen. Als je weet dat 10 procent van de fietsen afwijkt van de maten van een reguliere fiets, dan moet je ervoor zorgen dat daar ruim voldoende plaats voor is. Vandaar is het advies om minstens twee plaatsen per parkeervoorziening te voorzien voor die buitenmaatse fietsen. Verder hebben we in onze regelgeving rond de Hoppinpunten duidelijk meegegeven dat ook aan elk Hoppinpunt ruimte moet zijn voor die buitenmaatse fietsen. Dat is expliciet ook opgenomen in de Ontwerpwijzer Hoppinpunten, die alle lokale besturen wel kennen, denk ik.

Dus wij blijven daar zeker de lokale besturen mee in faciliteren. Zowel het Vademecum Fietsvoorzieningen als de Ontwerpwijzer Hoppinpunten geeft duidelijke richtlijnen of tools over hoe men toekomstgericht meer kan inspelen op deze tendens. Als deze tendens, en zeker ook de deelfietsen, ermee voor zorgen dat er minder autogebruik is, dan is dat ook weer een bijdrage aan de modal shift die we willen realiseren. In die zin juichen we dat alleen maar toe.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): In elk geval stellen die bredere fietspaden ons opnieuw voor wat uitdagingen, want die moeten dan ook allemaal worden aangepast. Het probleem blijft inderdaad het parkeren. Maar ik denk dat ook de houding tegenover de bakfiets wat gewijzigd is, gewoon omdat er meer zijn en meer mensen die gebruiken. Ik ben alleszins blij dat u probeert om dat meer te promoten. Ik hoop dat er vanuit de overheid en ook vanuit de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) voldoende ondersteuning is. Als ik het goed begrepen heb, moet je per parkeervoorziening telkens twee plaatsen voorzien voor een buitenmaatse fiets.

Het stelt ons ook voor uitdagingen. Als je bijvoorbeeld naar een woning of meer-gezinswoning gaat, dan worden er telkens een bepaald aantal parkeerplaatsen voorzien. Dat betekent dat je in de toekomst ook rekening moet houden met het feit dat daar ook buitenmaatse fietsen geplaatst moeten worden. Toen dat voor de eerste keer werd gevraagd, werd hier en daar een wenkbrauw gefronst, maar tegenwoordig is het wel een zaak waar we rekening mee moeten houden. Dat stelt ons, en zeker steden en gemeenten, voor redelijk wat uitdagingen, maar goed. Ik hoop dan ook dat er voldoende aanbod of voldoende advies blijft voor de lokale overheden. Ik ben er ook van overtuigd dat zeker de elektrische bakfietsen in stedelijke context wagens kunnen vervangen. Het zal in ieder geval vervolgd worden, want het zal nog wat problemen geven in de centra, denk ik.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik hou het gewoon heel kort. Ik treed eigenlijk de vraag van collega Meremans volledig bij. Het is een heel goede evolutie dat er veel meer fietsen zijn. We hebben het hier wekelijks over de steppers, de e-steppers, de bakfietsen, de elektrische fietsen, de speedpedelecs, en ik denk dat er een belangrijke taak is weggelegd voor de lokale besturen in 2024 om binnen hun ruimtelijke ordening echt voldoende aandacht te hebben voor heel het fietsbeleid, en niet alleen voor de veilige fietspaden, maar zeker ook voor de parkeerplaatsen, voor de e-steppers, voor de bakfietsen, voor beveiligde fietsstallingen voor de speedpedelecs en de elektrische fietsen.

Meer heb ik er dus niet aan toe te voegen, maar ik denk wel dat het heel belangrijk is om daar aandacht voor te hebben, en om eventueel ook vanuit Vlaanderen, vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, voldoende richtlijnen te geven aan de lokale besturen over hoe ze het best die fietsen op een zo veilige en ordentelijk mogelijke manier kunnen stallen in hun stad of gemeente.

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Ik treed natuurlijk bij wat mijn collega hier zegt. Maar ik wilde omdat collega Meremans vaak naar Antwerpen kijkt toch even zijn blik afwenden richting Gent. We spreken daar eigenlijk al enkele jaren niet meer over de bakfiets – en u hebt de term ook gebruikt in uw repliek – maar eigenlijk over de buitenmaatse fiets, omdat je ziet dat het niet enkel over fietsten met een bak op gaat, maar ook fietsen waar kinderen mee worden vervoerd. De fietsen worden groter. Hoe meer mensen gaan fietsen, hoe meer mensen de fiets gebruiken, hoe creatiever en hoe groter de diversiteit aan fietsen is.

Een van de concrete tips die ik misschien kan meegeven, en die ook als suggestie naar het AWV kan gaan, is dat je de fietsenstallingen ook het best niet te complex maakt. In Gent maken we nu al een aantal jaren gebruik van een aantal 'nietjes'. Dat zijn gewoon eenvoudige metalen bogen. Als je die ver genoeg uit elkaar plaatst, kun je daar een gewone fiets tegenplaatsen, maar evengoed een buitenmaatse fiets of een step en dergelijke meer. Dankzij die eenvoudige en vrij betaalbare techniek kun je eigenlijk op een vrij vlotte manier ook plaatsen creëren voor buitenmaatse fietsen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik hou het heel kort. Het klopt dat die hele fietsfamilie alsmaar groter wordt, want we hebben het over de bakfiets, maar je hebt het ook over de tandem, de cargobikes. Kortom, het groeit alleen maar. Dus ik treed zeker de suggestie bij dat we daar alle aandacht voor moeten hebben, ook de lokale besturen. Vandaar dat ik opnieuw wil verwijzen naar ons Fietsvademeccum waarin

tal van inrichtingsprincipes staan die je kunt gebruiken om te zorgen dat het heel flexibel gebruikt kan worden voor alle mogelijke fietsen.

De Hoppinpunten kunnen 100 procent gesubsidieerd ingericht worden. Daarin is ook opgenomen dat je dan ook ruimte moet creëren voor die buitenmaatse fietsen. Dus in die zin denk ik dat we daar de lokale besturen zeker mee in ondersteunen, en dat in 2024 al die schepenen van mobiliteit dat zeker ook graag ter harte willen nemen. Dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de terugkommomenten voor het rijbewijs B – 2678 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): “Ik heb me nog nooit zo onveilig gevoeld in het verkeer.” Minister, dat is geen citaat van mezelf, maar het is een van de opmerkelijke uitspraken van MNM-deejay Sander Gillis na zijn terugkommoment voor zijn rijbewijs B. Hij vond dat 120 euro veel geld was voor een gesprek waarin wordt opgeschept over roekeloos rijgedrag en rijden zonder gordel. Uiteraard wil ik niet één slechte ervaring herleiden tot een allesomvattend probleem. U hebt ook al aangegeven dat u dit specifieke geval zou laten onderzoeken. Toch hoor ik wel regelmatig opmerkingen over die terugkommomenten.

Het terugkommoment is al sinds 2019 een verplichte opleiding van vier uur die autobestuurders zes tot negen maanden na afgifte van hun definitief rijbewijs B moeten volgen. Het Departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) is bevoegd voor de opvolging van het terugkommoment en de kwaliteit van deze opleiding. Er is echter al langer een vraag om het terugkommoment grondig te evalueren en bij te sturen waar nodig. Na een recent onderzoek door IMOB (Instituut voor Mobiliteit) over de hervorming van de rijopleiding sinds 2017, kwam er het advies dat voor het terugkommoment bijkomend onderzoek nodig is. Het is me niet duidelijk of daar al echt iets mee is gedaan. Daarnaast begrijp ik dat er ook commentaar is in de sector op het verschil tussen de lesgevers voor de verplichte opleiding. Een erkende rijlesgever moet twaalf uur per jaar opleiding volgen. Een niet-erkende lesgever, bijvoorbeeld van een rijvaardigheidscentrum of lesgevers uit andere sectoren, zoals de politie, moet blijkbaar maar om de drie jaar twaalf uur opleiding volgen.

Minister, daarom had ik graag het volgende van u geweten.

Hoe en wanneer wordt de kwaliteit van de opleidingen en terugkommomenten gecontroleerd door MOW?

Welke bijkomende onderzoeken werden gesteld rond de kwaliteit van het terugkommoment?

Voorziet u in bijsturingen aan de opleiding of het terugkommoment?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, dank u wel voor uw vraag. Ik moet zeggen dat ik zelf ook was geschrokken van de reactie dat het op dat terugkommoment klaarblijkelijk niet helemaal correct was verlopen. Alleszins vallen de

instellingen die een terugkommoment organiseren, wel degelijk onder de inspecties georganiseerd door het Departement MOW. Het volledige traject van het terugkommoment wordt dan doorlopen. U weet dat het terugkommoment in principe vier uur duurt. Het eerste uur is eigenlijk een onderlinge kennismaking van de groep. Dan is er twee uur praktijkervaring opdoen met betrekking tot tal van probleemsituaties in het verkeer. Nadien is er het groeps gesprek. Het gebeurt wel vaker dat er in het kader van dat groeps gesprek een aantal mensen heel fors uit de hoek komen over welke snelheden ze al hebben ontwikkeld en dergelijke meer. Dan is het juist de bedoeling om dat te laten beoordelen, veroordelen door de groepsdynamiek, om tot de conclusie te komen dat dat absoluut niet kan. De persoon die het terugkommoment organiseert, de lesgever, zal in eerste instantie een afwachtende houding aannemen, maar als het fout loopt, is het natuurlijk wel aan hem om te interveniëren. Is dat hier al dan niet gebeurd? Ik was er zelf natuurlijk niet bij, maar alleszins hebben die lesgevers wel degelijk duidelijke instructies gekregen. Ze hebben ook een bijkomende opleiding gekregen vooraleer zij een terugkommoment moeten organiseren. Daarom zeg ik dat het verhaal dat ik heb gehoord, zeker niet is zoals het moet zijn. Men moet interveniëren. Desgevallend moet er ook door de inspectie worden opgetreden en bekeken wat daar verder kan.

Ik zal niet alle voorwaarden en dergelijke opsommen waaraan die lesgever moet voldoen. U vindt die allemaal op de website van het terugkommoment. Het departement zal sowieso gericht controles doen. Als men dergelijke dingen hoort, dan is het de lesgever of de moderator ter plaatse die dit niet correct heeft gedaan. Dan moet de inspectie daar eventueel ook op afdrukken.

U vroeg ook of we nog bijsturingen voorzien aan de opleiding van het terugkommoment. Er is een evaluatie van het terugkommoment in voorbereiding. Een heel concrete timing daarvoor kan ik niet geven. De aanbevelingen inzake het terugkommoment, zoals ook vermeld in de IMOB-studie die we hier een tijdje geleden al behandeld hebben en die dateert van april 2022, zullen daar alleszins ook in worden meegenomen.

Kortom, ik denk dat dit veeleer een uitzonderingssituatie is. Sommigen vinden het natuurlijk een overbodig verhaal, maar we hebben in het verleden beslist om dat terugkommoment in te voeren, omdat we een oververtegenwoordiging van jonge bestuurders in de verkeersveiligheidsstatistieken zagen. Die zien we vandaag nog altijd, dus in die zin denken we toch nog altijd dat dat terugkommoment, waarbij er een zelfreflectie is van de jonge bestuurders, een meerwaarde biedt. Maar als de evaluatie er is, zullen we kijken of er al dan niet bijsturingen moeten gebeuren.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u voor uw antwoord, minister. Het klopt inderdaad dat we die ene enkele getuigenis niet mogen zien als een allesomvattend probleem van het terugkommoment. Het is natuurlijk ook goed dat er geëvalueerd wordt. Ik denk dat dat ook wel op tijd en stond gebeurt.

Ik heb die documentatie natuurlijk ook gelezen, en waar het terugkommoment ook op focust in praktijkoefeningen, zijn de drie killers in het verkeer. Ik wil ze hier toch nog eens herhalen, omdat ze belangrijk zijn. U herhaalt ze ook bijna wekelijks. Dat zijn snelheid, afleiding, en drank en drugs. Snelheid kunnen we gemakkelijk controleren door trajectcontroles. Daar zet u ook ten volle op in. Drank en drugs zijn ook te controleren via BOB-controles. Afleiding in het verkeer, zoals de gsm, is moeilijker meetbaar. We moeten eigenlijk al op heterdaad betrappen om daar een boete te kunnen geven.

We zijn ervan overtuigd – en we hebben dat ook al veel gezegd in de commissie, uitgezonderd natuurlijk enkele leden van de oppositie – dat u heel veel inzet op de verkeersveiligheid en dat dat voor u heel belangrijk is. Het gaat om honderden

miljoenen euro's en honderden verschillende maatregelen en initiatieven. Het terugkommoment kan daar ook wel een goed initiatief voor zijn om de verkeersveiligheid vooral bij jongeren te verhogen.

Zoals ik ook al veel gezegd heb, zijn die initiatieven bij enkele bestuurders – gelukkig is dat een minderheid – niet genoeg. Minister, u hebt vorige week in de krant nogmaals gepleit voor een rijbewijs met punten. Volgens onze fractie en zeker ook volgens mezelf is dat bij velen de enige manier om een shockeffect teweeg te brengen. Hebt u recent nog contacten gehad met uw collega's? Hoever staat het met het al dan niet invoeren van het rijbewijs met punten? Volgens ons is dat bij sommige hardnekkige chauffeurs de enige manier om hen die verkeersveiligheid bij te brengen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik wil eerst even ingaan op dat laatste, het rijbewijs met punten. Onze fractie is daar alvast geen voorstander van. Laat dat nog eens duidelijk wezen.

Over de terugkommomenten, minister, heb ik een tweetal jaar geleden nog een schriftelijke vraag gesteld. Toen bleek dat het aantal ongevallen met jonge bestuurders in 2019 al met 5 procent gedaald was tegenover 2018, naar aanleiding van die terugkommomenten. Wat is de evolutie daarin? Zien we daar opnieuw een dalende trend? Of is die trend ondertussen afgebroken en zitten we weer met een stijgende trend? Als ik hoor dat bepaalde mensen zich blijkbaar onveilig voelen na zo'n terugkommoment, stel ik mij toch de vraag welke evolutie we uitgaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ik denk dat we inderdaad een pleidooi moeten blijven houden voor het rijbewijs met punten. Ik weet dat er op dit ogenblik daarrond gesprekken lopen binnen de federale overheid. Zelf zijn we daar natuurlijk niet rechtstreeks bij betrokken, maar we volgen dat wel mee op en we krijgen ook de feedback van onder andere collega Vincent Van Quickenborne over hoe het verder verloopt. We blijven dat dus opvolgen. Het is vaak voor die hardleerse hardrijders de stok achter de deur. We weten dat het gros van de bevolking zich wel houdt aan de snelheden, aan het feit dat ze niet mogen rijden onder invloed en dergelijke meer. In die zin denk ik dat daar het rijbewijs met punten wel een positief element kan zijn. We zien dat het in heel veel landen is doorgevoerd. Wij zijn een van de weinige waar het nog niet geldt en waar men ongebreideld een aantal verkeersboetes aan elkaar kan rijgen zonder daar ook maar een definitieve sanctie aan gekoppeld te krijgen. In die zin geloof ik wel in het rijbewijs met punten als stok achter de deur.

Wat het aantal ongevallen met jonge slachtoffers betreft: ik heb de cijfers hier nu niet bij mij, maar we hebben recent de evaluatie gehad van de cijfers van 2022, waarbij het aantal dodelijke slachtoffers in Vlaanderen gelukkig in dalende lijn was. Dat is dus op zich positief. Het enige wat wel in stijgende lijn was, waren de fietsongevallen. Maar als u specifiek naar gemotoriseerde jonge bestuurders vraagt: ik ken de cijfers daarvan niet van buiten, maar over het algemeen zegt men wel dat het terugkommoment, waar het hier specifiek over gaat, die bijkomende praktijk-oefening waarbij men ook een promillebril opgezet krijgt en waarbij men een aantal rijbewegingen doet terwijl men plots een telefoongesprek binnenkrijgt en men dan toch geneigd is om de telefoon op te nemen – het onder afleiding rijden dus –, dergelijke elementen worden daar getest ... Heel vaak als er dergelijke opscheppers zijn – mensen die zeggen dat ze wel al met de auto gereden hebben terwijl ze daarvoor gedronken hadden of dat ze al snelheden van 180 kilometer per uur ontwikkeld hebben –, stel je in het uur dat nadien, na die praktijkoefeningen, volgt,

vast dat er dan wel een stilte valt. Dat is dan net de groepsdynamiek, waarbij heel veel jongeren ook meegeven: "Wat is dat hier? Dat klopt niet, dat is niet correct." Dat is wat men met de wijze van aanpak bij dat terugkommoment specifiek wil bereiken. Uit de evaluatie zal moeten blijken of dat al dan niet bijgestuurd moet worden, maar over het gros wat ik meekrijg, hoort men dat men tevreden is. Er is wel de kwestie die we een tweetal weken geleden op de radio hoorden: als er daar heel veel opscheppers zitten, mist het misschien wel zijn doel. Dan moeten we kijken of daar desgevallend bijgestuurd moet worden. Alleszins weet ik dat er meerdere inspecties gevoerd zijn op dat terugkommoment. Ik ga er dus ook van uit dat de instanties die zorgen voor dat terugkommoment, weten dat ze controles krijgen. Zij moeten zich uiteraard houden aan de richtlijnen en aan de handboeken die daarvoor zijn. Dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject voor langere en zwaardere vrachtwagens – 2680 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, in 2018 ging het tweede proefproject rond langere en zwaardere vrachtwagens (LZV) van start. U schreef hierover in uw beleids- en begrotingstoelichting Mobiliteit en Openbare Werken voor de begrotingsuitvoering 2022 dat het proefproject LZV wordt opgevolgd door de evaluatiecommissie. Ik citeer: "Op basis van data die werden aangeleverd door deelnemende bedrijven, tracht men het project te evalueren. Dat is niet evident. Zowel de hoeveelheid data als de kwaliteit vormen een uitdaging. Er wordt begin 2023 bekeken hoe we verder gaan met de evaluatie en het vervolg van het proefproject."

Op de website van de Vlaamse overheid met informatie over LZV's staat ondertussen nog steeds: "Sinds 2015 onderzoekt Vlaanderen welke effecten LZV's precies op het verkeer hebben. Transportbedrijven kunnen twee keer per jaar trajecten indienen en vergunningen aanvragen om LZV's te laten rijden. Momenteel loopt er een aanvraagperiode tot 30 juni 2023."

Minister, ik had graag van u geweten welke evaluatie er werd uitgevoerd op het proefproject.

Hoe ziet u het vervolgtraject voor deze langere en zwaardere vrachtwagens in Vlaanderen?

Zijn er nog aanvragen nodig, of kan iedereen vrij rijden met een dergelijke samenstelling van vrachtwagens?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de aandacht voor de langere en zwaardere vrachtwagens, mevrouw Fournier.

In 2014 hadden we inderdaad een eerste proefproject, en sinds 2018 hebben we een tweede proefproject. Dat tweede proefproject loopt in principe tot december 2024. Mijn administratie is op dit ogenblik, samen met de beoordelingscommissie voor de langere en zwaardere vrachtwagens, aan het bekijken wat de mogelijkheden zijn, welke pistes bewandeld kunnen worden, en wat we gaan doen na december 2024. De tussentijdse evaluatie – ik denk dat dat ook aan bod is

gekomen bij de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) – zal na de zomer afge- werkt zijn.

De eindevaluatie is in principe voor 2024. Omdat we weten dat de duurtijd van het tweede proefproject, en het besluit van de Vlaamse Regering daaromtrent, verloopt tegen december 2024, moeten we er ons tijdig over beraden wat we nu verder gaan doen. Zullen we nog een derde proefproject doen? Gaan we ervoor zorgen dat het decretaal verankerd is? Gaan we een verbod invoeren op langere en zwaardere vrachtwagens? Ik denk dat de sector voor die laatste optie zeker geen vragende partij is. Ik zie u ook al 'neen' knikken. We zullen eerder moeten kijken of we het gaan bestendigen, of een nieuw proefproject in de markt gaan zetten. Ik denk alleszins dat het bestendigen de meeste rechtszekerheid voor de sector verzekert. Ik wil toch niet op de feiten vooruitlopen. Eerst moeten we even kijken naar wat die evaluatie met zich mee gaat brengen.

De eindevaluatie is pas in 2024. Dat betekent natuurlijk dat we nu moeten beginnen schakelen als we dat decretaal willen verankeren en willen bestendigen, gelet op de doorlooptijd van onze regelgeving. Ik hoop dus dat we zo snel mogelijk die tussentijdse evaluatie 2023 hebben. Vervolgens kan de evaluatiecommissie samen met de administratie de pistes voorleggen of we moeten kiezen voor een nieuw proefproject of een decretale verankering. Zodoende zorgen we ervoor dat we geen lacune krijgen, en dat we het voor de sector – die toch vragende partij is, en waarrond er een honderdtal personen zijn die een aanvraag lopende hebben – zeker kunnen bestendigen.

Het is niet de eerste keer, maar ik moet u adviseren om te wachten tot na de zomer. Ik hoop dat we dan een tussentijdse evaluatie kunnen voorstellen, zodat we meer duidelijkheid hebben over het traject dat we gaan volgen om een lacune tegen eind 2024 te voorkomen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u voor uw antwoord, minister. Ik heb toch de indruk dat het allemaal een beetje traag en stug verloopt. Het eerste proefproject startte in 2014, de evaluatie is er in 2024, dat is tien jaar om alles dus decretaal te verankeren. Als men kijkt naar hoe het in Nederland verloopt, dan heeft men in december vorig jaar, in 2022, al een beslissing genomen om Super EcoCombi's in te zetten met de steun van de overheid. Dat zijn vrachtwagens tot 32 meter lang, en die tot 72 ton wegen. Dus dat is nog een stuk groter dan de langere voertuigen bij ons.

Ik weet dat we Nederland niet kunnen vergelijken met België. Nederland is veel groter, heeft langere autostrades, heeft ook meer ruimte. België is kleiner en heeft ook de drie gewesten. Als we dan kijken naar Vlaanderen, dan is dat wel een groot verschil. Ik denk dat we toch allemaal dezelfde doelstelling hebben om de CO₂ naar beneden te halen. Ik ben ervan overtuigd dat dat met die langere vrachtwagens wel gerealiseerd kan worden.

Anderzijds is het ook nog wel een moeilijker discussie omdat daar ook wel Europees het een en ander geregeld is. Maar vorig jaar heb ik ook een vraag gesteld naar de tonnage van grensoverschrijdend transport. Europa laat alleen maar toe dat er met 40 ton de grens overgestoken wordt. Maar als men dan kijkt hoe het in bepaalde landen wordt georganiseerd: in Frankrijk kan men nationaal met 44 ton de baan op, op de nationale wegen, in Nederland tot 72 ton, in Vlaanderen 50 ton. Maar als men natuurlijk de grens niet kan oversteken met die tonnage, in een Europa dat eigenlijk niet zo groot is, dan vind ik dat wel een jammerlijke zaak.

U had in maart vorig jaar ook geantwoord dat Europa daar al dan niet mee bezig zou zijn. Ik heb ondertussen ook gehoord van onze Europese collega's dat er toch

wel het een en ander zou kunnen bewegen binnen Europa. Dus mijn vraag aan u, minister, is of u voorstander bent om dat Europees te regelen. Maar dat had u eigenlijk vorig jaar al gezegd, dus dat bent u wel. Maar kent u de laatste stand van zaken in die Europese regeling, zonder ervoor te pleiten dat de mogelijke grensoverschrijdende tonnage verhoogd moet worden?

Ik weet ook dat u met Nederland en Luxemburg een bilateraal akkoord hebt gesloten om tot 44 ton te gaan. Maar als het natuurlijk Europees zou kunnen worden geregeld, dan zou dat vooral voor de grensgebieden bij ons evidentier en gemakkelijker zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik denk dat u inderdaad terecht zegt dat Nederland een andere gebiedsindeling heeft dan wij. Als we denken aan die lange, zware voertuigen, kan het al niet in een zone 30, want heel wat rotondes zijn niet aangepast. Zeker de stedelijke en verdichte kernen zijn vaak een heel pak moeilijker. Nederland gaat daar verder in, dat weten we.

Van de 101 vergunningen die afgeleverd zijn in het kader van het huidig lopende proefproject, zien we ook dat 22 procent daarvan Belgische bedrijven zijn. 77 procent zijn Nederlandse bedrijven. Dus zij nemen daar sowieso veel meer de vlucht in vooruit. Nederland gaat nu nog een stap verder.

Ik denk dat u terecht het verschil aanhaalt in die toegelaten tonnages. Wij hebben in 2022 onder andere doorgevoerd dat we ook naar een tonnage van 50 ton willen gaan, specifiek ook op vraag van de vrachtwagensector. Ik denk dat dat sowieso al een pluspunt is, want ook dat is al een bijdrage aan de verduurzaming van het transport. Maar in Frankrijk kan dat dan weer niet, dus in die zin blijf ik wel een pleitbezorger om dat eigenlijk op Europees vlak te regelen, zodoende dat we daar uniformiteit hebben. De logistieke sector is nu eenmaal een internationale sector. Het helpt dan niet als we aan de landsgrenzen of zelfs aan de regionale grenzen moeten stoppen, want het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft ook geen dergelijke regeling. Dat maakt het alleen maar moeilijker. Dus in die zin ben ik zeker mee een pleitbezorger om dat Europees te regelen.

Ik weet wel niet wat daar de laatste stand van zaken is, daar kan ik u niet mee helpen. Maar alleszins hoop ik dat we na de zomer de tussentijdse evaluatie hebben, en op grond van die tussentijdse evaluatie de beslissing kunnen nemen over wat we gaan doen. Ik ben er vandaag zelf niet over uit, of het een bijkomend nieuw proefproject moet zijn om die honderd vergunningen die je nu hebt verder te faciliteren. Of moet het al decretaal worden verankerd? En wat dan met Europese regelgeving die nadien volgt?

Dus we gaan dat verder bekijken, maar ik hoop alleszins dat we daar na de zomer meer duidelijkheid over kunnen krijgen, om minstens al wat verduidelijking te kunnen verschaffen aan de bedrijven die vandaag een vergunning hebben of er straks nog een willen indienen. Dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.