



Vlaams
Parlement

vergadering **C186**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 26 maart 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanleg van parkings in het kader van het Gewestelijk Expresnet (GEN) - 1536 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tweede rijexamen voor beginnende chauffeurs - 1566 (2014-2015)	8

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanleg van parkings in het kader van het Gewestelijk Expresnet (GEN)
– 1536 (2014-2015)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Minister, zoals u weet beoogt het Gewestelijk Expresnet (GEN) de totale integratie van het openbaarvervoeraanbod in Brussel en in de ruime periferie, tot een straal van meer dan 30 kilometer rond Brussel. Het GEN bestaat uit allerlei lijnen, zowel radiale als transversale. De ruggengraat is het spoorwegnet, dat wordt aangevuld door een netwerk van snelle buslijnen die de door de spoorwegen slecht bediende zones doorsnijden. Dat is het principe.

De Brusselse collega's hebben in het Brussels regeerakkoord opgenomen dat in aanvulling op het GEN-aanbod uitvoering moet worden gegeven aan een akkoord met het Vlaamse en het Waalse Gewest om te voorzien in minstens 20.000 parkeerplaatsen buiten de ring, die vlot bereikbaar zouden moeten zijn met het openbaar vervoer. Bovendien vermeldt dit regeerakkoord dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aan de andere gewesten zal vragen om in de directe buurt van de GEN-stations te voorzien in een voldoende aantal plaatsen voor auto's en fietsen. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering streeft er verder naar om zelf 10.000 parkeerplaatsen te creëren op plaatsen waar het wegverkeer en het openbaar vervoer op elkaar aansluiten, om op deze wijze de intermodaliteit te stimuleren.

Minister, in uw eigen beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken geeft u de hoogste prioriteit aan het verbeteren van het woon-werkverkeer. U richt zich hiervoor in het bijzonder op congestiegevoelige gebieden in de Vlaamse Ruit en in de regio's rond Brussel en Antwerpen.

De mobiliteitsproblemen rond Antwerpen en Brussel zijn gekend en komen met de regelmaat van de klok aan bod. Ze zijn, zoals iedereen ondertussen dagelijks ondervindt, problematisch voor de mobiliteit van heel Vlaanderen. Zo is de ring rond Brussel een draaischijf in de regionale en internationale verkeersstromen. De congestie op deze ring is nefast voor de economie, de gezondheid en het welzijn van de Vlaming. In uw beleidsnota konden we lezen dat hierbij een prioritaire aanpak vereist is.

Bovendien wilt u andere gewesten en buurlanden nog actiever betrekken bij het oplossen van grensoverschrijdende mobiliteitsproblemen en bij het uitvoeren van infrastructuurwerken met transregionale en -nationale impact. U gaat in bilateraal overleg met de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over dossiers met betrekking tot onder meer Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening die de beide gewesten aanbelangen en u wilt nauw samenwerken om concrete uitdagingen die zich ter plaatse stellen aan te pakken.

Minister, is er over de aanleg van parkings in het kader van het GEN-project al overleg gepleegd met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en eventueel met het Waalse Gewest? Indien ja, wanneer hebben die overlegmomenten plaatsgevonden? Wat waren de conclusies en aanbevelingen met betrekking tot de aanleg van deze parkings? Zijn er nog overlegmomenten gepland? Indien neen, waarom niet?

Welke initiatieven zult u nemen om mee te werken aan de realisatie van de 20.000 parkeerplaatsen – zo staat het in het Brussels regeerakkoord –, zoals

afgesproken in aanvulling op het GEN-aanbod? Hoeveel van de voorziene 20.000 parkeerplaatsen zullen er in het Vlaamse Gewest worden gerealiseerd? Waar zullen deze parkings komen? Kunt u ook het aantal parkeerplaatsen per parking die zal worden gerealiseerd, aangeven? Tegen wanneer zullen deze parkings gerealiseerd zijn? Wat is de verdere timing en planning van de realisatie van deze parkings? Aan welke concrete criteria moeten deze parkings voldoen qua bereikbaarheid, betaalbaarheid, toegankelijkheid enzovoort? Met andere woorden, is er ergens al een begin van een plan waarin al die aspecten aan bod komen?

Is hierover al overleg geweest tussen de gewesten en de NMBS? Want ook de NMBS speelt hierin natuurlijk een cruciale rol. Indien neen, is er een overleg gepland?

Is er intussen een structureel overleg geïnstalleerd met de andere gewesten om de grensoverschrijdende – het gaat dan niet enkel over Vlaams-Brabant, Waals-Brabant en Brussel, maar grensoverschrijdend in het algemeen – mobiliteitsproblemen aan te pakken? Zo ja, is dat overleg al samengekomen? Wat waren de belangrijkste conclusies en aanbevelingen? Is er een volgend overleg gepland? Zo neen, waarom niet? Wanneer zou er dan een overleg kunnen worden gepland?

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Voorzitter, ik vind de vraag om uitleg van mevrouw Brouwers interessant. Ik kan ze zeker onderschrijven. In feite gaan we hiermee verder op het debat dat we al op 8 januari hebben gevoerd in deze commissie. Toen hebben we al gezegd dat er dringend noodzaak is om in en rond Brussel de mobiliteit vlot te trekken. Het ging toen over het GEN, maar uiteraard ook over tram en bus en over het fietsbeleid. We vinden dat de focus die Brussel lijkt te leggen op multimodaliteit mooi aansluit bij de hoofdlijnen die minister Weyts in zijn beleidsnota naar voren heeft geschoven.

Ik denk dat de minister op 8 januari al overleg heeft gehad met Brussels minister Smet en dat het overleg met federaal minister Galant lopende is. Vorige week en ook gisteren in de plenaire vergadering hebben we al te horen gekregen dat er effectief veel overleg is. We vinden het positief dat die communicatielijnen open blijven.

Heel concreet, over de randparkings, vinden wij de locatiekeuze uiteraard vrij essentieel. Het is natuurlijk zo dat we in parkings moeten voorzien dichtbij de Brusselse Ring, maar wij willen er toch op hameren dat het vaak zo is dat het verkeer al een hele afstand heeft afgelegd vooraleer het aan de Ring geraakt. Het is dus niet alleen belangrijk om parkings te hebben die vlakbij de Ring liggen, maar ook bij andere knooppunten die misschien iets verder van Brussel verwijderd zijn.

Minister, in hoeverre onderschrijft u deze denkpiste? In hoeverre is het zaak om de parkinggelegenheid strategisch te spreiden? Weet u hoe minister Smet aan zijn aantal parkings is gekomen? Wat zouden de consequenties kunnen zijn voor het verkeer in Vlaanderen wanneer die allemaal net buiten de Ring zouden worden gerealiseerd? Is er al goed overleg over waar die parkings op het Brussels grondgebied zouden komen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, het verhaal van het GEN is een verhaal waarin we stappen voorwaarts moeten zetten. U bent nog maar net, een half jaar, minister. Dit verhaal is in het verleden al veelvuldig aan bod gekomen in deze commissie. We stellen vast dat verschillende actoren stappen zetten op het terrein: de NMBS, De Lijn, de stad, het gewest. Ik heb soms de indruk dat het allemaal gehakt stro is en dat het een kwestie wordt van dingen in elkaar te passen en proberen te stroomlijnen en op een zeker ogenblik knopen door te hakken en

voortgang te boeken. Inzake congestieverlichting – er is niet één oplossing voor de fileproblematiek, het moet een amalgaam zijn van maatregelen – geloof ik heel sterk in dit GEN-verhaal.

Minister, het GEN-verhaal is een mooie illustratie van uw verhaal van combimobiliteit. Het draagt ook bij tot een meer leefbare en verkeersveiliger stad of stedelijke context. Minister, hoe ziet u de planning? U zit hier nog niet zo lang, maar de vragen over de planning dateren al van heel lang geleden.

Er gebeurt van alles, maar men ziet het nog te weinig op het terrein. Hoe ziet u op dat vlak de uitrol en de implementatie om op het terrein te realiseren wat al veelvuldig in media en andere fora is aangekondigd met betrekking tot dit GEN?

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

De heer Christian Van Eyken (UF): Ik sluit mij graag aan bij de interessante vraagstelling hoe men dat GEN praktisch zal proberen uit te werken en hoe men met het inrichten van parkings de autobestuurders ertoe kan aanzetten om, vanaf het begin dat ze zich naar Brussel begeven, automatisch over te schakelen op het openbaar vervoer.

De parkings moeten zich wel op voldoende afstand bevinden van Brussel. Als je als autobestuurder al 15 of 20 minuten moet rijden om tot aan een parking te komen en dan nog eens moet overstappen op het openbaar vervoer, heb je misschien vaak de neiging om in de auto te blijven zitten en verder door te rijden. Dat is één zaak.

Ik denk dat de ligging van die parkings op een zeer strategische manier moet worden bepaald zodat de mensen in de wijde omgeving van Brussel die overstapmogelijkheid gaan gebruiken en dat er een voldoende, goed en efficiënt openbaar vervoeraanbod komt, waarbij er een overlapping en een samenwerking is tussen de verschillende vervoersmaatschappijen, namelijk de NMBS, De Lijn en de MIVB.

Ze moeten niet allemaal iemand van punt A naar punt B kunnen brengen. Neen, men moet de mentaliteit van de mensen proberen te veranderen in de richting dat er verschillende overstapmomenten kunnen zijn. Als je bijvoorbeeld de bus neemt in Lennik en naar het Noordstation in Brussel wilt gaan, dan is het niet noodzakelijk dat je dat traject met één bus kunt doen. Je moet bijvoorbeeld kunnen vertrekken in Lennik tot een bepaalde plaats, waar je kunt overstappen naar Brussel. Het GEN is op daar een mogelijk ideaal voorbeeld van.

U hebt waarschijnlijk ook gehoord dat de federale minister gezegd heeft dat het GEN nu wordt omgedoopt in het S-net, het suburbaan net. Dat zou pas op het einde van dit jaar kunnen starten. Je zou kunnen zeggen dat dat al grotendeels bestaat. Ik denk dat andere niveaus er zich rekenschap van geven dat er een nood is. Om dat praktisch in te voeren, denk ik dat de vraag van collega Brouwers terecht is: wat nu met die parking waarover Brussel gesproken heeft?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U kent onze visie op combimobiliteit waarmee we niet de perceptie cultiveren dat openbaar vervoer en de wagen elkaars concurrenten zijn, maar wel dat ze meer in elkaars verlengde moeten liggen. We moeten minstens voor een deel van het woon-werktraject, proberen mensen te verleiden om de wagen meer te laten staan. Dat veronderstelt dat we voorzien in een vlotte en comfortabele overstap naar andere, meer duurzame vervoersmodi, maar ook rekening houdend met het gebruik van die wagen.

Er wordt terecht onmiddellijk de opmerking gemaakt dat als je gaat naar de idee van verkeerswisselaars, zeg maar parkings die aansluiten op een knooppunt van

openbaar vervoer, dus één of meer openbaarvervoersmodi, je dan strategische keuzes moet maken. Je moet erop letten dat je geen park and rides (P+R's) voor langeafstandspendelaars gaat aanleggen in congestiegevoelig gebied, maar idealiter op punten voor het begin van de files. Zo mogelijk moeten P+R's dicht bij de woonplaats van de gebruiker worden ingericht.

In relatie tot de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, schets ik even het huidige kader. Er is in 1998 een principiële akkoord tussen beide gewesten afgesloten om gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen aan te pakken. Laten we wel wezen, zoals door collega Keulen en anderen aangehaald, is dat in de praktijk niet even vlot verlopen als het op papier staat. We trachten enigszins met een propere lei te beginnen en het raamakkoord te heractiveren om te werken op basis van nieuwe beleidsinzichten en op basis van die combimobiliteit. Het is essentieel dat we van bij het begin Ruimtelijke Ordening daarin betrekken. Je kunt niet aan de slag gaan zonder dat je ook onmiddellijk het ruimtelijk beleid daarin betreft. Je zit met ruimtelijke uitvoeringsplannen en ruimtelijke verordeningen die een grote rol zullen spelen bij een en ander.

Ik kan de ambitie, zeker wat betreft de mobiliteit in en rond Vlaams Brabant en Brussel enkel realiseren in samenwerking met Brussel. Vandaar dat ik op regelmatige basis, ik denk zelfs verleden week nog, contact heb met Brussels minister Smet daaromtrent. Er zijn ook contacten geweest tussen minister-president Vervoort en minister-president Bourgeois die het gehad hebben over samenwerking op mobiliteitsvlak.

Er is in januari en op 11 maart een lang overleg geweest met minister Smet waar ik een en ander heb besproken. In eerste instantie willen we er vooral voor zorgen dat de operationele niveaus opnieuw met elkaar overleggen en communiceren. Daarom hebben we gezegd dat we een ambtelijke werkgroep willen. We willen er ook voor zorgen dat de politiek er onmiddellijk bij zit om het signaal te geven dat de politiek dit niet alleen wil maar ook er druk op wil zetten om tot realisaties en samenwerking te komen. We vonden het zinvol om onmiddellijk onze respectieve kabinetschefs daar bij te zetten met de betrokken ambtenaren en onmiddellijk de vraag te stellen dat ook Ruimtelijke Ordening zou worden betrokken, zowel aan Brusselse als aan Vlaamse kant. Aan de kant van Brussel zal dat minder spelen in de praktijk, maar voor parkings dan weer wel.

Vanuit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wil men ook een kader geven aan de samenwerking op basis van een Memorandum of Understanding (MOU). Zij komen met een ontwerp dat ik eerstdaags verwacht. Het zou normaal deze week op tafel worden gelegd zodat dat een soort van officieel startpunt kon zijn van die samenwerking.

Voor wat betreft het Waalse Gewest, ligt het iets minder voor de hand, gegeven deze thematiek, maar ook daar heb ik afspraken gepland, zowel met Waals minister Di Antonio als met Waals minister Prevot omdat openbare werken daar een gescheiden bevoegdheid is. Ik heb ook met de heer Cornu al bij herhaling samengezeten rond het investeringsplan, het vervoersplan en in concreto rond de idee van combimobiliteit. Wat is daaruit voortgekomen? Heeft dat eigenlijk al een concrete vertaling gekregen rond het GEN Antwerpen en Gent? We willen echt proberen te vertrekken vanuit één mobiliteitsvisie en die proberen toe te passen in die twee grote Vlaamse steden.

Hoe kunnen we daar komen tot een gemeenschappelijke mobiliteitsvisie? 'Gemeenschappelijk' bekijk ik heel breed: zowel openbaarvervoersmodi als het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Wie hebben we aan tafel gezet? Ik heb hen onlangs zelf uitgenodigd op mijn kabinet, namelijk de NMBS, als trekker van het project, De Lijn, AWV, stad Antwerpen, stad Gent en nog enkele partners. We

bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen hoe we vanuit één mobiliteitsvisie heel de stedelijke en de randstedelijke vervoersproblematiek kunnen aanpakken, zowel in Antwerpen als in Gent, met betrokkenheid van de wagen, en dus ook AWW. Dit doen we om te vermijden dat je gehakt stro krijgt. Zo vertrek je van één visie en bekijk je in welke mate je het aanbod op elkaar kunt afstemmen. De klassieke voorbeelden die we hier al hebben aangehaald, waarbij we soms letterlijk een lijn van De Lijn hebben lopen naast een lijn van de NMBS, willen we hiermee vermijden.

Hoe kunnen we meer die integratie bewerkstelligen? Ook op dat vlak zijn we al van start gegaan. De concrete locatie van parkings zijn zaken van puur operationeel niveau. Daarvoor dient ook de werkgroep die we hebben opgericht in samenwerking met de politieke vertegenwoordiging in de personen van onze kabinetsschefs. Dat kan ik nu nog niet zeggen. Er is wel de idee dat men vanuit beide partijen ter zake met enige inzichten en voorstellen komt. Men zal dat ambtelijk en zeker vanuit een operationele invalshoek bekijken en, ik herhaal, heel belangrijk, onmiddellijk ook vanuit ruimtelijk oogpunt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Om meteen op het laatste voort te gaan, denk ik dat de administratief-politieke werkgroep voor belangrijke uitdagingen staat om te gaan zoeken waar strategisch het best parkings kunnen komen.

Het lijkt inderdaad aangewezen om Ruimtelijke Ordening daar in het beginstadium bij te betrekken. Ik hoor dat die parkings in Brussel wel al aangeduid zijn. Ze hebben daar al een vrij concrete planning die het vergunningentraject altijd weer parten speelt. In Vlaanderen zal dat allicht niet anders zijn. Het is dus goed om dat op die manier aan te pakken.

Minister, het is belangrijk te weten waar die komen. U zegt dat het puur operationeel is om daar een voorzet te geven. Op een bepaald moment zullen er toch beslissingen moeten worden genomen, eventueel ook in samenwerking met gemeenten.

Ik wil nog wijzen op enkele zaken. In het GEN is dat al opgenomen, maar de toekomstige NMBS-parking die al jaren wordt verwacht aan het station in Leuven Noord, maar waarvoor belangrijke werken nodig zijn op de E314, moeten we ontsluiten zodat mensen van de E314 rechtstreeks naar die parking kunnen rijden en daar op het GEN-net stappen. Dat zou al een mooi voorbeeld zijn van de combimobiliteit.

Als het stadion in Grimbergen er komt, zou daar ook een zeer grote parking komen met duizenden parkeerplaatsen. Als dat toch zou worden gebruikt voor sportactiviteiten in het weekend, zou het goed zijn om die ook in de week in te zetten. Daar kan uw werkgroep zich misschien over buigen. Die is nu lopende en die kan dat meteen meenemen. Wellicht zijn er ook mogelijkheden om in het hele wasteland in Groot-Bijgaarden tussen al die bruggen een parking te bouwen. Maar misschien moet daar ook een metro worden doorgetrokken. Het gaat hier over langetermijnvisies, maar Leuven Noord zou bijvoorbeeld sneller kunnen worden uitgevoerd.

Het zou goed zijn dat we in deze legislatuur werk maken van een planning daarvoor, zodat we daar verder aan kunnen werken. Vergunningen is dan het tweede luik. We zijn nog geen schoppen in de grond aan het steken, maar het is wel een belangrijke aanvulling op het GEN-aanbod.

De heer Lorin Parys (N-VA): Minister, ik ben tevreden met uw antwoord over de strategische spreiding van de park-and-rides, maar ook over het feit dat er al zoveel overleg is en dat er zelfs een nieuw kader voor overleg met Brussel in de

maak is. De sterren hebben zelden zo gunstig gestaan om concreet vooruitgang te boeken op het terrein, zelfs zonder zoiets als Brussels Metropolitan Region. In deze commissie zullen we dit van nabij opvolgen als er concrete realisaties uit zullen komen.

De heer Christian Van Eyken (UF): Minister, ik ga volledig akkoord met wat u hebt gezegd. U zegt hoe men moet werken. Het is ook belangrijk om de zaken snel te organiseren, zodat het niet alleen gaat over het kader van het overleg, maar dat er ook daden te voorschijn komen.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, blijf mensen met politiek gewicht naar die werkgroepen sturen. In 1998 heeft men daar de eerste aanzet gegeven, en nu gaan we naar het twintigjarig jubileum. U bent nog maar pas in functie, maar probeer toch stappen te zetten op het terrein en niet alleen een planning te maken. U zult dit moeten uitrollen. Waar het al kan en waar er al budgetten zijn, begin het dan ook te implementeren op het terrein.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tweede rijexamen voor beginnende chauffeurs – 1566 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

De heer Renaat Landuyt (sp.a): Voorzitter, ik wil u bedanken voor het ontvankelijk verklaren van mijn vraag om uitleg.

Minister, net voor het vorige weekend verklaarde u in de media dat u een verplichte terugkomdag wil invoeren voor beginnende chauffeurs. Niet alleen als u over toerisme spreekt, ben ik aandachtig, maar ook als u het over verkeer hebt. Dat heeft te maken met mijn vroegere verantwoordelijkheden.

U zou voorstellen om een soort tweede rijexamen in te voeren, nadat de chauffeur 2000 tot 3000 kilometer heeft afgelegd. Die terugkomdag zou een soort verplichting zijn. Dat brengt me bij mijn dubbele zorg. Ik ben destijds bezig geweest met de reglementering van het rijexamen en de rijopleiding. De regering van toen wilde de mensen kosten besparen. Nu zitten we in een andere context, waarin men nog wil besparen, maar niet meer op de kosten die de mensen zelf moeten dragen. Dat was samen met de toenmalige liberalen. We vroegen ons af of we er niet konden voor zorgen dat de dienstverlening van de overheid zo goedkoop mogelijk was voor de mensen zelf.

Ook de verkeersproblematiek bekeken we vanuit twee invalshoeken. De eerste en belangrijkste was de verkeersveiligheid. Bij elke maatregel die we invoerden, maakten we de analyse: zijn we hier een verplichte kost aan het realiseren of niet? Het was belangrijk om die analyse te maken omdat de context waarin rijexamens worden afgelegd en waarin rijopleidingen gebeuren, die van een soort oligopolie is. Dat is een groep van firma's die, wat men zou kunnen omschrijven als een overheidstaak, uitvoert volgens de prijs die de overheid bepaalt na technisch advies van die firma's zelf. Ik herinner me moeilijke debatten met die mensen om dat evenwicht te vinden, om de mensen niet onnodig naar een rijnschool te sturen, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit en zeker aan de veiligheid van het rijden. Mensen terugsturen naar het privé-examen centrum wilden we niet veralgemenen; we wilden wel secuur nagaan welke doelgroep we moesten aanpakken.

Minister, we kunnen uw bekommernis om de verkeersveiligheid ondersteunen. Dat staat buiten kijf. We vragen ons toch af, voor zover we het hebben begrepen, of dit niet impliceert dat het alle jongeren en dus ook hun ouders verplicht om nog eens langs de kassa van de examencentra te passeren.

Minister, impliceert uw voorstel een twijfel over de kwaliteit van het huidige rijexamen? Zo ja, waarop is die dan gebaseerd?

Op wiens initiatief hebt u dit voorstel gelanceerd? Die vraag moet u niet persoonlijk nemen. Ik wil juist kijken van waar de suggestie komt. Ik wil u in alle openheid en sympathie wijzen op bepaalde lobbygroepen, die zich rond de minister nestelen.

Dat heb ik ook gemerkt bij mijn directe opvolger destijds. Hij heette Schouppe. Het kwam soms over bij de mensen alsof ze meer moesten betalen voor hetzelfde, in het kader van de rijopleiding. Het ligt zeer gevoelig.

Hoe ziet u dit praktisch? Wordt het kilometercriterium van 2000 of 3000 kilometer gekoppeld aan de wagen van de jongere? Of houdt u rekening met het feit dat niet elke jongere over een eigen wagen beschikt? Wilt u een kilometerteller plaatsen? Of hoe ziet u dat?

Geldt de terugkomdag enkel voor de houders van het rijbewijs B, dan wel voor alle rijbewijzen? Hoeveel zou de invoering van een terugkomdag kosten? Zit de kost van de terugkomdag reeds verrekend in de kost van het eerste examen?

Misschien de kernvraag: riskeert u niet een grote groep voorzichtige beginnende chauffeurs te stigmatiseren en financieel te sanctioneren? We hebben de regels aangepast. Wie binnen de twee jaar fouten maakt, wordt gesanctioneerd, met de verplichting om opnieuw examens af te leggen. Het doel was om de juiste groep jongeren te benaderen, en niet de hele groep jongeren te veroordelen als mensen die onvoorzichtig rijden. We hebben destijds zeer doelgerichte reglementering opgesteld.

Hoeveel kost het verwerven van een rijbewijs via de rij scholen nu reeds gemiddeld? Toen de regering de kosten voor de mensen wou verlagen, hadden we voor dezelfde kwaliteit de gemiddelde kost herleid van meer dan 1000 euro per jongere naar ongeveer 600 euro. Ik weet niet of we nog altijd dat niveau halen.

Indien de terugkomdag wordt ingevoerd, zijn de verzekeringsmaatschappijen dan bereid om een lagere verzekeringspremie in te voeren voor de jongeren die hiervoor slagen? In welke zin kunnen er positieve verbanden worden gelegd met de verzekeringssector, die de zaken financieel benadert?

Wat zijn de implicaties voor de geldigheid van de rijbewijzen die worden afgeleverd na het eerste examen? Zullen die rijbewijzen dan een beperkte geldigheid hebben? Mogen jongeren die niet slagen op de terugkomdag niet langer een auto besturen? Mag iemand die slaagt voor het eerste rijexamen al in het buitenland rijden? Voorziet de Europese Rijbewijsrichtlijn in een mogelijkheid voor het opleggen aan nationale onderdanen van een terugkomdag? Of moet je dat opleggen aan iedereen die op het grondgebied rijdt? Worden ook de houders van een Europees rijbewijs, die nog geen 3000 kilometer hebben gereden, verplicht om deel te nemen aan het terugkomexamen?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Het rijexamen is natuurlijk de controle op de rijopleiding. Een goed rijexamen moet garanderen dat er een grondige controle is op de rijopleiding, en de rijopleiding samen met het rijexamen moeten ervoor zorgen dat we jonge mensen opleiden tot chauffeurs die zich op een veilige

manier in het verkeer kunnen begeven. Rijexamen en rijopleiding moeten dan ook niet los staan van elkaar.

Mijnheer Landuyt, dat de rijopleiding en het rijexamen betaalbaar moeten zijn en blijven, staat ook voor ons buiten kijf. Het rijbewijs moet toegankelijk zijn voor iedereen, het mag zeker niet bijna elitair worden om het te kunnen halen. Toch denk ik dat we geen voorafname moeten doen op het debat, door enkel te focussen op de betaalbaarheid van de rijopleiding en het rijexamen. We moeten het in eerste instantie over de kwaliteit hebben, en achteraf het debat voeren hoe we het betaalbaar maken.

U hebt zelf verwezen naar de hervorming van de rijopleiding in 2006. Ik herinner me de kritiek van Touring toen dat er enkel was gekeken naar betaalbaarheid en dat er niet was gekeken naar de kwaliteit. Een tweede punt van kritiek was dat de rijopleiding werd hervormd zonder dat het rijexamen was hervormd, of zonder dat men wist waar het rijexamen naartoe ging. Men hervormde dus de rijopleiding zonder te weten met welke doelstellingen.

In 2011 bleek nogmaals uit cijfers dat België het enige West-Europese land was met zo veel jonge verkeersdoden. Dat was erg alarmerende berichtgeving. Ik verwijs tot slot naar het debat van vorige week, over het feit dat het aantal verkeersdoden in Vlaanderen in 2014 weer was gestegen. Ik heb toen meerdere malen gehoord, over de partijgrenzen heen, dat er maatregelen moesten worden genomen. En dat we ook maatregelen moeten durven te nemen die op sommige momenten misschien ingaan tegen 'de cultuur van een Vlaming achter het stuur'. Men neemt het niet met alle regels even nauw en gaat ervan uit dat men kan rijden. Ook daarvoor moet men maatregelen durven te nemen.

Ik houd een warm pleidooi om eerst het debat te voeren over de kwaliteit van de rijopleiding en het rijexamen. Minister, ik herhaal mijn vraag die ik heb gesteld bij de bespreking van de beleidsnota. Kunt u het parlement betrekken bij de hervorming van de belangrijke rijopleiding? Hoe betaalbaar een rijopleiding of rijexamen ook zijn, als die er niet toe leiden dat we jonge chauffeurs opleiden tot veilige chauffeurs, is elke euro die erin wordt geïnvesteerd, weggesmeten geld.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Ik heb enkele interessante opmerkingen gehoord van de heer Ceyssens. Mijnheer Landuyt, uiteraard is de prijs één uitgangspunt, en dat houden we. Maar we voeren er een uitgangspunt aan toe, en dat is de verkeersveiligheid. Ik ben toch heel verrast over uw stelling, mijnheer Landuyt, dat de hoofdvraag is of we niet een aantal jonge chauffeurs dreigen te stigmatiseren. Dat verbaast me erg. Ik heb een grafiek bij van de jonge chauffeurs en het aantal verkeersdoden per honderdduizend inwoners. Iedereen kan zien dat vanaf het moment dat iemand zijn rijbewijs haalt, van 20 tot 29 jaar, het aantal verkeersdoden exponentieel stijgt. Ik ben heel blij als we ervoor kunnen zorgen, met een zeker stigma dat op feiten is gebaseerd, dat er minder mensen in het verkeer sterven. Daar is het toch om te doen. Ik vind het heel bizar dat u die vraag stelt als u weet dat die cijfers bestaan.

U verwijst er zelf naar, mijnheer Landuyt, dat u deze bevoegdheid hebt gehad in 2005. Ik citeer wat u toen zei in de Senaat: "De versnelde rijopleiding wordt vervangen door een korte en intensieve opstart, met een professionele instructeur van de rijnschool, gevolgd door een periode rijden onder begeleiding en een periode rijbewijs op proef van één jaar."

Dat zijn zaken die nooit geïmplementeerd zijn, hoewel hij, toen zijn collega Flor Koninckx vroeg wanneer dat zou komen, antwoordde: "We doen er alles aan om het systeem volgend jaar in september in te voeren."

Als ik dan kijk naar de hervorming die toen is ingevoerd, zien we dat de VAB daar een bevraging over heeft georganiseerd bij zijn leden en dat die "een totale mislukking" werd genoemd – ik citeer uit een Belgabericht van toen.

Natuurlijk is de prijs voor iedereen een aandachtspunt in deze discussie. We moeten doen zoals collega Ceyskens zegt: verkeersveiligheid én prijs als uitgangspunten nemen. Bij de hervorming in 2005 is er inderdaad een kans gemist om het examen te hervormen en te focussen op die hogere rijvaardigheden. Vandaag is het examen niet meer aangepast aan het feit dat je net veel winst kan boeken in het aantal verkeersdoden op onze wegen door die hogere rijvaardigheden te testen.

Ik wil ervoor pleiten dat de minister in zijn voorstellen – ik vind trouwens dat wij als commissie en als parlement ook onze stem daarin moeten laten horen – verkeersveiligheid als uitgangspunt neemt, dat hij het aspect prijs uiteraard ook goed in de gaten houdt, en dat we ook onze tijd nemen, zij het met gezwinde spoed, om dit belangrijke project tot een einde te brengen. De minister heeft al gezegd dat hij er op het einde van het jaar mee komt. Wij moeten ervoor zorgen dat wij ook als commissie klaar zijn om aan die discussie deel te nemen. We moeten ervoor zorgen dat verkeersveiligheid vooropstaat en dat de prijs uiteraard ook een belangrijk aandachtspunt blijft in deze discussie.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Er zijn al veel boeiende vragen gesteld door de collega's. Ik voel aan dat de minister er echt wel werk van wil maken en verkeersveiligheid hoog in het vaandel draagt. We hebben het daar ook in de plenaire vergadering al een aantal keer over gehad.

Ik heb nog een concrete vraag over de timing. Ik heb wat contacten gehad met mensen uit de sector, die mij meegaven dat die timing misschien in het gedrang komt. Daarom wil ik het ook eens aan u vragen, minister. U hebt al een aantal aankondigingen gedaan, maar het is relevant dat we op een gegeven moment ook tot implementatie kunnen overgaan. De timing die naar voren was geschoven, was eind dit jaar. Ik hoor echter hier en daar dat die misschien niet gehaald zou worden. Acht u de timing nog haalbaar, minister?

Wat het inhoudelijke aspect betreft, denk ik ook dat de kwaliteit absoluut dient te primeren. Het idee om na een rijopleiding terug te komen, is heel interessant, net als die gefaseerde aanpak. Je ziet ook in het buitenland, onder andere in Oostenrijk, dat daar echt goede resultaten worden geboekt. Uiteraard zal de betaalbaarheid mee in rekening worden gebracht, maar in dezen moet de kwaliteit vooropstaan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Ik moet de heer Landuyt proficiat wensen met het trucje dat hij heeft uitgehaald om deze vraag erdoor te krijgen. Ik heb op 19 februari namelijk een zeer gelijkaardige vraag ingediend over de rijopleiding, waarin ik onder meer vroeg naar de stand van zaken in verband met het Huis voor de Verkeersveiligheid, de concrete planning in verband met de rijopleiding enzovoort. Ik heb die vraag dan omgevormd tot een schriftelijke vraag op 4 maart en wacht nog vol spanning op het antwoord, dat ik in de komende weken van de minister hoop te krijgen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, we hebben de discussie vorige week al uitvoerig gevoerd in deze commissie. Wij werken inderdaad aan een Vlaams Verkeersveiligheidsplan, en de hervorming van de rijopleiding vormt daar één element

van. Waarom die rijopleiding? Eenvoudigweg omdat je nog altijd vaststelt dat in de leeftijdscategorie 18 tot 24 jaar het verkeer de grootste killer is, zeker bij jongens. Dat is de enige leeftijdscategorie waar zich dat voordoet. Ik vind dat al een eerste inspiratie.

Een tweede inspiratie – u mag het gerust een lobbygroep noemen – komt voort uit de aanbevelingen van de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid, waar de brede verkeersveiligheidssector in vertegenwoordigd was. Daar werd een sterk pleidooi gehouden voor een gefaseerde rijopleiding. Men deed ook de aanbeveling om het theorie- en praktijkexamen te heroriënteren en ook de hogere ordevaardigheden te implementeren en te laten aansluiten op de gefaseerde rijopleiding, door uit te gaan van hetzelfde curriculum en een gefaseerde opbouw met tijdstippen en inhoud, aansluitend bij de fases van de rijopleiding. Dat heeft vervolgens ook zijn vertaling gekregen in zowel het regeerakkoord als de beleidsnota, waarover we hier uitvoerig gediscussieerd hebben.

Het uitgangspunt, de wetenschappelijke onderbouw van een en ander, is de GDE-matrix, die staat voor Goals for Driver Education. Daarbij brengt men in een soort raster of tabel allerlei zaken aan, gebaseerd op de kennis over de oorzaken van het hoge ongevalsrisico bij jonge beginnende automobilisten. In de rijen van de matrix staan de verschillende niveaus waarop de verkeerstaak wordt uitgevoerd. In de kolommen staan de essentiële factoren die de kwaliteit van automobilisten bepalen.

De GDE-matrix wordt in Europa steeds meer gebruikt, vooral in de Scandinavische landen. In die landen, die toch ook een voortrekkersrol spelen op het vlak van verkeersveiligheid, is die GDE-matrix sterk ingeburgerd. Traditionele rijopleidingen en wijzen van examineren beperken zich vandaag tot zogenoemde basispakketten, de lagereordevaardigheden, namelijk enerzijds de kennis van de wegcode en anderzijds het kunnen beheersen van het voertuig. Dat blijkt niet voldoende te zijn.

Op basis van die GDE-matrix komen we tot andere inzichten en vaardigheden en de definities daarvan. Het doel van de organisatie van rijexamens, zowel theorie als praktijk, is meer dan ooit de bevordering van de verkeersveiligheid eerder dan de prijsbekommernis die u uitte. Validatiemomenten tijdens en na de opleiding openen de poort naar de opbouw van een levenslange ervaring en willen de overgang in zo veilig mogelijke omstandigheden laten verlopen. De terugkomdag maakt daarvan deel uit.

Over hoe je die organiseert, is de discussie lopende. Dat heb ik verleden week gezegd in het kader van de discussie over de werkgroep Rijopleiding. Een terugkomdag kan twee verschillende vormen aannemen: een terugkomdag als onderdeel van het leertraject vóór het rijbewijs en een postrijbewijstraining. Dat is een verschil. Daarover is de discussie lopende. We kunnen in de werkgroep Rijopleiding met concrete voorstellen komen. Finaal blijft de timing gehandhaafd om begin dit jaar met een concreet voorstel te komen. Of we dan al in de omzetting, in de regelgeving zitten, kan ik niet zeggen.

Ik heb verleden week duidelijk gezegd dat we op drie sporen werken, zonder chronologisch te gaan. Er is één spoor waarbij je geen regelgevende handelingen moet treffen. Een concreet voorbeeld is de aanpassing van de vaardigheden voor het verkrijgen van een rijbewijs B. Daarover hebben we al een overeenstemming gevonden. Deze maand wordt dat al concreet in de praktijk gebracht. Daarbij worden hogereordevaardigheden al aangeleerd en getest in het kader van het behalen van het rijbewijs B. Naast de klassieke vaardigheden als besturen van het voertuig en kennis van de wegcode, gaat het concreet over hogereordevaardigheden zoals risicoperceptie, een voertuig kunnen besturen in gewijzigde verkeersomstandigheden, sociaal rijgedrag, waarover we verleden week al discussie hebben gevoerd. Dat is één spoor.

Het tweede spoor gaat over de initiatieven die we kunnen nemen met een beperkt regelgevend ingrijpen, bijvoorbeeld via besluiten of directieven.

Het derde spoor is het decretale spoor. We hebben gezegd dat we tegelijkertijd op de drie sporen werken. We wachten niet tot het ene is afgerond om aan het andere te beginnen.

Aan de praktische invulling van een postrijbewijstraining of het andere alternatief moet er inderdaad nog worden gewerkt. Waarop baseren we ons daar? Er is wel al wat werk gebeurd. Er is het Advanced-project en het NovEV-project.

Het Advanced-project heeft in een eerste periode een overzicht en analyse gemaakt heeft van de bestaande postrijbewijsprogramma's die op vrijwillige basis worden georganiseerd. Men heeft die geanalyseerd. Bij de aanbevelingen tot verbetering van die programma's werd nogal de nadruk gelegd op het belang van het vermijden van overschatting en overdreven zelfzekerheid bij de deelnemers.

Het doel dat we met een dergelijke postrijbewijstraining willen bereiken, ligt dan ook in het verlengde van wat het Advanced-project daarover aanbeveelt. Het eerste doel is het verhogen van het besef omtrent risico's en wel op alle vier niveaus van het rijgedrag: voertuigbeheersing, beheersen van verkeerssituaties, omgevingsfactoren bij het rijden en het effect ervan kunnen inschatten, waarden en attitudes in het algemeen en hoe die het rijgedrag beïnvloeden. Het tweede doel is het ontwikkelen van het zelfbewustzijn bij beginnende bestuurders en het in staat zijn om de eigen sterktes en zwaktes voldoende te kunnen inschatten. Het derde doel is de uitwisseling van ervaring onder groepsleden in een lerende omgeving. Het laatste doel ten slotte, is het ontwikkelen van nieuwe veilige strategieën voor het eigen rijden, bijvoorbeeld veilige afstanden, de relatie tot de passagiers enzovoort.

Het NovEV-project was meer gericht op het opdoen van ervaring met en een effectmeting van een postrijbewijstraining. In een aantal landen, onder andere Nederland, Frankrijk en Spanje, werden programma's opgezet met een voor- en na-evaluatie. Er was een groep die de opleiding genoot en een controlegroep die de opleiding niet genoot. Over het algemeen werden een aantal significante verbeteringen vastgesteld, vooral op het vlak van risicoperceptie, het zelfgerapporteerd rijgedrag en kennis. Bij diegenen die effectief aan de opleiding hadden deelgenomen, was er een significante verbetering op al die criteria.

U vroeg voor welke rijbewijzen dat dan wordt beoogd. De gefaseerde evaluatie en/of het aanbod van een postrijbewijstraining zal in eerste instantie enkel voor rijbewijs categorie B worden ingevoerd. Op basis van een evaluatie kunnen we kijken welke stappen we verder ondernemen. De praktische uitwerking moet nog gebeuren. Ik kan nu dus nog niet zeggen wat de werkelijke en/of door de kandidaat te dragen kost zal zijn. In dit verband wil ik er toch op wijzen dat de kostprijs van sommige examens reeds heel lang niet meer verhoogd en zelfs niet geïndexeerd werd. De vraag is ook wat de prijs voor verkeersveiligheid is. Wat is de prijs voor het verminderen van het aantal verkeersdoden dat piekt?

U vroeg naar de gemiddelde prijs voor het behalen van een rijbewijs. Dat hangt ervan af. Indien men kiest voor vrije begeleiding, is de enige kost die van de examens. Indien men kiest voor rijles met een erkend instructeur, lopen de tarieven uiteen. Niettegenstaande uw grote bekommernis voor de prijs is er nooit een maximumtarief vastgelegd. De kostprijs zal altijd afhangen van het tarief dat men bepaalt en dat vandaag vrij is, en van het aantal uren les dat de kandidaat volgt, en dat ook vrij is.

De focus voor mij ligt op verkeersveiligheid, minder verkeersdoden – zeker bij jongeren – en een verhoging van de kwaliteit van de rijopleiding en dan komt pas

het prijskaartje. De timing wil ik handhaven om met concrete voorstellen te komen tegen het einde van dit jaar.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

De heer Renaat Landuyt (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, ik kan leven met alle opmerkingen die gemaakt zijn. Ik ben blij met het debat. Ik herhaal nog eens het punt dat ik wil maken en dat – denk ik – is aangekomen. Verkeersveiligheid is dé prioriteit. Daar mag geen twijfel over bestaan. We moeten echter durven toegeven dat het werkveld soms moeilijk is. Het is een zeer moeilijk debat. Zodra ik zeg dat betaalbaarheid belangrijk is, zegt men mij dat ik verantwoordelijk ben voor de doden. Dat is me letterlijk verweten. Ik was verantwoordelijk voor verkeersveiligheid en ik wou ook waken over mechanismes die ervoor zorgen dat mensen niet te veel betalen. Voor sommige gezinnen met meerdere kinderen gaat het over heel veel geld en iedereen heeft recht op mobiliteit. Uiteraard is verkeersveiligheid het belangrijkste! Dat benadruk ik.

Het citeren van een debat in de Senaat is eigenlijk maar een kleine momentopname. Wat is er als hoofdmechanisme gebeurd? Je moet weten dat de autocontrole en de examencentra die daaraan verbonden zijn, in dit land in handen zijn van een negental firma's. De overheid bepaalt de prijs van het momentum dat je daar naartoe gaat: de controle van de trekhaak aan uw wagen enzovoort. Alle details worden bediscussieerd tussen de regering en de centra. Dat ligt vast. Je kunt zien dat die prijzen goed bepaald zijn. Dat was het ene aspect.

Men vergat soms de kwaliteit. Wij wilden terug naar de kwaliteit. Wat betreft het verband met de rijopleiding zegt men: u hebt de korte opleiding niet ingevoerd. We hebben ze wel ingevoerd. Vroeger was er een regel: als je twee keer een slecht examen had, dan moest je naar de rijsschool en daar twintig uren les volgen en betalen. Je slaagde dan meestal. Dat was een zeer goede opleiding. Maar men had er een ongemakkelijk gevoel bij. Daarom hebben we die verplichting afgeschaft en de scholen verplicht om een opleiding van zes uur te geven zodat mensen met een paar uren extra technische kennis vooruit konden. Dat heeft de prijs doen dalen.

Was dat belangrijk? Dat was niet het belangrijkste. Het belangrijkste bleef de verkeersveiligheid. Maar het enige punt dat ik hier wil inbrengen, is dat zodra ik hoorde van een terugkomdag, ik de minister wilde verwittigen voor een bepaald soort mechanisme dat niets meer te maken heeft met wat je betracht, met name de kwaliteit. In alle reglementeringen die we sedert 2006 hebben opgesteld, wilden we altijd zoeken naar degenen die op het vlak van ervaring fouten maakten. Een jongere die een fout maakt binnen de eerste twee jaar, wordt zeer streng gestraft, niet omdat de rechter streng is maar omdat vooral de wet streng is. Dit was zoeken naar een mechanisme om de groep van mensen die het nodig hebben om streng te worden bekeken, te gaan isoleren. Dat was de optie, te goeder trouw gericht op verkeersveiligheid.

Als ik alle nuances van de collega's hoor, is de boodschap uiteindelijk de bezorgdheid dat het moet gaan over verkeersveiligheid. Het moet niet gaan over het ondersteunen van een economie ten laste van de gewone gezinnen. Nogmaals, aan verkeersveiligheid moeten we alles doen. De kwaliteit van dit examen is één punt. Waar we naar moeten zoeken...

De voorzitter: We gaan afronden, mijnheer Landuyt.

De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Ik ben blij met de laatste opmerking van de heer Landuyt, dat het voor hem ook over verkeersveiligheid gaat. Ik wil nog twee

korte punten inbrengen. De prijs van vandaag van onze rijopleiding, en zeker van de examens, is in vergelijking met andere landen in de Europese Unie relatief laag. Dat is een feit waar we rekening mee kunnen en moeten houden.

Als de heer Landuyt het heeft over de prijs van de examencentra, dan weet hij zelf heel goed dat die vandaag verlies maken op het afnemen van examens. Daarom is de hervorming waarover we hier praten, zo ingewikkeld. Het zijn de autokeuringscentra die voor een deel de verlieslatende examencentra subsidiëren. Als we dat allemaal in rekening moeten brengen, wordt het een ingewikkelde oefening, die de nodige tijd zal vragen. De prijs is relatief laag, en de examens worden vandaag deels gesubsidieerd door de autokeuringscentra, en dat moeten we weten wanneer we aan die hervorming beginnen.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, het is goed dat u de timing aanhoudt. Dat is positief. U hebt in de plenaire vergadering met de minister van Onderwijs een oproep gedaan voor verkeerseducatie, waarin proactief en sensibiliserend nuttige zaken kunnen gebeuren. Hebt u al overleg gehad met minister Crevits?

Minister Ben Weyts: Ik wil de bekommernis van de heer Landuyt nog eens duiden. De E van Educatie is natuurlijk een van de vier E's. Om maar aan te geven dat we de discussie niet beperken tot het zuiver verkeerstechnische. In de werkgroep rijopleiding, in de schoot waarvan we al hebben beslist tot een hervorming van de vaardigheden en dus van de opleiding en de examens voor het rijbewijs, zit ook de Gezinsbond, en dus niet enkel verkeersexperts. We moeten ook oog hebben voor sociale en maatschappelijke organisaties. We moeten ruimer kijken dan alleen het verkeerstechnische. Wat betekent zo'n rijopleiding en het behalen van het rijbewijs, en alle kosten daaraan verbonden voor het gezinsleven? Dat wordt allemaal in ogenschouw genomen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.