



Vlaams
Parlement

vergadering **C59**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 november 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de evaluatie van de verkeersveiligheidscampagnes met de figuur 'Ray' – 363 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse verkeerscampagnes – 408 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeersveiligheidscampagnes – 438 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het afvoeren van de verkeersveiligheidscampagne 'Ray' – 445 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de doorbraak inzake het mobiliteitsbudget – 372 (2016-2017)	9
VRAAG OM UITLEG van Bart Van Malderen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kostprijs van een rijbewijs – 385 (2016-2017)	12
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van dodehoekongevallen met vrachtwagens – 391 (2016-2017)	17
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds – 437 (2016-2017)	18

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de evaluatie van de verkeersveiligheidscampagnes met de figuur 'Ray'

– 363 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse verkeerscampagnes

– 408 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeersveiligheidscampagnes

– 438 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het afvoeren van de verkeersveiligheidscampagne 'Ray'

– 445 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, goede collega's, we gaan het hebben over de Vlaamse Donald Trump, over Ray. Minister, diverse media berichtten op donderdag 20 oktober dat Ray, het gezicht van de nieuwe Vlaamse verkeersveiligheidscampagnes, na één jaar al uit beeld zal verdwijnen. In september 2015 werd Ray nog voorgesteld als centrale figuur van de Vlaamse verkeersveiligheidscampagnes. Er werd vooral een positievere campagneaanpak gelanceerd, met ook een humoristische inslag.

In de media verklaarde u dat het contract met het reclamebureau Leo Burnett afgelopen is en dat de conclusie van de evaluatie is dat er op dit ogenblik een overaanbod aan verkeersmascottes is. In de plaats daarvan wilt u focussen op doelgroepen met aangepaste boodschappen, die ook opnieuw confronterend mogen zijn, zoals de bekende campagnes doorheen de jaren van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) voor de Ray-campagne van start ging. De coördinatie ter zake ligt bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

Minister, welke criteria werden gebruikt bij de evaluatie van de Ray-campagnes en het contract met Leo Burnett? Wat zijn de resultaten van die evaluaties? In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag sprake u over een kleinschalige kwalitatieve evaluatie van de Ray-campagnes. Hierbij zou worden gepeild naar de appreciatie en bekendheid van die Ray-campagnes. Werd die evaluatie uitgevoerd? Indien ja, wat zijn de bevindingen ervan? Verandert deze beslissing iets aan de initiële doelstelling om te werken met campagnegolven die inspelen op de 'killers' in het verkeer? Zo ja, welke veranderingen zullen er plaatsvinden, zowel qua timing als qua inhoud? Of bestaat de mogelijkheid dat meerdere campagnes tegelijk zullen lopen voor verschillende doelgroepen? Welke rol zal het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid spelen in de nieuwe campagnes die worden gecoördineerd door de VSV?

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, de situatie is geschetst door collega Keulen. Ray is ook zelf niet meer helemaal 'okay', zo hebt u geoordeeld. De campagne wordt stopgezet, ondanks het feit dat ze pas een jaar geleden is gelanceerd. U hebt de opdracht gegeven aan de VSV om een duurzame en eenduidige visie uit

te werken voor alle toekomstige verkeerscampagnes. Op die manier kunnen de voorziene middelen het meest efficiënt worden ingezet.

Voor die Ray-campagne was destijds, een jaar geleden, bewust gekozen voor een ludieke inslag. Wetenschappelijk onderzoek zou hebben uitgewezen dat positievere effecten en meer resultaat zou hebben dan de meer confronterende aanpak. Nu blijkt dat dan toch niet het gewenste effect te hebben op middellange en lange termijn.

De opdracht voor een nieuwe strategie zou moeten zorgen voor meer rechtlijnigheid in de verkeerscampagnes, maar ook voor een verhoogde zichtbaarheid. We kunnen dat natuurlijk alleen maar toejuichen. Ze zullen zich meer toespitsen op de beoogde doelgroepen, om het effect te vergroten. Dat moet natuurlijk de doelstelling zijn. Idealiter worden ze ook verbonden met acties op het terrein. Dat is al het geval voor de BOB-campagne, die gelijkloopt met de handhavingsagenda van de politie.

Het thema verkeersveiligheid vraagt een creatieve aanpak om die boodschap blijvend te laten doordringen. Het is niet het meest voor de hand liggende thema voor een reclamecampagne, maar wij vinden toch dat een frisse insteek ook moet kunnen.

Minister, een aantal van mijn vragen zijn natuurlijk dezelfde als die van collega Keulen en de vragen die ook de andere collega's zullen stellen. Op welke manier verhoudt de BOB-campagne zich tot die nieuwe visiebepaling? Verandert er iets voor die BOB-campagne, of staat dat er los van? Welke strategie geniet de voorkeur voor de uitwerking van de toekomstige campagnes? Blijft die humoristische inslag behouden? Op welke manier zal de VSV worden ondersteund bij deze nieuwe opdracht? Dat is een extra taakstelling, begrijp ik. Voorziet u daarvoor ook in extra mensen of middelen? Is dat nodig? Hoe wilt u meer verbindingen realiseren met acties op het terrein?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, collega's, minister, qua duiding denk dat ik nog weinig heb toe te voegen. De collega's hebben de voorzet hier al gegeven. Ik heb een marketingachtergrond. Ik ben marketeer van opleiding. Ik moet eerlijk zeggen dat ik bij het typetje Ray bij mijn eerste gevoel vanuit mijn beroepservaring vragen had. Dan gaat het niet over het typetje dat men wil neerzetten en de campagne die erachter zit, maar wel over zijn naam. In mijn kennissen- of familiekring ken ik niemand die Ray heet. Misschien had men daar al iets aan kunnen doen, wat niet wil zeggen dat men hem Mathias of Björn had moeten noemen. In ieder geval, als marketeer van opleiding verbaast het me eigenlijk niet dat die campagne zo snel uit de omloop is genomen. Misschien had de heer Burnett, als hij voor een dergelijk typetje ging, ervoor moeten kiezen om iets meer centen uit te geven. Misschien had hij bij Chris Van den Durpel te rade moeten gaan. (*Opmerkingen van Mathias De Clercq*)

Of Firmin, maar bijvoorbeeld Snelle Eddy zou helemaal passen in dat archetype.

Ray verdwijnt in ieder geval uit het straatbeeld, en ik wou u daar twee vragen over stellen, minister. Ten eerste is er de evaluatie van de campagne. We mogen ervan uitgaan dat daar de grondslag ligt van de beslissing om over te gaan naar een andere strategie. Kunt u uw opmerkingen en duiding geven bij de campagne? En ten tweede: wat gaan we doen met de verkeerscampagnes in 2017? Zult u doelgroepmatig werken? Gaan we weer voor de schokeffecten, of veeleer voor de positieve emoties? Ik had daar graag enige toelichting bij gekregen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Mijnheer Keulen, er is natuurlijk wel een groot verschil tussen Ray en Donald Trump. Ray is een loser, hij heeft de verkiezingen verloren. Trump heeft gewonnen. Trump is er nog, Ray is ondertussen verdwenen.

Wat de naam betreft, collega Van Miert: daar zoek ik nog wel iets op om u daar een antwoord op te geven.

Minister, ik was toch enigszins verbaasd over uw communicatie omtrent het wegsturen van die Ray-campagne. U hebt in antwoord op een schriftelijke vraag van collega Van Miert zelf aangegeven wat de drijfveren waren om die campagne op gang te trekken. U wou proberen om met een vorm van humor bij de doelgroep binnen te komen en die doelgroep tot een ander gedrag te bewegen.

Dat nieuwe typetje stond mijns inziens ook haaks op de discussie die we hier enkele maanden geleden hebben gevoerd, waarbij u een aantal verkeersmascottes hebt teruggestuurd naar het rijk der fabelen, zeggende dat er te veel waren. Nochtans was u bij de lancering van Ray, op 25 september 2015, zeer tevreden over die aparte mascotte Ray om de verkeersveiligheid op onze wegen in Vlaanderen te verhogen. U was daar toen bijzonder lovend en enthousiast over. U kunt dat nog herbekijken op deredactie.be.

De campagnefiguur Ray was van in het begin gecontesteerd. Communicatiespecialisten stonden van bij het begin, nog voor u hem naar huis hebt gestuurd, in de rij om de creatie met de grond gelijk te maken. Zou een roze macho de bestuurder met de zware voet trager laten rijden? Dat werd betwijfeld. Naast kritiek op de creatie werd ook luidop de vraag gesteld of dit soort campagnes wel voldoende impact genereren. Maarten Van Daele, van een ander communicatiebedrijf, stelde al op 1 oktober 2015, dus vlak na de lancering, in De Morgen dat u beter zou investeren in onderzoek naar nieuwe technieken voor gedragsverandering dan dit soort zinloze campagnes te financieren. Hij gooide weliswaar niet alles op de schop. Hij brak een lans voor de sensibiliseringscampagnes die wel kunnen werken, zoals de BOB-campagnes, die het tegendeel bewezen hebben. Dat kwam volgens hem doordat de BOB-campagne inspeelt op bestaande sociale normen en handhavingcampagnes, en vandaar een sterk merk is geworden. Na uw beslissing om niet met Ray door te gaan, heeft ook Jens Mortier van de Mortierbrigade de campagne met de grond gelijk gemaakt. Hij vond ze bijzonder oubollig.

Minister, na de zesde staatshervorming is dit de eerste keer dat u een eigen Vlaamse sensibiliseringscampagne opzet. Het was een behoorlijk duur experiment, en het resultaat was niet wat het moest zijn. Dat is natuurlijk bijzonder jammer, maar in uw Verkeersveiligheidsplan en uw Fietsplan kondigt u nog meer van die sensibiliseringscampagnes aan die weggebruikers moeten aanzetten tot een veiliger gedrag.

Ik begrijp uit de mediaberichten dat het een bewuste keuze van uw kabinet was om naar een meer lichtvoetige communicatie te gaan, maar die is dus niet aangeslagen. Blijft u van mening dat de campagnes rond verkeersveiligheid best luchtig mogen zijn? Of wilt u in de toekomst toch gaan voor sensibiliseringsacties die een andere richting uitgaan? En welke richting is dat dan?

Er werd al meermaals aangegeven dat het moeilijk is om de impact van sensibiliseringscampagnes na te gaan. Zult u daarom in de toekomst ook inzetten op nieuwe technieken om tot gedragsverandering in het verkeer te komen? Welke zijn dat dan?

Bij de lancering was u tevreden dat Vlaanderen eindelijk zijn eigen mascotte voor verkeersveiligheid had. Als het uw vraag was voor zo'n aparte Vlaamse mascotte, waarom zegt u dan dat er te veel verkeersfiguren zijn? Dat staat daar toch enigszins haaks op. U hebt er immers zelf een bij gecreëerd. Betekent dat ook dat u bij de nieuwe campagnes geen nieuwe verkeersfiguren zult ontwikkelen?

De campagne rond de figuur van Ray is blijkbaar negatief beoordeeld, aangezien u de campagne stopzet. Ik zou graag zicht krijgen op hoe die evaluatie precies is verlopen. Welke aandachtspunten uit die evaluatie neemt u mee naar uw volgende sensibiliseringscampagnes, zeker aangezien u er zelf nog een aantal aankondigt in

uw Verkeersveiligheidsplan en uw Fietsplan? Welke richtlijnen zult u meegeven aan degenen die de campagnes moeten ontwikkelen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wij zijn sinds 1 januari 2015 bevoegd voor het voeren van zulke sensibiliseringscampagnes. Wat heeft men gedaan bij ons Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)? Om geen lacune te veroorzaken, is op 17 september 2014 een bestek gepubliceerd met een open offerteaanvraag voor de sensibiliseringscampagnes, waarbij vijf campagnegolven centraal stonden over vier thema's: snelheid, gordel, gsm en twee keer alcohol.

In februari 2015 werden er negen offertes beoordeeld door een jury: drie leden van het departement en één lid van de VSV. Dat leidde tot de aanduiding van Leo Burnett als beste. Dat was de keuze van een onafhankelijke jury, en die steun ik. Ik neem er dan geen afstand van. Men zegt dat het mijn keuze was en dat ik er lyrisch over was. Er was echter een onafhankelijke jury aangeduid, en ik verdedig de keuze die deze jury heeft gemaakt.

Men wilde nieuwe paden bewandelen en men was gecharmeerd door de voorstelling van het betrokken communicatiebureau.

Eind september 2015 werd de eerste golf ingezet met het thema snelheid. Gelet op de opmerkingen die werden gemaakt heb ik aan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV), wat voor mij een belangrijk representatief orgaan is, gevraagd een evaluatie te maken. Binnen dat huis bestaan er verschillende kamers waarvan één specifiek gaat over communicatie en sensibilisering. Op basis van interne discussie hebben zij een aantal vragen en bedenkingen geformuleerd en hebben zij een evaluatie gemaakt waarbij eerder negatieve elementen overheersten. De radiospot was wel positief omdat die blijft hangen. De feedback van de verenigingen op dat vlak is positief.

Wat echter het figuurtje Ray betreft, lijkt er geen mogelijkheid tot identificatie. Daarnaast overstemt de figuur de boodschap. Vraag was ook of Ray de specifieke doelgroepen wel aanspreekt en of hij niet te soft en belerend is. Naar aanleiding van de geformuleerde bedenkingen hebben we besloten te kiezen voor een heroriëntering.

Uit de geschetste chronologie blijkt dat ik me niet heb gemoeid met die openbare aanbesteding. Het is de jury die ter zake oordeelt.

Wat de toekomstige campagnes betreft, hanteren we de uitgangspunten van het intussen goedgekeurde Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. We willen de weggebruikers actief aanspreken op hun rol en op hun gedrag in het verkeer. Dat zal soms met confronterende campagnes zijn, maar evengoed met humoristische campagnes. Het is dus niet het ene of het andere.

We werken daarbij in het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dat bestond destijds nog niet, maar het functioneert intussen wel goed. De coördinatie vertrouwen we toe aan de VSV, gelet op de expertise die zij door de jaren heen hebben opgebouwd inzake communicatie en sensibilisering.

De focus ligt op de belangrijkste probleemgebieden, dat verandert niet. We proberen wel een meer overkoepelende benadering tot stand te brengen. Enerzijds maken we daarbij gebruik van grootschalige affichecampagnes, acties op het terrein en gerichte sensibilisering voor risicogroepen. Anderzijds sensibiliseren we ook rond specifieke thema's die kwetsbare weggebruikers of specifieke leeftijdsgroepen sterk aanbelangen, zoals het gebruik van de fietshelm, het niet verlenen van voorrang enzovoort.

We kennen aan de VSV een jaarlijkse subsidie toe van 1.800.000 euro voor het uitvoeren van deze opdracht. De VSV realiseert in 2017 zes grootschalige sensibiliseringscampagnes met affichage over de belangrijkste verkeersveiligheidsthema's zoals overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, afleiding, gordeldracht. De focus blijft met andere woorden liggen op de belangrijkste probleemgebieden.

De timing van de campagnes is afgestemd op de affichagekalender van de Vlaamse overheid. Het gaat dan over het netwerk van affichageborden langs autosnelwegen en gewestwegen, beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer. We proberen dit te combineren met andere media, online, sociale media, televisie of printadvertenties.

Wat de eerste campagne in 2017 betreft, zullen we de campagne die we deze maand hebben ingepland over de wijziging in het snelheidsregime, herhalen. In juni en december blijven we uiteraard samenwerken met het BIVV en de andere gewesten voor de BOB-campagnes.

De VSV realiseert daarnaast twee doelgroepgerichte sensibiliseringscampagnes over specifieke thema's die kwetsbare weggebruikers of specifieke leeftijds- of risicogroepen sterk aanbelangen. Dat impliceert gerichte boodschappen en specifieke mediakeuzes die aangepast zijn aan de doelgroep en de thematiek.

Voor een maximaal effect worden de doelgroepgerichte campagnes waar mogelijk gecombineerd met versterkte controles door de politiediensten. Dat is wat we een geïntegreerde aanpak noemen. Wanneer we dus een affichagecampagne voeren over snelheidsbeperking, dan is er dus ook een inspanning van de politie. Hetzelfde geldt voor rijden onder invloed en voor evenementen, bijvoorbeeld in het uitgaansleven of op specifieke risicoplekken. De sensibiliseringscampagnes worden ook ondersteund door terreinactiviteiten uitgevoerd door de VSV-vrijwilligers, informatieverstrekking via een online informatieplatform, een jaarlijkse online verkeersquiz en de wekelijkse tv-uitzendingen Kijk Uit. Dit is een communicatieve keten die ook eindigt met de politieacties op het terrein. De weggebruiker stelt proefondervindelijk vast dat er een specifieke campagne wordt gevoerd.

Bij het opzetten, uitvoeren en evalueren van sensibiliseringsinitiatieven baseert de VSV zich op een wetenschappelijk onderbouwde aanpak zoals aanbevolen in de vakliteratuur, onder meer het CAST-project: Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic Safety. De VSV doet hiervoor een beroep op experts inzake gedragsbeïnvloeding, sociale psychologie en sociale marketing, onder meer binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, en een expertengroep ter begeleiding van de campagnes. Het is mogelijk dat er voor het concept humor wordt gekozen, maar ook andere strategieën worden niet geschuwd. Het is kwestie zich niet op voorhand in een hoekje te laten plaatsen. Wel willen we een koepelconcept hanteren, met één huisstijl, met herkenbaarheid ten aanzien van al die campagnes rond sensibilisering en informatieverstrekking inzake verkeersveiligheid.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Blijft de bekende figuur BOB in het nieuwe concept bestaan? Daar wordt niet over gesproken.

De VVSG gaat die campagnes nu organiseren. Hoe gaat dat gebeuren? Er zullen daarvoor reclamebureaus onder de arm moeten worden genomen.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Ik heb begrepen dat BOB blijft bestaan, zowel in de zomer als in de eindejaarscampagne. Wilt u dat, voor alle duidelijkheid, nog eens bevestigen?

U hebt ook gezegd dat u met een mix zult werken en de campagnes met elkaar zult confronteren: de humoristische inslag behouden en voorzien in afwisseling. Het is toch wel belangrijk, zoals u aan het einde van uw antwoord zei, dat we één huisstijl hebben. Het is essentieel dat er één lijn is, dat er duidelijkheid is zodat de boodschap kan aanslaan. Ik ben geen marketingspecialist, maar ik denk dat het herhalings­effect voor de beste resultaten zorgt. Een herhalings­effect kan zich maar voordoen als er eenduidigheid is. Die huisstijl zou dus heel sterk naar voren moeten komen om op termijn positieve resultaten te kunnen boeken. Ik hoop begrepen te hebben dat dat de boodschap is die zal worden meegegeven aan de VSV.

Zoals de heer Keulen heb ik de vraag op welke manier de VSV effectief zal worden ondersteund bij die nieuwe opdracht. Gaat de VSV externe communicatiebureaus inhuren? Gebeurt het in eigen huis? Dat is een extra opdracht. Is daarvoor in extra middelen en mensen voorzien?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Het zal ons niet meer verbazen dat we dat project gestopt zien. Als het effect onvoldoende is, is het ook niet nodig het nog langer te blijven gebruiken. Ik heb het daarnet misschien wat ludiek uitgedrukt, maar het is wel inherent aan mediacampagnes dat ze de ene keer wel goed aanslaan en de andere keer iets minder. Dat heeft op zich niets met het idee te maken. Ik heb dat daarnet ook zo verwoord. Het type en de boodschap die werden neergezet, evenals de manier waarop ze werden neergezet, waren op zich misschien wel goed, maar er waren enkele kleine details in het geheel die ervoor zorgden dat het bij de mensen niet zo aansloeg als het had moeten aanslaan. We moeten niet direct met de vinger beginnen wijzen naar het beoordelend comité of naar de heer Burnett als mediamaker op zich. Het verschijnsel is inherent aan campagnes.

Ik neem nog een aantal zaken mee uit uw antwoord. Het is goed dat u het meer humoristische gebruik van campagnes blijft beogen, naast de schokeffecten. Schok­effecten zijn goed voor een tijd. We zien bijvoorbeeld bij tabaksreclame dat na een tijdje die grove foto's op verpakkingen hun uitwerking bij de rokers missen. Het zal een combinatie van beide moeten blijven. Daarnaast, zoals mevrouw Christiaens zei, zal de huisstijl en het repetitieve zeker bijdragen tot de impact van een en ander.

Ik onthoud vooral de geïntegreerde aanpak, met de politiecampagnes, en met het handhavende aspect, om het geld dat is uitgegeven voor campagnes, optimaal te laten renderen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik begrijp natuurlijk wel dat u afstand probeert te nemen van een campagne die wat mislukt, en dat u zegt dat u de jury, die onafhankelijk was, hebt gevolgd en dat u daar als beleidsverantwoordelijke eigenlijk niets aan te zeggen hebt, maar ik vind dat toch wel wat merkwaardig. U bent verantwoordelijk voor het mobiliteitsbeleid, en ook voor deze verkeersveiligheids­campagnes. Het is trouwens een bevoegdheid die is overgekomen bij de zesde staatshervorming. Het lijkt alsof u de afstand tussen u en de campagne nu zo groot mogelijk wilt maken, terwijl u er in 2015 zeer tevreden over was dat Vlaanderen nu ook zijn eigen verkeersveiligheidsfiguurtje had.

Ik zou graag de evaluatie zien die in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid is gemaakt en die u nu hebt toegelicht. Ik kan me voorstellen dat dat een uitgebreider document is. Ik zou graag hebben dat het parlement die evaluatie ter beschikking krijgt, zodat we kunnen zien hoe ze gelopen is. Vlaanderen is gelukkig geen eiland. Ook in het buitenland heeft men ervaring met verkeersveiligheids­campagnes. Er bestaat heel wat onderzoek. Een stevige evaluatie met zicht op de wetenschappelijke onderbouw lijkt me dus toch wel nodig. Ik vraag dus dat de commissie die evaluatie kan inkijken.

Minister, begrijp ik goed uit uw laatste antwoord dat u naar een overkoepelende strategie wilt gaan, dat u al die specifieke doelgroepen dan met een en hetzelfde soort figuurtje, huisstijl gaat aanspreken? Of is er toch altijd nog een mogelijkheid om te moduleren? Er zijn immers mensen die te snel rijden, mensen die rijden onder invloed, mensen die de gsm gebruiken, mensen die geen gordel dragen. Of gaat men al die doelgroepen geïntegreerd, met één huisstijl benaderen? Dat was me niet helemaal duidelijk. Ik kon niet helemaal concreet afleiden wat u bedoelde met een overkoepelende strategie of een overkoepelende huisstijl.

De voorzitter: Mijnheer Rzoska, we zullen zorgen voor de informatie.

Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik neem geen afstand van de keuzes die een onafhankelijke jury heeft gemaakt. Dat is een goedkope overdrijving. Als een jury een keuze maakt, dan verdedig ik die, punt aan de lijn. Als er een evaluatie is die zegt dat dit uiteindelijk op het terrein een minder goede keuze is, dan verdedig ik die evenzeer. Ik geef u gewoon de criteria en de overwegingen mee die men heeft gemaakt.

De BOB-campagne blijft inderdaad. Dat had ik al gezegd.

De huisstijl is overkoepelend, maar er is natuurlijk een verschil tussen een huisstijl en je boodschap. Je gaat je boodschap aanpassen in functie van je doelgroep. Het is niet omdat je één huisstijl hebt, dat je daardoor altijd dezelfde boodschap gaat hanteren. Het ene staat het andere niet in de weg.

Er worden externe bureaus ingeschakeld door de VSV, omdat de VSV op zich geen communicatiebureau is. Zij ressorteren ook onder de wet op de openbare aanbestedingen en de overheidsopdrachten. Vanzelfsprekend zullen ze ook gebruikmaken van externe partners, en dus ongetwijfeld van bureaus. Binnen hun werkingsmiddelen kunnen ze daarvoor geld uittrekken. Ze hebben 1,8 miljoen euro. Er wordt ook nog eens in om en bij 700.000 euro voorzien voor mediaruimte, dus om ruimte te kunnen aankopen bij externe mediapartners.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de doorbraak inzake het mobiliteitsbudget – 372 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, collega's, minister, de opmaak van de federale begroting voor volgend jaar resulteerde in een aantal nieuwe maatregelen en doelstellingen. Een van die duidelijk geformuleerde doelstellingen van het akkoord is de uitwerking van een mobiliteitsbudget.

Minister, ik vind het een goede zaak dat er nu eindelijk ook een doorbraak in deze problematiek lijkt aan te komen, zeker ook omdat in het Vlaamse regeerakkoord en ook in uw voorgaande beleidsbrieven de ambitie werd geuit om die weg te gaan bewandelen, om daarnaar te streven. Vanzelfsprekend moet u goed samenwerken met de federale overheid, want het gaat over arbeidsrecht, fiscaliteit en parafiscaliteit, die federale bevoegdheden zijn.

Vanuit Vlaamse hoek hebben we reeds enkele proefprojecten en studies gekend. U verwees in juni nog in deze commissie naar die projecten en onderzoeken door

het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) en KPMG op dit domein. Uit die praktijk bleek ook dat vooral veel jonge werknemers hier klaar voor zijn. Dat is een goede zaak. Hoewel deze materie grotendeels federaal is, lijkt het me relevant te bekijken hoe we als gewestelijke overheid kunnen inspelen op het welslagen hiervan, op de finaliteit. Daar staan we immers samen voor.

Om zo veel mogelijk mensen te laten gebruikmaken van de verschillende mobiliteitsmodi moet dat ook een efficiënte en rationele keuze zijn. Het aandeel van de vaste kosten eigen aan een vervoersmiddel leidt er vaak toe dat het efficiënter is om voor één vast vervoermiddel te opteren. Denk dan maar aan de abonnementsprijzen van het openbaar vervoer en de vaste kosten bij een wagen, zoals verzekeringen, belastingen, onderhoud en dies meer. Dat is zeker iets dat de diverse betrokken overheden voor ogen moeten houden. Zeker wat het openbaar vervoer en de verkeersfiscaliteit betreft, is hier een rol weggelegd.

Ik denk dat de tariefintegratie in dezen een belangrijke uitdaging is. Zo zal bijvoorbeeld een reiziger tussen Gent en Brussel er moeilijk van kunnen worden overtuigd om te kiezen voor het openbaar vervoer als hij daarvoor drie abonnementen bij drie operatoren moet aankopen.

Minister, Helsinki kan daarbij voor u en voor ons allemaal een stichtend voorbeeld zijn. Daar werd de tariefintegratie in grote mate doorgevoerd met een app. Via die app kan men als het ware een mobiliteitsabonnement nemen.

Minister, op welke manier zult u samenwerken met de federale overheid bij de realisatie van het mobiliteitsbudget? Schuift u bepaalde voorkeuren naar voren met betrekking tot de manier waarop dit federaal moet worden uitgewerkt? Welke uitdagingen ziet u op uw eigen beleidsniveau om het welslagen van dit initiatief te bevorderen? Ziet u mogelijkheden voor een tariefintegratie tussen de verschillende vervoersmodi, naar analogie met die app in Helsinki?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Als u het mij vraagt, lijkt het me essentieel dat dat uitgewerkte systeem van een mobiliteitsbudget geen negatieve impact heeft op de loonlasten en geen inkomensverlies met zich meebrengt voor de werknemer. Het moet dus budgetneutraal zijn, zowel voor de werkgever als voor de werknemer.

Concreet denk ik aan een aantal elementen. Er is het element van de flexibiliteit en de vrije keuze voor zowel werkgevers als werknemers. Het moet ook een eenvoudig en flexibel systeem zijn voor zowel werkgevers als werknemers. Ik denk dat daar nog wel de moeilijkheid zal liggen. De precieze invulling laten we dan natuurlijk over aan het overleg tussen werkgevers en werknemers, op individueel niveau, op sectoraal niveau of op bedrijfsniveau. Er mogen ook geen extra administratieve lasten zijn voor werkgevers. Er wordt dus natuurlijk gewerkt in de richting van één mobiliteitsvergoeding, en dus ook één factuur. De focus moet ook liggen op een reële meerwaarde voor werknemer en werkgever, dus minder file-uren, minder parkeerplaatsen, meer fietskilometers. Tot slot moeten de drempels worden weggerukt in de regelgeving met betrekking tot het fiscale en het parafiscale die de combineerbaarheid van verschillende vervoersmodi in de weg staan. Voor zover ik de technische aspecten van de zaak volledig ken, is een van de concrete moeilijkheden bijvoorbeeld het feit dat je fiscaal een andere behandeling hebt dan parafiscaal. Als het bijvoorbeeld gaat over voordelen van alle aard heb je een andere behandeling op het vlak van de fiscaliteit dan in het kader van de RSZ. Daarmee benoem ik maar één van de technische discussies of complicaties.

Rechtstreeks is de rol van de Vlaamse overheid in dezen natuurlijk beperkt. Het is de federale regelgeving die moet zorgen voor het wegwerken van drempels en het stroomlijnen van de fiscale en de parafiscale regelgeving, met de sociale zekerheid,

die de combineerbaarheid van verschillende vervoersmodi in de weg staan, zodat een attractief alternatief kan worden geboden. Uiteindelijk beslist het bedrijf of het al dan niet een mobiliteitsbudget invoert en een werknemer of hij er al dan niet van gebruikmaakt.

Voor de werkgever zijn die ene mobiliteitsvergoeding en die administratieve verwerking dus belangrijk als succesfactor. Voor de gebruiker is die ene app of die mobiliteitskaart dat evenzeer. Daar kunnen we wel een rol in spelen, bijvoorbeeld als het gaat over een doorgedreven ticket- en tariefintegratie. Het concept Mobility as a Service (MaaS) is op dat vlak een goed voorbeeld, omdat dat de facto ook een belangrijk drempelverlagend effect heeft voor het gecombineerd gebruik van de verschillende vervoersmodi. Dat is natuurlijk de essentie van die app: je hebt één soort krediet en daarmee kan je de verschillende vervoersmodi door elkaar gebruiken, of dat nu het openbaar vervoer, een bedrijfswagen of een andere vervoersmodus is.

In jullie resolutie over de transitiebeheersovereenkomst vragen jullie trouwens dat men zich maximaal inschakelt "in de principes van de combimobiliteit om het reizen overstapcomfort voor de reiziger maximaal te vergroten door tarief-, netwerken informatie-integratie met zoveel mogelijk andere (...) modi en mobiliteitsspelers te realiseren, inclusief overleg met betrekking tot grensoverschrijdende dienstverlening". Ten derde vragen jullie "het openstellen van alle beschikbare data, onder andere met het oog op de ontwikkeling van innovatieve toepassingen".

Ik had net over die laatste doelstelling recent nog een discussie in de schoot van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM). Sommigen pleiten ervoor dat we van overheidswege zelf zulke apps realiseren. Ik denk niet dat dat onze taak is. Ik denk ook niet dat we het op dat vlak beter zouden doen dan de privésector, integendeel. We moeten in eerste instantie zorgen voor het volledig ten dienste stellen en het volledig openbaar maken van die data. Op dat vlak zie je toch nog wel enige terughoudendheid bij onze entiteiten, die die data toch liever ook een beetje beschouwen als een soort 'fonds de commerce' en die niet altijd willen vrijgeven, zeker toch niet de data die heel actueel zijn. De dienstroosters en zo, dat is allemaal geen probleem, maar inzake de heel actuele data is er soms enige terughoudendheid. Ik denk dus dat daar vooral een rol voor ons is weggelegd. Die aanbevelingen nemen we trouwens ook mee in de werkzaamheden met betrekking tot de transitiebeheersovereenkomst.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik heb goed begrepen dat u dit federale initiatief ondersteunt. Dat is positief. U benut ook uw eigen bevoegdheid maximaal ter ondersteuning ervan, in het bijzonder op het vlak van die tariefintegratie. Ik vind dat dus zeer positief. Ik ben blij dat u mijn inzicht deelt over die app, want in uw vorige beleidsbrief stond nog dat u zelf met een Vlaamse app zou komen. De overheid moet dat inderdaad niet zelf doen. In de privésector zijn er genoeg grijze cellen om dat te doen. De overheid moet de privésector niet overtreffen op dat vlak. Dat zal trouwens toch niet lukken. Het is dus goed dat dat is geschrappt, waarvoor dank. Ik ging daar straks nog op terugkomen bij uw beleidsbrief.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, het mobiliteitsbudget werd een tweetal jaar geleden op tafel gelegd, en ondertussen is er een algemeen draagvlak bij elke politieke partij. Men vindt dat een heel belangrijk onderdeel in de fileproblematiek, met de keuzevrijheid en de flexibiliteit voor de werknemer om de auto aan de kant te laten staan en voor een ander vervoersmiddel te kiezen. Half juni heb ik hier aan u een vraag gesteld naar aanleiding van de resultaten toen van de studie, van het project van het VIM. Er is nog een tweede onderdeel in dat project. Dat was aan KPMG gegund. Zij doen dan voornamelijk onderzoek met betrekking tot de

fiscaliteit, de parafiscaliteit, het arbeidsrecht, de RSZ en dergelijke meer. Dat onderzoek was toen nog niet klaar. Dat is natuurlijk federale materie, maar hebt u weet van een timing wat die studie betreft?

Verder meen ik, zoals de heer De Clercq hier terecht beklemtoonde, dat het nodig is dat u uw Vlaamse bevoegdheid blijft inzetten om proactief te werken om alle vervoersmodi op elkaar te kunnen afstemmen, zodat we hier ook klaar zijn met de randactiviteiten ter zake zodra er een volledig federaal akkoord is, zodat dat kan worden geïmplementeerd.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb geen zicht op de stand van zaken met betrekking tot die KPMG-vraag. Daar moet ik op terugkomen. Ik kan het niet uit het hoofd zeggen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Van Malderen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kostprijs van een rijbewijs – 385 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, wij proberen vanuit onze fractie om punctueel aan vakministers vragen te stellen om de hefboomen te identificeren waarmee we het armoederisico in Vlaanderen wat kunnen reduceren. Ook relatief kleine ingrepen kunnen daarbij een groot verschil maken, om een bepaald tv-programma uit een iets verder verleden te parafraseren. Een voorbeeld daarvan is de kostprijs van een rijbewijs. Het is, zeker in deze commissie, zonneklaar dat het hebben van een rijbewijs een grote hefboom betekent in de mobiliteit van mensen. Die mobiliteit is voor heel veel mensen een voorwaarde om bijvoorbeeld actief te kunnen participeren aan de arbeidsmarkt. En we weten dat werk een heel belangrijke voorwaarde is om armoede tegen te gaan.

Sinds de zesde staatshervorming, minister, bent u bevoegd voor de reglementering rond het rijbewijs. Er zijn een aantal wijzigingen gepland. Zonder in detail te willen treden, gaat het over het zwaarder bestraffen van zware fouten en het toevoegen van een aantal extra manoeuvres en het leren rijden met gps bij het praktisch examen. Er zijn echter ook een aantal zaken waar kosten aan verbonden zijn. We stellen ons de vraag in hoeverre daarbij rekening gehouden is met de armoedeproblematiek, in positieve of in negatieve zin.

Voor het afleggen van een theoretisch examen is de prijs in de verschillende examencentra gelijk aan 15 euro. Er loopt ook al een tijdje een project 'Rijbewijs op school', waarbij laatstejaarsscholieren van het middelbaar onderwijs voor 20 euro kunnen genieten van een opleiding voor een theoretisch rijbewijs. Voordien was dat gratis. Als iemand twee keer faalt bij het afleggen van een theoretisch examen, is die persoon verplicht om een opleiding te volgen bij een rijsschool, en dan zitten we met een factuur tot 100 euro.

Ook voor het theoretisch examen zijn er verschillende kosten waarmee we rekening moeten houden. Er is een algemene kost van 36 euro voor het afleggen van een examen. Wie op vrijwillige basis een opleiding wil volgen bij een rijsschool, bijvoorbeeld omdat men thuis niet over een voertuig beschikt of geen begeleider vindt, moet daar al snel een hoger bedrag voor neertellen. We spreken dan over bedragen van 300 tot 1300 euro. Dat zou ertoe kunnen leiden dat kandidaat-bestuurders

ervoor kiezen om geen opleiding te volgen. Dat brengt dan een aantal risico's met zich mee, omdat de slaagkans op een examen uiteraard kleiner wordt, waardoor de kans om het opnieuw te moeten doen weer groter wordt en je een herhaling van de kosten dreigt te hebben.

Een andere wijziging gaat over de driejaarregel. Jongeren die hun theoretisch examen op 18-jarige leeftijd aflegden en daarna bijvoorbeeld gingen studeren, kwamen vaak tot de onaangename vaststelling dat hun voorlopig rijbewijs vervallen was, waardoor ze drie jaar moesten wachten voor het opnieuw kunnen behalen van hun voorlopig rijbewijs. U onderneemt terecht actie tegen die regel, maar daar staat ook weer een kostprijs tegenover. Na het vervallen van het voorlopig rijbewijs kan de kandidaat-bestuurder zes uur opleiding volgen bij een erkende rijsschool. Daar staat dan weer een kost van 300 euro tegenover.

Ik heb daarnet al gewezen op het belang van het hebben van een rijbewijs voor de arbeidsmarkt. Het lijkt mij dus dat we de moeite moeten doen, minister, om in detail te bekijken in hoeverre hervormingen en zelfs constant beleid aanleiding geven tot mogelijke hindernissen bij het behalen van een rijbewijs voor de specifieke doelgroep van mensen in armoede.

Minister, erkent u de problematiek met betrekking tot de kosten voor het behalen van een rijbewijs, in het bijzonder voor mensen in armoede en kinderen van mensen in armoede? Zijn er bijkomende kosten die zullen worden doorgerekend aan de kandidaat-bestuurders bij de wijzigingen die u plant? Zo ja, welke? Zult u andere initiatieven nemen – dat hoeft zelfs niet louter financieel te zijn – om de kosten van een rijbewijs te drukken of bijvoorbeeld om het faalpercentage naar beneden te krijgen? Acht u het mogelijk om projecten als 'Rijbewijs op school' uit te breiden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb het Verkeersveiligheidsplan uitgebreid voorgesteld en besproken in deze commissie. Ik heb toen ook de nieuwe contouren geschetst van de rijopleiding en wat daarmee gepaard gaat. Ik ben daar ook heel open in geweest. Als we iets willen doen aan de schande van de vierhonderd verkeersdoden per jaar, als we die dodentol lager willen, dan zullen we de lat hoger moeten leggen. En dat zit dus ook vervat in de opleiding. Ik heb in mijn toelichting toen ook een en ander in een ruimer perspectief geplaatst.

Welke kost hebben wij in het toekomstige model? Het theoretisch rijexamen is 15 euro. Dat is evenveel als vandaag. Het praktisch examen gaat van 36 naar 39 euro. We voorzien nu ook in een terugkommoment, 6 à 9 maanden na het behalen van het rijbewijs, omdat we vaststellen dat dat de meest 'nefalgieke' periode is voor beginnende chauffeurs. Na het behalen van 700 à 1000 kilometer gaat men de eigen kwaliteiten overschatten en de risico's onderschatten, met heel wat accidenten tot gevolg. Je ziet dat gewoon in de ongevallenstatistieken. Daarom hebben we dat terugkommoment ingevoerd. Dat komt op 120 euro.

Dat wil dus zeggen dat je een totaal kost van 174 euro hebt, als je gebruikmaakt van de vrije begeleiding, voor het behalen van een rijbewijs. Wij stellen voor alle duidelijkheid geen verschillen vast in de slaagcijfers tussen enerzijds de procedure van vrije begeleiding en anderzijds de procedure via de rijsschool. Het is dus niet zo dat uit de praktijk zou blijken dat je via de vrije begeleiding minder kans op slagen maakt. Dat blijkt alleszins niet uit de slaagcijfers zoals we die vandaag kennen. Daarom heb ik er ook expliciet voor gekozen, tegen wat druk en kritiek in, om die vrije begeleiding overeind te houden en dus de goedkope formule te kunnen behouden.

Die 174 euro lijkt mij dan nogal futiel in verhouding tot de transportkosten, namelijk de huur of aankoop van een wagen. Als je spreekt over mensen in armoede,

denk ik dat die kost vooral een probleem zal zijn, veeleer dan die 174 euro voor het behalen van een rijbewijs.

Als we dat bovendien in internationaal perspectief bekijken, zien we dat wij zeer goedkoop zijn. Je schrikt daar toch van. Ik heb daar eens een overzicht van laten maken. Ik kan u dat bezorgen. Daaruit blijkt dat wij veruit bij de goedkoopste zijn. Kijken we even naar de ons omringende landen. In Nederland is dat 2500 euro, in Frankrijk 1500 euro, in Duitsland 1400 euro, in het Verenigd Koninkrijk 1500 euro en in Luxemburg 1040 euro. Dat is toch allemaal een veelvoud van onze vernieuwde opleiding in Vlaanderen. We kunnen zelfs verder in Europa kijken. Bulgarije, niet meteen het meest welvarende land van de Europese Unie, zit met 300 euro het dichtst bij onze kostprijs van 174 euro. Zelfs Griekenland heeft nog een kostprijs van 900 euro voor het behalen van een rijbewijs. Dat zijn toch gigantische verschillen.

Het praktijkexamen zal inderdaad van 36 naar 39 euro gaan. Dat is een beperkte stijging met 3 euro, maar in ruil daarvoor kun je ook een verbeterd examen afleggen. Naast de extra manoeuvres en het zelfstandig rijden die getest zullen worden, komt er immers ook een onderdeel bij dat heel waardevol blijkt, namelijk de risicoperceptietest. Daarbij leer je voor een computerscherm te reageren op andere weggebruikers. We voelden dat immers aan als een manco in de rijopleiding en bij het examineren, dat er te veel gefocust wordt op de eigen positie in het verkeer en er te weinig rekening wordt gehouden met en geanticipeerd op andere weggebruikers en openbaar vervoer, gelet op het feit dat ons verkeer alsmaar drukker wordt en er steeds meer weggebruikers en steeds meer impulsen zijn.

Dat is er dus bij gekomen, maar die 3 euro dekt absoluut niet de meerkost die wij hebben met de invoering van dat vernieuwde rijexamen. Een werkelijke doorrekening van de prijs per examen zou de facto tot een verdubbeling van de prijs leiden, maar dat is dus niet het geval.

Naast de wijzigingen aan het examen zullen begeleiders van kandidaten die vanaf 1 juni met de rijopleiding starten, een vormingsmoment moeten volgen. Daar heb ik nog geen afgeklopte prijsformule voor, maar dat zal ongeveer 20 euro zijn, voor tweeënhalve tot drie uur. Ik ben nog in onderhandeling, maar het zal ongeveer rond dat bedrag schommelen. Dat is natuurlijk ook een eenmalige kost, maar dan voor de begeleider in het kader van de vrije begeleiding.

Wat de afschaffing van de wachttijd van drie jaar betreft, moet ik u ietwat corrigeren. Heel veel jongeren hebben, ook net door de organisatie van 'Rijbewijs op school', op 18 jaar op school hun theoretisch rijbewijs behaald. Dan krijgen ze dus een voorlopig rijbewijs, dat drie jaar geldig is. Maar wat doen de meesten in de praktijk? Ze gaan naar de hogeschool of universiteit en leggen dat voorlopig rijbewijs in de lade, om daar dan later nog eens aan terug te denken. In het laatste jaar van hun studie halen ze dat dan uit hun lade, denkend dat ze vervolgens kunnen gaan oefenen. Maar dan wordt hun diets gemaakt dat het voorlopig rijbewijs vervallen is. Dan moeten ze ofwel opnieuw drie jaar wachten, ofwel onmiddellijk zes uur rijles volgen en direct rijexamen gaan doen, terwijl ze in de tussentijd niet kunnen oefenen, aangezien ze geen voorlopig rijbewijs meer hebben. Met die formule van zes uur opleiding is de kans bovendien klein dat ze slagen voor dat examen. Ze hebben drie jaar of langer geleden dat voorlopig rijbewijs gehaald en vervolgens moeten ze, volgens de regelgeving van vandaag, zes uur opleiding volgen en meteen hun praktisch rijexamen gaan doen. Of ze moeten de volledige rijopleiding via de rijsschool doen. Dat is twintig uur, met een heel grote kost van ongeveer 1000 euro.

Daarom hebben wij besloten om dat systeem te veranderen: na afloop van die periode kun je zes uur opleiding volgen en vervolgens krijg je opnieuw eenmalig een voorlopig rijbewijs, zodat je opnieuw kunt oefenen in de praktijk en dan met

enige kans op slagen, en ook ter garantie van de verkeersveiligheid van eenieder, je rijexamen kunt afleggen.

Sinds september 2015 wordt inderdaad 20 euro inschrijvingsgeld gevraagd voor de deelname aan 'Rijbewijs op school'. Niettemin subsidiëren we daarvoor nog altijd een bedrag van zo'n 900.000 euro. Ik bekijk samen met de VSV waar we daar in de toekomst mee naartoe gaan. Je stelt immers vast dat steeds meer jongeren het halen van een rijbewijs uitstellen naar een veel latere leeftijd dan 18 jaar. Dan is de vraag hoe we in de toekomst verder gaan met 'Rijbewijs op school'. Maar dat vormt voorwerp van bespreking met de VSV, ook in het kader van de vastlegging van onze samenwerking in de toekomst.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp.a): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. De Vlaamse Regering heeft in het regeerakkoord vastgelegd dat de kinderarmoede, en dus de gezinsarmoede, tegen 2020 moet worden gehalveerd. Dat betekent dat zij tijdens deze legislatuur een extra inspanning zal moeten doen en dat ook de individuele ministers op alle mogelijke bevoegdheidsdomeinen grote en kleine inspanningen zullen moeten doen. Ook die relatief kleine inspanningen zullen nodig zijn om dat doel te bereiken. Dat is een algemene opmerking.

Op basis van een internationale benchmark stelt u terecht dat die 174 euro die op tafel moet worden gelegd op het moment dat iemand via vrije begeleiding een rijbewijs behaalt, in vergelijking met andere kosten een marginale kost is. Dat verhaal verandert op het moment dat men een opleiding moet volgen. Op dat moment betekent dat een grote hap uit het gezinsbudget. Daar staat wel een return tegenover, maar op dat moment moet men in staat zijn om dat bedrag op tafel te leggen.

U hebt daarnet gezegd, en dat is een terechte gedachtegang: 'ik veronderstel'. Ik zou u willen aanraden om de dialoog aan te gaan over deze problematiek met verenigingen waar armen het woord voeren om na te gaan of uw veronderstelling ook klopt. Weten we vandaag of de barrières die wij voor ogen hebben, ook de echte barrières zijn? Misschien kunnen die verenigingen een aantal suggesties doen om ervoor te zorgen dat we geen bijkomende drempels inbouwen en een aantal bestaande drempels kunnen wegnemen.

Daarnaast wil ik u ook vragen om bijzondere aandacht te hebben voor het behalen van het rijbewijs op school. Dat is vandaag laagdrempelig, en het is dan ook belangrijk dat die kostprijs niet wordt opgetrokken. Ik vraag u ook bijzondere aandacht in het kader van de uitbouw van het systeem duaal leren. Men zit daar met een doelgroep waarvan wordt verondersteld dat die zich kan verplaatsen naar een bedrijf. Iedereen weet dat bedrijventerreinen niet altijd even goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer. Vaak hebben jongeren die het profiel hebben om in duaal leren te werken, een leeftijd die toelaat dat zij hun rijbewijs halen. Dat lijkt me een prioritair te benaderen groep op het moment dat u het rijbewijs op school zou willen herbekijken en evalueren.

Tot slot minister, wil ik op geen enkele manier de suggestie wekken dat onze doelstellingen om de financiële drempel voor een rijbewijs laag te leggen, de vaardigheden en de verkeersveiligheid moeten hypothekeren. Dat was eigenlijk de eerste bedenking die ik wilde maken, maar ze is zo evident dat ik ze bijna vergeten was.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Mijnheer Van Malderen, ik wil u graag bijtreden wanneer het gaat over de betaalbaarheid van de rijopleiding in Vlaanderen. Dat moet in de toekomst ook blijven. Ik ga ervan uit dat ze dat vandaag ook is. Zo niet, is de rijopleiding in de rest van Europa alleen voor de elite weggelegd.

Ik sluit me aan bij de minister dat de kostprijs van 174 euro een marginaal bedrag is wanneer men zich met de wagen op de weg begeeft.

Mijnheer Van Malderen, ik denk dat u de discussie over de rijopleiding te eenzijdig benadert. De rijopleiding vandaag moet vooral gaan over de kwaliteit. We moeten ophouden met te praten over het halen van een rijbewijs, want we hebben het nodig in functie van de arbeidsmarkt. We moeten af van de gedachtegang dat het halen van het rijbewijs het binnenhalen is van een bewijs dat men mag rijden. De rijopleiding moet jonge chauffeurs vormen en hen op een veilige manier de weg laten opgaan. Wanneer we zien welke investeringen andere landen doen waardoor zij erin slagen de verkeersdoden bij beginnende chauffeurs in één jaar tijd met 33 procent te doen dalen, dan moet daar vooral de klemtoon liggen. Ik wil er mee over waken dat de rijbewijzen betaalbaar en toegankelijk blijven, maar de eerste zorg moet de kwaliteit van de rijopleidingen zijn.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Mijnheer Van Malderen, ik volg uw redenering dat het al dan niet behalen van een rijbewijs een invloed heeft op de kansen op de arbeidsmarkt. Wanneer we echter een goede rijopleiding willen met verkeerskennis, bewustmaking enzovoort, dan moeten we daarvoor specialisten inzetten, en die kosten geld. Dan kun je niet hebben en te goed houden. Ik kreeg ook even de indruk dat u de verkeersveiligheid niet prioritair vond bij het behalen van een rijbewijs.

De prijzen in het buitenland zijn van een heel andere orde. De nieuwe prijssetting voor het behalen van een rijbewijs als een drempel naar voren schuiven, lijkt me dan ook een brug te ver.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We hebben binnen het VHV gediscussieerd over de bezorgdheid over het behalen van een rijbewijs. Daarbij waren verschillende partners aanwezig waaronder de Gezinsbond, die daarop heeft gewezen. U legt de link met kinderarmoede, maar die zie ik hier niet onmiddellijk, mijnheer Van Malderen.

In geen enkele formule is een kandidaat verplicht om een externe opleiding te volgen voor het behalen van het rijbewijs. Dat kan alleen wanneer men de periode van drie jaar van het voorlopige rijbewijs laat passeren, maar dat is een impliciete keuze die men zelf maakt.

Ik denk dat we erin slagen om met een beperkte meerkost een betere rijopleiding te organiseren die moet leiden tot betere chauffeurs en minder ongevallen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp.a): Minister, het baart me een beetje zorgen dat u niet spontaan de link ziet met kinderarmoede. We weten dat het risico in gezinnen met een zeer lage werkintensiteit immens veel hoger ligt. We moeten er alles aan doen – maar ik bekijk dat vanuit een andere complementaire invalshoek dan een aantal collega's die specialisten zijn op het vlak van verkeersveiligheid – om geen andere drempels te leggen – financiële dan – ten aanzien van die arbeidsmarkt. Het kunnen besturen van een voertuig en zich veilig in het verkeer kunnen begeven, is daartoe een absolute voorwaarde in ons land. Het zou dan ook goed zijn geen bijkomende financiële barrières in te bouwen om dat rijbewijs te halen zonder in te leveren op verkeersveiligheid, vaardigheid enzovoort. We zouden eigenlijk moeten nagaan hoe we die bestaande drempels kunnen verlagen. Ik denk dat het rijbewijs op school daartoe een weg is. We zien dat het landschap aan het veranderen is via duaal leren. Ik wil u dan ook vragen om daarop in te spelen, minister, en de dialoog aan te gaan met armoedeverenigingen en met de ministers Muyters en Crevits.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van dodehoekongevallen met vrachtwagens – 391 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Dodehoekongevallen met vrachtwagens maken in Europa jaarlijks om en bij de 1300 slachtoffers. Minister, u hebt al meermaals laten verstaan dat u eraan denkt om de binnenlandse transportsector maximaal te ondersteunen bij de aanpak van deze dodehoekongevallen. Het verplichten van bepaalde hulpmiddelen is geen bevoegdheid van u, maar u gaf wel al enkele keren aan te willen overgaan tot bepaalde stimuli.

Ongeveer een maand geleden zei u in het radioprogramma Hautekiet dat het verplichten van dodehoekspiegels voor vrachtwagens een project is waar u mee bezig bent. U wilt de binnenlandse transportsector maximaal ondersteunen om dergelijke spiegels te installeren. U sprak daar ook over verschillende systemen die op dat moment nog bekeken werden. Enkele dagen later, op 22 oktober, zei u op het VTM Nieuws dat er voor de installatie van dodehoekspiegels op Vlaamse vrachtwagens een subsidiesysteem klaar zou zijn waarbij de Vlaamse overheid zal instaan voor de financiering van die dodehoekspiegels.

Een dag eerder, op 21 oktober, kondigde u samen met uw collega's van de regering een Vlaams steunpakket voor de transportsector aan. U zei investeringen in meer verkeersveiligheid of meer duurzaamheid te willen belonen.

Sinds kort heeft een ingenieur van de KU Leuven ook een systeem klaar dat vrachtwagenchauffeurs alarmeert wanneer zich in hun dode hoek een fietser of voetganger bevindt. Het systeem zou nauwkeuriger zijn dan de bestaande camera's en spiegels, vooral omdat de chauffeur gealarmeerd wordt, wat een nieuw gegeven is. Het systeem is al in de praktijk getest met verkeerssimulaties en zou voor 95 procent accuraat werken.

Minister, we weten dat u verkeersveiligheid hoog in het vaandel draagt. Kunt u duiden op welke manier u dodehoekongevallen wilt aanpakken? Wat behelst het systeem precies waarover u het had in het VTM Nieuws? Waarom valt de keuze op spiegels en niet op camera's?

Is er een link met het steunpakket voor de transportsector van de Vlaamse Regering waarin investeringen in verkeersveiligheid zullen worden beloofd?

Hoe onthaalt u de ontwikkeling van het nieuwe dodehoeksysteem dat de KU Leuven heeft ontwikkeld? Kunt u het uitrollen van dit systeem helpen faciliteren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U hebt gelijk dat dit thema belangrijk is in het kader van de verkeersveiligheid. Wat doen we vandaag? In het kader van het recente Vlaamse Verkeersveiligheidsplan hebben we daaromtrent een maatregelenpakket opgesteld. Enerzijds willen we informeren en sensibiliseren, zowel ten aanzien van de professionele bestuurders als van de zwakke weggebruikers. We pakken ook de infrastructuur aan om dodehoekproblemen zo veel mogelijk te vermijden. We trachten specifieke infrastructurele aanpassingen door te voeren op die locaties waar zich dodehoekproblemen situeren. Ook bijvoorbeeld een aanpassing van de verkeerslichten

is mogelijk. We kunnen ook zorgen voor de mogelijkheid tot voorsorteren, waarbij in geval van vertrekkend verkeer, de fietsers zichtbaar vóór de vrachtwagens komen te staan in plaats van op gelijke hoogte. We faciliteren ook de afstelling van dodehoekspiegels. We hebben spiegelafstelplaatsen die we promoten. We bekijken nu ook hoe we het aantal spiegelafstelplaatsen kunnen uitbreiden.

Daarnaast dient er zich een opportuniteit aan omdat we in het kader van de kilometervergoeding voor vrachtwagens hadden beslist om een deel van de inkomsten enerzijds te gebruiken voor weginfrastructuur, en anderzijds ook een bedrag ter waarde van ongeveer 40 miljoen euro te voorzien in het kader van flankerende maatregelen voor de transportsector. Ik heb ervoor gezorgd dat naast de maatregelen die daarin vervat zitten over de arbeidsmarkt en onderwijs, zoals werklozen meer leiden naar een job in de transportsector, of mensen via allereerste maatregelen aanmoedigen om de opleiding vrachtwagenchauffeur te volgen, ook in een pakket te voorzien van subsidiemaatregelen in het kader van de verkeersveiligheid. Dat is dus eigenlijk een beetje de combinatie van verkeersveiligheid met een steun voor de transportsector.

We maken concreet geen onderscheid tussen spiegels of camera's. Ik weet niet of ik per ongeluk het ene heb vermeld en niet het andere. Er is wel nog een discussie over de dekking, over de vraag waar we de lat leggen.

U vermeldt ook het nieuwe systeem van de KU Leuven. Voor 95 procent werkt het alarmsysteem, maar ik weet dat dit systeem bijvoorbeeld niet werkt voor mensen met een donkere kleding, om maar iets te noemen. Er is wel een discussie met betrekking tot de normering, maar we zijn in gesprek met de transportsector om dat te concretiseren. Alleszins is de subsidieregeling voor 2017. Voor de eenvoud zouden we wel werken met het ondernemersloket, zodat niet een nieuwe toegang moet worden geopend.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voor mij is het nu duidelijk. Op een korte tijdsperiode zijn er een aantal uitspraken geweest die ik nu beter kan kaderen. Ik onthoud dat het goed is dat er nogmaals extra wordt ingezet op verkeersveiligheid, in het bijzonder op deze maatschappelijk erg relevante problematiek en dat een deel van de 40 miljoen steun gepland is vanaf 2017 voor de regeling voor verkeersveiligheid.

Minister Ben Weyts: Ik weet niet of we op 1 januari 2017 rond zullen zijn met de concretisering, maar ik maak me wel sterk dat ik ervoor zal zorgen dat de steun retroactief werkt, zodat alle aankopen vanaf 1 januari 2017 die kunnen worden bevestigd, onder die regeling vallen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds – 437 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Iets dat is overgekomen met de zesde staatsherziening, is dat de gewesten kunnen bepalen welke snelheidsregimes ze invoeren op de wegen, behalve op de autosnelwegen. De boetes die op de gewestwegen werden uitgeschreven, worden dan federaal doorgestort naar de gewesten, naar het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

Er blijven nog wel enkele onduidelijkheden in deze regeling. Een daarvan is de uitzondering in verband met de autosnelwegen. Die geldt enkel voor de algemene snelheidsbeperkingen en niet voor een situatie met specifieke snelheidsbeperkingen bij aanvullend reglement of ten gevolge van wegenwerken.

De aanvullende reglementen hebben een bijzonder toepassingsgebied en strekken ertoe de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden. Uit hun aard kunnen aanvullende verkeersreglementen geen regels van algemene politie bevatten. Alle opbrengsten uit de inbreuken op de reglementering inzake verkeersveiligheid die tot de gewestelijke bevoegdheden horen, moeten toekomen aan de gewesten.

Wat betreft de snelheidsbeperkingen bij wegenwerken is het niet meer dan logisch dat de opbrengsten van die overtredingen rechtstreeks aan de gewesten toekomen. Hiervan is duidelijk gesteld dat het niet gaat om algemene snelheidsbeperkingen.

Ik heb daarover één bondige vraag: hoever staat het met de afspraken tussen de Vlaamse en de Federale Regering over de doorstorting van de opbrengsten van de inbreuken op de reglementering inzake verkeersveiligheid die tot de gewestelijke bevoegdheden horen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dat is een moeilijke vraag. Los van het feit dat er ongetwijfeld in het parlement nog grotere voorstanders van de zesde staatshervorming zijn dan ikzelf, is de regelgeving nogal complex.

Eenzijds zijn de deelstaten grotendeels bevoegd voor mobiliteit, maar niet voor de boete-inkomsten. Die gaan nog altijd naar het federale niveau, tenzij dan de snelheidsboetes: die komen het Vlaamse Gewest toe, zij het opnieuw via de federale omweg, tenzij dan de boetes uit snelheidsovertredingen, begaan op autosnelwegen. Die komen dan weer het federale niveau toe, tenzij dan de boetes uit snelheidsovertredingen, begaan op autosnelwegen op basis van aanvullende reglementen. Die komen dan opnieuw naar het Vlaamse niveau. Dat is bijvoorbeeld het geval bij dynamische snelheidsborden of bij wegwerkzaamheden. Het is dus redelijk complex.

In het kader van de zesde staatshervorming heeft men een soort foto gemaakt van alle verkeersboetes die op het territorium Vlaanderen worden geïnd. Men is gekomen tot een bedrag van 143 miljoen euro. Men wilde dan 143 miljoen euro doorstorten naar Vlaanderen. Vervolgens heeft men wel via de Bijzondere Financieringswet 143 miljoen euro afgehouden van de financiering van de Vlaamse deelstaat. Langs de ene kant wordt dus gegeven en langs de andere kant teruggenomen.

Daarnaast is alles wat boven het bedrag van 143 miljoen euro komt, een surplus voor Vlaanderen. Ik heb een akkoord bereikt in de schoot van de regering, zodat al hetgeen boven de 143 miljoen euro binnenkomt via die weg op basis van de extra Vlaamse inspanningen, ten bate van de verkeersveiligheid en ten bate van meer boete-inkomsten, kan worden toegewezen. Dat heeft ertoe geleid dat al hetgeen binnenkomt boven de 143 miljoen euro, naar het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds gaat, dat daarvoor speciaal werd opgericht. Meer nog, we hebben daar zelfs een rollend fonds van kunnen maken. Dat wil zeggen dat we al hetgeen we niet uitgeven in jaar x het jaar daarop of enkele jaren nadien kunnen uitgeven.

De grote moeilijkheid is het verkrijgen van de middelen uit de federale kas, omdat men nu al sinds 6 januari 2014 bezig is in een technische werkgroep van juristen, in hoofdzaak van het federale niveau, maar ook met een regionale vertegenwoordiging, om een lijst op te maken met regionale en federale overtredingen,

teneinde te komen tot een uitsplitsing van de geïnde en ingevorderde sommen van de verkeersboetes.

Op het federale niveau zijn er vijf betrokken ministers, namelijk Mobiliteit, Justitie, Financiën, Begroting en Binnenlandse Zaken. Men raakt er echter niet uit om een definitief bedrag te bepalen dat aan alle deelstaten toekomt. In het jaar 2015 werd geschat, op basis van een soort indexering van de 143 miljoen euro, dat Vlaanderen 163 miljoen euro zou krijgen, maar een concrete afrekening is nog niet gebeurd. Ook voor 2016 is men uitgegaan van 160 miljoen euro, maar ook daarvoor is nog geen concrete afrekening gebeurd omdat men er ook op het vlak van software nog niet uit is. Dat is dus een probleem. Ik denk dat ik daarmee naar het Overlegcomité zal moeten in de hoop dat er een definitieve oplossing wordt bereikt, want nog enkele jaren zo verder doen zal ons niet veel bijbrengen. We zijn ondertussen al bezig sinds 6 januari 2014, zonder dat we een concrete afrekening hebben. Dat kan niet blijven doorgaan.

Ik heb nu opnieuw een bedrag van 160 miljoen euro laten inschrijven in de begroting van 2017. We komen daar bij de bespreking van de begroting opnieuw op terug. Ik heb 160 miljoen euro laten inschrijven, maar ik weet niet wat het uiteindelijk zal zijn. Ik hoor nu dat het misschien wel meer zal zijn, maar dat zien we dan wel.

Er zijn bijvoorbeeld ook nog discussies met de FOD Mobiliteit over de aanvullende reglementen. Op autosnelwegen zijn de boete-inkomsten federaal gebleven, wat mijns inziens een totaal verkeerde interpretatie is, waarover ik rechtspraak kan aanhalen om onze thesis te schragen. We blijven daarin rondjes draaien. Ik denk dat ik daarmee naar het Overlegcomité zal moeten.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Wie van ons beiden de koelste minnaar is van de zesde staatshervorming, daar zullen we niet over moeten discussiëren, denk ik. Het is nog maar eens duidelijk gebleken dat we er echt wel werk van moeten maken, al is het alleen maar voor de onderwerpen die we in deze commissie behandelen. Er zitten nog heel wat kwakkels in de overgang. We moeten daar echt wel werk van maken, en eigenlijk toch wel best nog tijdens deze legislatuur, om daar duidelijkheid in te krijgen. Het gaat toch over geld. We hebben u heel de namiddag vragen gesteld, vooral met betrekking tot verkeersveiligheid. Daarvoor zullen die middelen uiteindelijk worden aangewend. Het lijkt me dan ook maar logisch dat we daar werk van maken, dat we weten hoeveel we in kas krijgen en dat we dat op de plaatsen waar het meer dan nodig is, kunnen inzetten.

Tot slot ben ik blij dat u, ondanks de calvarie die u moet bewandelen, toch weer terug in overleg gaat en verder werkt om er een oplossing te bepleiten en een en ander in zijn definitieve vorm wilt laten gieten.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Het is een zeer complex verhaal. Om het nog iets complexer te maken, heb ik hier een persbericht van Johan Van Overtveldt. Hij meldt dat de federale ministerraad op 20 oktober jongstleden akkoord is gegaan met de beslissing om over te gaan tot een vooruitbetaling van de ontvangsten uit verkeersboetes waarop de gewesten sedert de inwerkingtreding van de zesde staatshervorming recht hebben. Minister Van Overtveldt zegt dat die beslissing in een intermediaire oplossing voorziet, waarmee reeds negen twaalfden van de totale opbrengsten uit de inning van verkeersboetes aan de gewesten ter beschikking worden gesteld. Hij heeft het over een voorlopig systeem van vooruitbetaling. Ik vraag me af: is dit effectief een stap vooruit en zorgt het ervoor dat er een meer voorspelbare cadans van inkomsten is in het Verkeersveiligheidsfonds?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Vorig jaar heb ik in verband met het Verkeersveiligheidsfonds gevraagd of er meer duidelijkheid kon worden geschetst tussen de verdeling van wat Vlaanderen zelf wenst te behouden op het vlak van verkeersveiligheid en ook wat er effectief naar de politiezones gaat. Is er op dit moment al meer duidelijkheid op dat vlak?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid: de financiering van de politiezones is nog altijd federaal, dus dat blijft ook via de federale financiering gaan. Bij ons is het dus een soort virtuele overdracht geweest van de boete-inkomsten, want men heeft ons enerzijds 143 miljoen euro gegeven en vervolgens 143 miljoen euro afgenomen. Al hetgeen surplus binnenkomt, boven dat bedrag, gaat wel naar verkeersveiligheid. Maar dat is een zuiver Vlaamse beslissing.

Ik ben dankbaar dat minister Van Overtveldt na ons onderling overleg daaromtrent voor een doorbraak heeft gezorgd, zodat we ten minste toch al iets krijgen. Ervoor waren de middelen immers gewoon geblokkeerd. Omdat die discussie nog niet was afgerond, ook zelfs niet binnen de federale overheid, wou men gewoon geen middelen uitkeren zolang er geen oplossing was en zolang men niet wist wie wat kreeg. Hij heeft daarom dan toch nog de beslissing genomen om op zijn minst al een deel van de geraamde inkomsten toe te kennen. Dat was ten minste al een stap vooruit, in die zin dat we toch al een deel van de cash hadden.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp·a): Enigszins aansluitend op wat collega de Kort zei, als ik het goed begrijp is het zo dat, hoe meer het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds kan verkrijgen, hoe minder de politiezones, dus de gemeentes krijgen.

Minister Ben Weyts: Het is uw staatshervorming, hé.

Renaat Landuyt (sp·a): Het is uw fonds.

Minister Ben Weyts: Ja, maar het is uw staatshervorming.

Renaat Landuyt (sp·a): Ja, maar het is uw fonds. Ik wil weten hoeveel u afpakt van de gemeenten.

Minister Ben Weyts: Helemaal niets. Ik zal het nog eens uitleggen. Dat is het hem net: die financiering van de politiezones is federaal gebleven.

Renaat Landuyt (sp·a): Niets houdt u tegen om dat Verkeersveiligheidsfonds proactief Vlaams gemeentevriendelijk en politiezonevriendelijk te gebruiken, maar u bent het weer in uw eigen zak aan het steken.

Minister Ben Weyts: Ik vind het wel kras dat u mij nu iets gaat verwijten. Ik zal u didactisch uitleggen wat u zelf hebt goedgekeurd in het federaal parlement. Wat heeft men federaal gedaan? Men heeft gesteld dat men de inkomsten die in Vlaanderen worden geïnd via de boetes, aan Vlaanderen zou teruggeven. Men heeft toen een foto gemaakt en kwam men op 143 miljoen euro. De slimmigheid is natuurlijk dat men via de Bijzondere Financieringswet ook 143 miljoen euro heeft afgehouden van de financiering van Vlaanderen. Dat was dus een nuloperatie. De financiering van de politiezones heeft men federaal behouden. Het is uiteindelijk maar een deel van die boete-inkomsten die men aan Vlaanderen heeft gegeven. De rest heeft men gehouden voor de financiering van de politiezones, en trouwens ook, zoals men vroeger deed, voor de financiering van Justitie en van Binnenlandse Zaken. Daar werden veel zaken mee betaald.

Uiteindelijk was dat dus een nuloperatie. In de schoot van de Vlaamse Regering heb ik een overeenkomst bereikt. We hebben nu, dankzij de zesde staatshervorming, ook extra bevoegdheden op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid, wat positief is. Zo kunnen we bijvoorbeeld ook meer camera's zetten. Dat bedrag kan hoger zijn dan 143 miljoen euro. Wel, ik vind dat alles boven die 143 miljoen euro moet terugvloeien naar verkeersveiligheid. Dat is immers de resultante van inspanningen die wij in Vlaanderen op het vlak van verkeersveiligheid hebben gedaan, dus moeten we ter zake een zekere 'juste retour' hebben en moeten die inkomsten ook worden besteed voor meer verkeersveiligheid. Daarover was er een akkoord binnen de Vlaamse Regering: alles wat vanuit de federale overheid binnenkomt boven op die 143 miljoen euro, gaat naar het Verkeersveiligheidsfonds. Dat is ook een rollend fonds. We moeten dat dus niet op jaarbasis uitgeven. We kunnen dat accumuleren. Daarmee kunnen we allerhande uitgaven doen. Die zijn vrij ruim verwoord. Ik zal daar straks trouwens op terugkomen, bij de bespreking van de begroting. Daarbij zal ik ook zeggen waarvoor we dat onder meer gebruiken. Ik heb dat heel doelbewust ruim laten interpreteren. Het kan ook worden gebruikt voor infrastructuur en dergelijke meer. Dat lijkt me dus een goede stap. Alleen is het probleem natuurlijk nu nog altijd dat we niet weten wat er boven op die 143 miljoen euro komt. We baseren ons daarvoor op ramingen. De meest recente raming is dan 160 miljoen euro, wat in concreto wil zeggen dat er 17 miljoen euro naar het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds gaat. Zolang er geen finale afrekening is, is dat echter natuurlijk maar een raming.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.