



Vlaams
Parlement

vergadering **C314**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 13 juli 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afhandeling van zware verkeersongevallen met vrachtwagens en een eventuele verbreding van de E313 en de E314 – 2608 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een korte- en langetermijnvisie met betrekking tot de E314 – 2609 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de hervorming van de rijopleiding – 2654 (2016-2017)	10
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeersmonitoring via door gps gegenereerde Floating Car Data (FCD) – 2669 (2016-2017)	12
VRAAG OM UITLEG van Bart Dochy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over afspraken met Nederland en Frankrijk om het waterpeil van waterwegen te regelen bij grote droogte – 2688 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de maatregelen van de waterwegbeheerders met betrekking tot de klimaatadaptatie – 2696 (2016-2017)	16
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de slaagkansen voor het behalen van rijbewijs B – 2698 (2016-2017)	20

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afhandeling van zware verkeersongevallen met vrachtwagens en een eventuele verbreding van de E313 en de E314 – 2608 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een korte- en langetermijnvisie met betrekking tot de E314 – 2609 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, ik passeer daar elke dag, en praktisch elke dag is het daar prijs. Eerlijk gezegd, is met betrekking tot de signalisatie en de sensibilisering alles gedaan wat moest worden gedaan. Het maakt me altijd zeer boos dat chauffeurs die bij een vertraging de werfzone betreden, hun gsm of iPhone vasthebben. Ik stel vast dat mensen de onbedaarlijke drang hebben hun gsm, iPhone of dergelijke vast te nemen zodra ze trager rijden.

Ik heb tot nu toe waarschijnlijk zeer veel geluk gehad. Ik rijd al sinds 1987 praktisch elke dag naar Brussel. Ik rijd zelf. Ik heb nog nooit een ongeval gehad. Ik heb waarschijnlijk veel geluk gehad. Waarschijnlijk ontfermt een verdwaalde engbewaarder zich over mij.

Elke dag is het daar prijs. De week van 19 juni 2017 was een zwarte week voor de E314. Elke dag was er wel een zwaar ongeval met een vrachtwagen. Naast het menselijk leed, zorgden die ongevallen vooral voor enorm lange files.

Op maandag 19 juni 2017 is tijdens de voormiddag een vrachtwagen op een botsabsorbeerder op de pechstrook gebotst en is tijdens de namiddag dan weer een vrachtwagen met open laadbak tegen de dynamische wegsignalisatie boven de snelweg gebotst. In totaal was de E314 gedurende drie uur versperd. Ik zat daar ook tussen. Op dinsdag 20 juni 2017 zijn twee vrachtwagens met elkaar in botsing gekomen. Dit heeft wederom voor lange files gezorgd. Op woensdag 21 juni 2017 was er een zwaar ongeval met drie vrachtwagens en is de snelweg gedurende vier uren afgesloten gebleven.

Een tijd geleden hebben we in de plenaire vergadering een discussie gevoerd over het 'files aanpakken door snelle tussenkomst' (FAST). De focus lag toen meer op de kostprijs. Nu wil ik het hebben over de ontruiming van de snelweg na een ongeval met een of meerdere vrachtwagens. De takeldiensten zitten met een aantal praktische problemen. Ze moeten wachten tot de federale wegpolie de plaats van het ongeval vrijgeeft voor takelwerken, en ze hebben, vooral vanwege de file, moeilijkheden om met een takelwagen ter plaatse te geraken. Daarnaast blijkt echter dat het vrij lang duurt voor de snelweg weer open is voor alle verkeer. Ik begrijp dat een ongeval met een vrachtwagen complexer is, onder meer vanwege de lading en de grotere schade, maar FAST staat voor 'files aanpakken door snelle tussenkomst', en die belofte wordt jammer genoeg niet waargemaakt. Ik wil de takeldiensten op dit vlak niets verwijten, maar ik heb al vermeld hoeveel uren het duurt voor de snelweg weer wordt geopend. Dat zijn halve en soms zelfs hele dagen.

Naast FAST is vanuit het beleid ook een flankerend beleid opgezet. Door de calamiteitenroutes kunnen bestuurders de autosnelweg voor de plek van het ongeval verlaten en langs een alternatieve route over gewestwegen na de plek van het ongeval opnieuw op de snelweg rijden.

Toen die vrachtwagen met zijn laadconstructie de wegsignalisatie had omgetrokken, ben ik echter zelf door Diest en omgeving gereden. Ik heb een hoge mate van congestie van het onderliggend wegennet vastgesteld. Ik spreek uit ervaring. De calamiteitenroutes zijn vaak aan congestie onderhevig en vormen in de praktijk ook helemaal geen alternatief. Binnen de kortste keren leveren heel wat automobilisten inspanningen om opnieuw op de autostrade te geraken omdat ze op de gewestwegen en de gemeentewegen letterlijk geen meter vooruit geraken.

Specifiek met betrekking tot de E314 en de E313 zou ik een infrastructurele opmerking in het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) willen aanhalen. Volgens dat rapport is een verhoging van de capaciteit van de E313 en de E314 noodzakelijk. Dat staat daarin vermeld.

We hebben hierover in het recente verleden al van gedachten gewisseld. Het ging dan om mogelijke spitsstroken. Een spitsstrook tussen Wilsele en Aarschot is ondertussen aangekondigd. Er wordt onderzocht of er een mogelijkheid is op de E313 tussen Lummen en Beringen.

Als een ongeval met een vrachtwagen plaatsvindt, brengen een bijkomende spitsstrook of een bijkomend rijvak geen soelaas voor de file, maar dit vereenvoudigt mogelijk wel de takelwerkzaamheden. Hierdoor kunnen de rijvakken dan op kortere termijn worden ontruimd, wat dan toch een tijds winst betekent.

Minister, ziet u met betrekking tot het takelen van vrachtwagens na ongevallen ruimte om verbeteringen aan het FAST-principe aan te brengen, zodat het mogelijk zou zijn sneller te werken en de rijbaan weer vrij te maken? Welke maatregelen zijn mogelijk om het aantal zware ongevallen met vrachtwagens op autosnelwegen terug te dringen? Is een uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtwagens een mogelijkheid? Op de E314 is in de richting van Lummen een spitsstrook gepland, maar de stand van zaken is onduidelijk. Wanneer mogen we deze spitsstrook effectief verwachten? Worden nog andere mogelijkheden onderzocht om de E313 en de E314 te verbreden en op die manier meer wegcapaciteit te genereren?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Mijnheer Keulen, u hebt net verklaard dat u altijd boos wordt. Als Vlaams volksvertegenwoordiger en als burgemeester heb ik met de jaren geleerd dat boos worden niet altijd een oplossing biedt. Ik moet echter zeggen dat ik tijdens de week van 19 januari 2017 ook boos ben geworden.

Voor alle duidelijkheid, alle begrip voor wegenwerken, want we hebben nog altijd geen toverformule gevonden om wegenwerken uit de hemel te doen neerdalen. Hoe men het ook draait of keert, als we investeren in ons wegennetwerk, dan brengt dat hinder met zich mee, en ik denk dat er op de E314 veel maatregelen zijn genomen om die hinder tijdens de werken tot een minimum te beperken. Er is natuurlijk het feit dat er in die week van 19 juni zoveel ongevallen met vrachtwagens zijn gebeurd. Ik denk dat er ook veel is gebeurd om dat te vermijden.

Op een gegeven moment moest de E314 echter even dicht omdat het wegdek omhoog kwam door de hitte, en daarna besliste men doodleuk om dat toch maar op die manier te repareren, zodat de snelweg vier dagen vrijwel afgesloten was. Toen ben ik zelf toch ook even in een Franse colère geschoten. Ik heb zelf ook getelefoneerd met een aantal mensen binnen het agentschap, omdat ik daar in het verleden toch voorbeelden heb gezien van hoe het anders kon en anders ging. Door het bestaande wegdeel af te frezen en snel met koude asfalt te werken, kon er toen sneller worden ingegrepen, en kon een duurzame herstelling op een verkeerssluw moment worden gedaan. Ik denk dat daar op zulke momenten

alleszins grondiger over moet worden nagedacht dan in dit geval is gebeurd. De economische impact die dit heeft, is moeilijk te becijferen, maar we zijn het er samen over eens dat die kostprijs gigantisch is.

Minister, samen met dat incident zou ik samen met u ook nog eens willen kijken naar oplossingen op langere termijn voor die E314. Dan wil ik nog eens verwijzen naar een studie van het Verkeerscentrum van 2012, die naar twee oplossingen verwijst als het gaat over een betere doorstroming op de E314, namelijk bijkomende wegcapaciteit en een beter openbaar vervoer. Daarom wil ik toch nog eens terugkomen op iets dat ik hier al meerdere keren heb opgeworpen, maar waarvoor ik tot nu toe nog geen gehoor heb gevonden. Ik zeg 'tot nu toe'. Hoop doet leven, zeg ik altijd. Die E314 is een verkeersader vanuit Limburg. Als ik me niet vergis, zijn er daar een zestiental gemeenten waar minder dan 2 procent van de bevolking met de trein naar het werk pendelt. Daar is de treinontsluiting dus eigenlijk onbestaande. Daar heeft men geen toegang tot de trein. Ter hoogte van Halen kruist die verkeersader de bestaande spoorweg. Ik wil nogmaals verwijzen naar Nederland, waar men op dat vlak allang het licht heeft gezien, waar men het mogelijk maakt om vrij snel de modal shift te maken, om naast de snelweg snel toegang te hebben tot de trein. Laten we eerlijk zijn, als iemand die zich morgen naar Brussel wil begeven, eigenlijk net voor de files – want daar beginnen die toch – de mogelijkheid heeft om op de trein te stappen en snel naar Brussel te sporen, dan kan die eigenlijk alleen maar zeggen het over zichzelf te hebben afgeroepen als hij naderhand nog in de file staat.

Dan is er de capaciteitsuitbreiding, de verbreding van de E314. Minister, ik heb u in het verleden horen beloven dat er op de E313 een spitsstrook zou komen tussen Beringen en Lummen, en dat er voor de E314 een extra afslag plus een verlenging van de invoegstrook van Lummen zou komen. Op dat vlak leven wij dus op hoop. De vraag is alleen of dat voldoende is.

Minister, bent u van plan om alsnog de mogelijkheid te bekijken om de volledige E314 van twee naar drie rijstroken te verbreden? Zullen de voorziene extra spitsstroken op de E314 het nodige soelaas bieden? Bent u van plan om te onderzoeken of er een opstapplaats voor de trein naast de snelweg in Halen kan komen? Hoe kunt u er in de toekomst voor zorgen dat het verkeer sneller kan doorstromen bij ongevallen of onvoorziene omstandigheden? Zijn er richtlijnen voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) over de snelheid waarmee het in dergelijke omstandigheden moet optreden, zodat de doorstroming te allen tijde kan primeren? Indien neen, overweegt u richtlijnen uit te werken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dat zijn heel veel vragen, met een wijde range. Ik ga eerst in op de FAST-methodiek. We hebben al een tijdje FAST-contracten voor personenwagens. Normaliter zullen tegen eind dit jaar ook alle FAST-contracten rond zijn voor de vrachtwagens in elke provincie, zodat natuurlijk de doorstroming bij calamiteiten absoluut zal verbeteren. Ik denk dat het ook een goed principe is. Voor personenwagens heeft dat systeem zijn deugdelijkheid bewezen. Anderzijds waren er in het verleden voor de vrachtwagens moeilijkheden om voor alle regio's een aannemer te vinden om dat contract aan te gaan, maar mondjesmaat zijn we er nu toch in geslaagd om die laatste gaten te dichten en dus te zorgen voor een volledige dekking ter zake.

Wat een evaluatie betreft, die kan ik u nog niet geven, eenvoudigweg omdat er bij de lopende FAST-contracten nog geen enkel contract is dat al een looptijd heeft van langer dan een jaar. Het is dus toch wat te vroeg om dat te kunnen evalueren.

Wat kunnen we daarnaast nog meer doen voor de preventie van ongevallen met vrachtwagens? In 2008 is er via de federale wegcode een heel specifiek

reglement uitgevaardigd met betrekking tot een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op twee-maal-tweewegen buiten de bebouwde kom.

In de huidige situatie worden dus geen inhaalverboden gesignaleerd. Dat is de algemene regel: er wordt geen inhaalverbod aangeduid, niet alleen in Vlaanderen, maar in heel België, maar wel inhaaltoelatingen, als uitzondering op de algemene regeling. Daarmee wijken wij af van de regels zoals die bestaan in het buitenland, wat de zaken nog enigszins compliceert. Dat betekent dat elk inhaalverbod in het buitenland door specifieke verkeersborden moet worden aangeduid. Bij ons is het tegenovergestelde het geval: elke toelating inzake het inhalen moet worden gemeld via verkeersborden, wat natuurlijk de nodige verwarring doet ontstaan in hoofde van buitenlandse chauffeurs.

Daarom hebben wij er altijd voor gepleit om ons te conformeren aan onze buurlanden inzake die regelgeving. Dat is ook meegenomen in het pakket van wijzigingen die worden beoogd in het kader van de federale oefening rond de wijziging van de wegcode, een oefening die volgens federaal minister Bellot tegen eind dit jaar rond zou moeten zijn en waarin dit ook zou worden meegenomen. We zouden dus dezelfde regelgeving hanteren als in het buitenland. Intussen zijn wij met onze administratie al bezig ons daarop voor te bereiden en in kaart te brengen welke stukken en wegen wij zouden moeten voorzien van de betrokken nieuwe verkeersborden. Daarbij is het natuurlijk niet de bedoeling om te gaan versoepelen in de praktijk, integendeel, maar het is wel nodig om alle locaties in kaart te brengen waar we dan borden zouden moeten aanbrengen, zodat we niet in een vacuüm terechtkomen op het moment dat die nieuwe wegcode van kracht zou worden.

Andere maatregelen zitten natuurlijk vervat in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan, als het gaat over vakbekwaamheid, nascholing, dodehoekongevallen. Ook bij alles wat we doen in het kader van flankerende maatregelen zit heel wat preventie, het subsidiëren van verkeersveiligheidssystemen en natuurlijk ook de uitbreiding van gerichte controles op vermoeidheid, onaangepaste snelheid, gsm-gebruik, veiligheidsafstand en dergelijke meer.

Momenteel lopen de studies en voorbereidingen voor de spitsstrook tussen Aarschot en Wilsede. In 2018 wordt het viaduct van Wilsede richting E40 gerenoveerd. Vervolgens moet ook het viaduct richting Lummen gerenoveerd worden, samen met een gedeeltelijke verbreding van het viaduct voor de aanleg van de spitsstrook, de aanleg van een auto-fietsdoorgang en het plaatsen van geluidsschermen. Daarnaast moeten we ook de rijwegverharding volledig heraanleggen en kunnen we ook de spitsstrook realiseren. Dat zijn dus allemaal voorafgaanden die we moeten doen, vooraleer we aan die spitsstrook gestalte kunnen geven. We trekken daarvoor in totaliteit 47 miljoen euro uit.

Daarnaast bleek uit de studie van het Vlaams Verkeerscentrum inderdaad de nood aan het wegvak van de E313 tussen Lummen en Beringen in beide richtingen. Dat is ook opgenomen in het programma 2017, namelijk 10 miljoen euro voor de aanleg van de weg en 2,5 miljoen euro voor een dynamisch verkeersmanagementsysteem. We streven ernaar om de werken zo spoedig mogelijk te starten, zodat de spitsstroken operationeel zouden zijn in 2018. Concreet gaan we de pechstrook omvormen tot een spitsstrook met bijkomende pechhavens. Daarvoor moeten we in de rijrichting van Lummen wel de volledige weg heraanleggen. In de andere rijrichting is het wegdek voor het grootste deel in goede staat en moet er enkel aangepaste markering worden doorgevoerd. Daar kan het dus wel sneller gaan.

Ook het wegvak tussen de verkeerswisselaar in Lummen en het complex 28 in beide rijrichtingen is in slechte tot zeer slechte staat en staat bovenaan op ons

prioriteitenlijstje voor een grondige renovatie. Tijdens die renovatie kunnen we van de gelegenheid gebruik maken om op de middenberm een derde rijstrook aan te leggen in één rijrichting. AWW doet daar de nodige voorbereidingen voor. Samen met de geplande verlenging van in- en uitvoegstroken ter hoogte van de brug over het Albertkanaal, die we zouden realiseren na de verhoging van de brug in 2018, zullen we ook die ingreep kunnen realiseren. Ik denk dat dat een serieuze vooruitgang moet zijn met betrekking tot het aantal voertuigverliesuren. Volgens de eerste timing zouden die werken in 2019 kunnen plaatsvinden.

Daarnaast werd in april van dit jaar het plan-MER voor de capaciteitsuitbreiding van de E313 tussen Ranst en Antwerpen afgerond. Het project heeft tot doel een betere doorstroming van de hoofdweg A13/E34 voor het gedeelte tussen de aansluiting met de Antwerpse ring en de verkeerswisselaar ter hoogte van Ranst. Dat is, zo blijkt uit alle studies, de meest kritische flessenhals op het hele tracé van de E313. AWW plant nog dit jaar een aanbesteding voor de opmaak van een project-MER. Parallel werden met het departement Omgeving afspraken gemaakt om te starten met de voorbereiding van de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Tot slot was er de vraag betreffende het treinstation naast de snelweg in Halen. Tot mijn grote spijt zijn treinstations en de NMBS zelf geen bevoegdheid van de Vlaamse Regering of van mezelf als Vlaams minister van Mobiliteit. Maar anderzijds is het natuurlijk ook niet echt de bedoeling om ter hoogte van alle kruisingen van een snelweg met een spoorlijn een park-and-ride uit te bouwen.

Als er keuzes moeten worden gemaakt, geeft mijn administratie de voorkeur aan de uitbreiding van de parking aan het station van Diest, zowel ten aanzien van bereikbaarheid als van ruimtelijke inpassingsmogelijkheden. De afstand van de op- en afrit Halen tot de nieuwe stopplaats is groter dan tot het station van Diest. Bovendien is Diest beter gelegen ten opzichte van Brussel. Het realiseren van een eventueel nieuw op- en afritcomplex te Halen langs de E314 zou bovendien stuiten op heel wat milieubezwaren, want dit complex zou komen te liggen in de nabijheid van de Demervallei en in bos- en Natura 2000-gebied, wat de zaken niet vereenvoudigt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, dat is belangrijk nieuws over de spitsstroken. De E314 is een van de laatste grote autostrades die er is bijgekomen na de vroegere Boudewijnsnelweg. Dan zitten we al in het begin van de jaren 80. Die was binnen de kortste keren verzadigd. Het zijn twee rijvakken in elke richting, een mini-autostrade om het zo te zeggen. Door die spitsstroken creëer je daadwerkelijk capaciteit. Je ziet dat elke avond als je Brussel verlaat via de E40 richting Luik. Je kunt vlot doorrijden, tenzij er zware calamiteiten gebeuren. Dat is net omdat daar die spitsstroken operationeel zijn geworden. Ik vind dat heel goed nieuws. Dat is een structurele maatregel en dat is inzake filebestrijding en dergelijke een belangrijke stap voorwaarts, sowieso, los van calamiteiten, verkeersongevallen en voorbeelden van die strekking.

Het aanpassen van de wegcode is ook heel belangrijk. Je mag nooit veralgemenen, maar de meeste vrachtwagenchauffeurs vegen daar hun laars aan. Hoe vaak kom je niet op wegen als de E313 en de E314 twee vrachtwagens naast elkaar tegen? Het duurt soms verschillende kilometers eer ze inschuiven. Ik denk dat daar absoluut extra mag worden ingezet op repressie, handhaving en controle. Het zijn zo van die regels die wetenschappelijk georiënteerde mensen uitvinden, zeggende: 'We verbieden het in het algemeen en we geven aan wanneer het toegelaten is'. Ik denk dat de mens soms anders werkt. Als je het verbod signaleert, werkt dat op het bewustzijn en geeft dat een prikkel om correct te

rijden op in dit geval de E313, de E314 en andere wegen waar die aangepaste wegcode van toepassing zou zijn. Ook dat vind ik een stap in de goede richting. Ik kan alleen maar aandringen op een zo snel mogelijke implementatie.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Wij hopen alleszins dat de ingreep op de E314 vooruitgaat. Dat zou al een belangrijke stap vooruit zijn.

Volgens mij heb ik geen antwoord gekregen op mijn vraag over de richtlijnen voor het Agentschap Wegen en Verkeer. Dat is voor mij toch een vrij pertinente vraag. Ik zal ook duiden waarom. Ik meen te weten dat niet elke provincie daar op dezelfde manier mee omgaat. Ik hoor agentschappen uit andere provincies zeggen dat ze dat sneller en voorlopig doen. Ik zou er toch willen op aandringen dat wordt bekeken hoe zo iets gebeurt. Want in dit geval is het het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant dat beslist, maar uiteindelijk wordt Limburg erdoor getroffen. Is daar het nodige overleg en de nodige afstemming op elkaar?

Minister, u zult niet verbaasd zijn dat ik teleurgesteld ben over uw antwoord over het station van Halen. 'Les excuses sont faites pour s'en servir.' Die uitspraak kan ik u bezwaarlijk in de mond leggen, maar het is toch het gevoel dat ik hierbij krijg. Dat dat op het federale beleidsniveau ligt, weet ik uiteraard ook, daar hoeft ik hier geen vraag voor te stellen. De vraag bij het dossier is natuurlijk: wie zet het in gang en wie durft al beginnen te duwen aan de trein?

Wat betreft Halen op zich: je moet inderdaad een afrittencomplex hebben ter hoogte van de spoorlijn, anders brengt het totaal niets bij. Vanuit Diest zal men uiteraard zeggen dat dat beter gesitueerd is. Versta me niet verkeerd, het station in Diest is erg belangrijk, maar voor de pendelaar die met de wagen vanuit Limburg komt, is dat vandaag geen alternatief. Men zal pas op die trein stappen als er een heel vlotte aansluiting kan zijn en wanneer men met de wagen van de autosnelweg komt, men geen enkel risico heeft dat men te laat aan het station zal zijn. Ik denk dat hier kansen liggen, minister. Eerder dan bezwaren te zoeken waarom we het niet zouden doen, zouden we eens moeten kijken hoe we dat wel kunnen doen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, over de spitsstroken op de E314 – ik ga me niet uitspreken over de E313 – heb ik ook al verschillende schriftelijke vragen gesteld. U hebt hier herhaald wat ons te wachten staat de komende jaren. We kunnen dat alleen maar toejuichen.

Het grootste knelpunt is natuurlijk nog steeds de ochtendspits. U hebt gezegd dat u tussen Aarschot en Wilsele gaat werken aan een spitsstrook. Uit de studie voorafgaand aan al die beslissingen bleek dat het moeilijkste was dat je het punt dat nu in Aarschot en zelfs nog verder moeilijk zit, deels verschuift naar Holsbeek en dat de winst niet zo heel erg groot zal zijn. Gelukkig zal er een beetje winst zijn, anders moeten we die investeringen niet doen.

Ik wil nog het volgende toevoegen. Openbaar vervoer heeft ook een rol te spelen. Diest-Halen is één aspect. Het station van Diest ligt redelijk ver van de E314. Of je nu van Halen komt of van Bekkevoort, het is niet evident voor de Limburgers om daar de E314 af te rijden om dan naar het station van Diest te gaan. Ik vind het fantastisch dat het station van Diest wordt uitgebreid met een grote parking, geen enkel probleem, maar of dat nu voor de mensen uit Limburg het alternatief is? Dan denk ik dat het station van Aarschot nog beter geconnecteerd is met de E314.

Het beste is natuurlijk om vanop de E314 – en uw administratie is ermee bezig – rechtstreeks naar een parking op Leuven-Noord te rijden. De NMBS wil daarin investeren. Er zouden 1500 – en op termijn misschien wel 2000 – wagens kunnen worden geparkeerd om de mensen met zeer vlotte verbindingen – en vanuit Leuven kun je alle richtingen uit – met de trein te laten rijden. Ik wil u nog eens vragen om werk te maken van het project Leuven-Noord. Ik heb het hier al verschillende keren gevraagd. Ik weet dat men stapje voor stapje wel in de goede richting gaat, maar er mag nog een serieuze tand bij worden gestoken. Naast Halen en Diest is Leuven ook een van de elementen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, collega's, het Vlaams Verkeerscentrum schoof vorig jaar vier spitsstroken naar voren. Er zijn er twee of drie besproken, maar ik wil ook verwijzen naar de aangekondigde spitsstrook tussen Zwijnaarde en De Pinte, vlakbij de Ghelamco Arena. Ik heb u daar ook al een aantal vragen over gesteld. Ik wil vragen of u weet wat de stand van zaken is.

Mijn tweede vraag gaat over FAST: files aanpakken door snelle tussenkomst. De federale politie en het BIVV hebben geïnvesteerd in de drones om sneller een en ander in kaart te brengen. Is de werking met drones intussen veralgemeend? Kunnen er conclusies worden getrokken? Zijn die positief of negatief?

Minister, ik herinner me dat minister Galant 'een instituut voor accidentologie' wou oprichten in samenspraak met gewestelijke instanties. Wat is daarvan gekomen? Hebt u daar een zicht op?

Lies Jans (N-VA): Ik zou ook nog iets willen zeggen over de problematiek van de E313-E314. Ik rij regelmatig op de E313 en zit dan in de file. Minister, ik ben zeer tevreden – en voor mij was het geen nieuws – dat u effectief verder uitvoert wat was afgesproken, namelijk de aanpassing Lummen-Beringen, de spitsstrook Aarschot-Wilsele. Ik denk dat het heel belangrijk is dat dat op korte termijn gebeurt. U zegt dat u in 2017, 2018 en 2019 deze werken zult uitvoeren en dat de budgetten in het investeringsplan zijn opgenomen. Ik ben dus zeer tevreden te horen dat het effectief wordt uitgevoerd.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Men vraagt naar de richtlijnen voor wegwerkzaamheden aan een omhooggekomen wegdek. Er wordt altijd een afweging gemaakt tussen enerzijds zo snel mogelijk en anderzijds respect voor de verkeersveiligheid en kwaliteit. In dezen speelt dat natuurlijk wel een rol. Het ging hier over een calamiteit op de E314 die men naar godsvrucht en vermogen heeft aangepakt. Er was een snelle herstelling mogelijk waarbij men het omhooggekomen stuk zou uitzagen en een nieuwe asfaltlaag zou leggen. Hier ging het echter om wat men noemt 'een DGB', een doorgaande gewapendbetonverharding, waarbij men moet zorgen dat de uiteinden verankerd zijn. In het tegenovergestelde geval gaan die uiteinden altijd opnieuw omhoogkomen in geval van temperatuurwisselingen. Er ontstaat dan een soort verkeersdrempel effect dat beperkter is dan wat nu is gebeurd. Net om dat te vermijden, is men grondiger te werk moeten gaan, wat meer tijd heeft gevraagd.

We hebben al een paar keer de discussie over de trein gevoerd. Ik focus in eerste instantie om de elf spoorprioriteiten vertaald te krijgen in het investeringsplan. Geloof mij, dat is op zich al een serieuze taak om dat gerealiseerd te krijgen.

Voor de drones moet ik u het antwoord schuldig blijven. Ik weet dat er wordt op ingezet door de federale wegpolitie, alleszins in Vlaams-Brabant. Er zijn wel wat mogelijkheden.

Het 'instituut voor accidentologie' werd door mevrouw Galant aangekondigd in 2014 of 2015. Ik heb begrepen dat de concretisering daarvan stuitte op kritiek van onder meer het College van procureurs-generaal. Het doen van de vaststellingen door wetenschappers en door mensen van de wegpolitie en door het parket, vormt een probleem. Ik ga maar voort op wat ik gehoord heb, maar in globo is het stil rond de evolutie ter zake.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Wat het station van Halen betreft, is het laatste woord zeker nog niet gezegd, minister. Ik zal u daarover blijven aanspreken. U verwijst terecht naar de spoorvisie, maar dit moet geen plan zijn dat over dezelfde bedragen gaat als die spoorprioriteiten. Het zou gewoon een hele vooruitgang zijn voor de Limburgers die zich naar Brussel begeven. Ook wat milieu en duurzaamheid betreft, zou het een enorme stap vooruit zijn. Eindelijk zou dat stuk van Limburg de toegang tot de trein krijgen die het vandaag absoluut nog niet heeft.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de hervorming van de rijopleiding – 2654 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, minister, op 1 oktober start de vernieuwde rijopleiding waarover we het al heel vaak hebben gehad, zowel in deze commissie als in de plenaire vergadering. Ik heb nog enige vragen over twee aspecten daarvan.

Het terugbrengen van de eindtermijn van 36 naar 18 maanden zoals vermeld in de conceptnota werd niet opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering. Die inkorting was, zoals we weten, vastgelegd om leerlingen aan te sporen doorgedreven te blijven oefenen op een kortere tijdsperiode en niet onnodig examens te laten uitstellen. Zoals we weten, heeft de Raad van State geoordeeld dat het beperken van deze termijn behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid. Minister Bellot zou eerst de nodige aanpassingen moeten aanbrengen aan het model van het voorlopig rijbewijs. In een latere fase zou de termijn dus wel nog kunnen worden teruggebracht.

Verder wil ik even wijzen op het verplichte vormingsmoment voor de rijbegeleiders, de begeleiders die de kandidaat-bestuurders begeleiden tijdens het traject vrije begeleiding. Die rijbegeleiders dienen nu een vorming van drie uur te volgen bij erkende rij scholen of, zoals wij zelf hebben gevraagd, bij erkende zelfstandige rijinstructeurs. De vorming kost 20 euro en zal tien jaar geldig zijn. Wat niet in het besluit van de Vlaamse Regering werd opgenomen, is het aantal deelnemers van zo'n vormingssessie. Men zou bij wijze van spreken op het idee kunnen komen om het Antwerps Sportpaleis af te huren, een zelfstandige rijinstructeur in te huren en daar een vormingsmoment in te richten. Ik steek er nu wat de draak mee, want het zal zo'n vaart niet lopen. Maar ik denk wel dat het goed is dat er, om de kwaliteit te bewaken, een uitspraak komt over het maximumaantal deelnemers dat er op zo'n vormingsmoment kan zijn.

Minister, hebt u overleg gehad met uw federale collega over het terugbrengen van de oefentermijn naar 18 maanden? Zal uw goede collega minister Bellot de nodige aanpassingen doorvoeren? Binnen welke termijn kan dit in orde worden gebracht?

Zult u het aantal deelnemende rijbegeleiders aan de vormingssessie beperken? Indien ja, hoeveel deelnemers mogen er maximaal deelnemen aan zo'n vormingssessie?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega, ik verduidelijk even: de Raad van State heeft in zijn advies van mei dit jaar de stelling van het Vlaamse Gewest bevestigd dat het bepalen van de duurtijd van de rijopleiding wel degelijk een Vlaamse en dus gewestelijke bevoegdheid betreft. De Raad van State zag geen enkel probleem in de verlenging van de minimumoefentermijn van drie naar negen maanden.

De vraag is natuurlijk: waarom kon de inperking van 36 naar 18 maanden nog niet worden doorgevoerd? Dat heeft te maken met het banale gegeven dat die termijn van 36 maanden op het rijbewijs staat. Op het voorlopig rijbewijs staat letterlijk: 36 maanden geldigheid.

Daarom heb ik, in ruggespraak met de andere gewesten, afgesproken met minister Bellot in het kader van het akkoord dat we in december hebben goedgekeurd rond enkele andere aspecten, dat hij ervoor zou zorgen dat er een aangepast model komt, waarbij de gewesten ook de vrijheid hebben om zelf invulling te geven aan die termijn, dus niet zoals nu het geval is, de vaste termijn die gedrukt staat op het rijbewijs. Dat was de afspraak. Zelf heb ik een ontwerp-tekst opgemaakt, overgemaakt en vertaald naar het Frans met de vraag om zo snel mogelijk werk te maken van de aanpassing van dat model van het voorlopig rijbewijs.

Er is ondertussen een nieuw overleg geweest, waarop het kabinet van minister Bellot heeft aangekondigd dat men het engagement dat men in december van verleden jaar was aangegaan toch plots wilde herzien. In verband met de afspraak dat de wijziging van de driejaarregel op federaal niveau zou worden uitgevoerd, waarbij wij ook een Nederlands-Franse vertaling van het besluit hebben bezorgd, is het trouwens ook nog steeds wachten op de concretisering van die belofte. Ik blijf aandringen op een spoedige aanpassing van de federale regelgeving. Het probleem is nu wel dat de Vlaamse rijopleiding de facto wordt geblokkeerd door het getalm op federaal niveau.

De wijziging die wij vanuit de Vlaamse Regering willen met betrekking tot die oefentermijn is echt onderbouwd door wetenschappelijke aanbevelingen die stellen dat die termijn van 36 maanden veel te lang is.

Ook het voltallige Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid vindt dat we dit absoluut moeten terugbrengen van 36 naar 18 maanden.

De Vlaamse Regering heeft me de mogelijkheid gegeven om vanaf het moment dat de Federale Regering ter zake het initiatief neemt en er dus gebeurt wat effectief moet gebeuren, niet meer terug te moeten komen naar de Vlaamse Regering. Vanaf dat moment kunnen we gewoon doorgaan en is er niet opnieuw een politieke besluitvorming nodig in de schoot van de Vlaamse Regering.

Wat het aantal deelnemers aan de betrokken cursussen voor de begeleiders betreft, is er geen expliciete beperking vooropgesteld. We doen dat trouwens ook nu niet voor de theorielessen die de rij scholen geven in aanloop naar het theoretische examen. We gaan ervan uit dat de rij scholen en instructeurs die de vorming aanbieden, de maximale grootte van de groep bepalen in functie van de kwaliteit van de opleiding. De inspecteurs van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid zullen bij de opstart en in de verdere toekomst de goede uitvoering van dat vormingsmoment opvolgen. Indien een aanbieder groepen te groot laat

worden om nog pedagogisch verantwoord te zijn, dan zullen wij ingrijpen. Het richtaantal voor het maximumaantal deelnemers moet ongeveer achttien zijn.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Wanneer u het hebt over achttien deelnemers, dan gaat het toch over achttien ouders? Ik meen me te herinneren dat de kandidaat-bestuurder gratis mee kan komen.

Ik vind het goed dat u uw diensten vraagt om dit op te volgen zodat de kwaliteit wordt bewaakt. Zolang dit niet ontspoort, is het beter dat dit wordt opgevolgd dan dat er al proactief wordt gehandeld.

Wat het dralen van uw goede federale collega betreft, zal ik aan mijn goede collega uit het federale parlement vragen om uw goede collega daar eens over te bevragen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord

Minister Ben Weyts: Het gaat effectief over het aantal deelnemers in zijn geheel, het maakt niet uit of het dan over de kandidaat-chauffeurs of over de begeleiders gaat. Zij worden op gelijke voet behandeld in het kader van die cursus. Het enige verschil is inderdaad dat zij kosteloos participeren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeersmonitoring via door gps gegenereerde Floating Car Data (FCD)
– 2669 (2016-2017)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Floating Car Data (FCD) via gps is een technologie die het verkeer monitort met behulp van gps- en gsm-toestellen. Een voertuig waarin zich een toestel met een gps-functie bevindt, kan daardoor in tijd en ruimte worden gevolgd. Door middel van satellietpositiebepaling kunnen zo heel wat voertuiggegevens ingewonnen worden. Niet alleen de herkomst en de bestemming, maar ook de afstand van een verplaatsing en de reistijd kunnen worden bepaald. Dat is uiteraard bijzonder interessante informatie.

Aangezien de meeste bestuurders over een gps, al dan niet via de smartphone, in de auto beschikken, kan er dus enorm veel informatie ingewonnen worden. Minister, ik heb begrepen dat u intussen ook de Floating Car Data inzet, meer bepaald in de Vlaamse Rand, om de strijd met het sluipverkeer aan te gaan.

Be-Mobile heeft dat project op zich genomen en wil de aanpak van het sluipverkeer afronden tegen 2018. Op basis van analyse en nulmeting, het bedenken van maatregelen, de realisatie en de nameting van de gerealiseerde maatregel kon het effect van de maatregel in kaart gebracht worden door de verzamelde Floating Car Data die de gps-toestellen in de voertuigen aanleveren.

Uit die resultaten is trouwens gebleken dat de aanpak met Floating Car Data bruikbaar en betaalbaar is op ruimere schaal. Om voortdurend over betrouwbare gegevens te beschikken, worden die telkens over een langere tijd ingewonnen en worden vergelijkbare trajecten en tijdsperiodes samengenomen.

De toepassing in de Vlaamse Rand is al een mooie eerste stap. We moeten er wel over nadenken hoe we die informatie verder kunnen inzetten. Zo zouden die gegevens bijvoorbeeld gekoppeld kunnen worden aan de slimme verkeerslichten. Die slimme verkeerslichten zouden heel wat verbeteringen kunnen aanbrengen wanneer het gaat over doorstroming en waarbij u telkens verwijst naar die drie lussen die moeten worden geslepen in het wegdek. Dat vraagt niet alleen tijd, maar ook geld. Op basis van de Floating Car Data zouden de lichten ook beter op elkaar kunnen worden afgestemd met een betere doorstroming tot gevolg.

Minister, hoe ver staat het project van Be-Mobile in de Vlaamse Rand?

Waarom gebruikt u Floating Car Data niet of nog niet in heel Vlaanderen?

Ziet u een toepassing van Floating Car Data met de bestaande slimme verkeerslichten?

Wanneer verwacht men een uitrol op grotere schaal van verkeerslichtenbeïnvloeding op basis van Floating Car Data?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er werd inderdaad een project gegund aan Be-Mobile om aan de hand van Floating Car Data het verkeer te monitoren. Dit project start op 1 september 2017. De voorbereidende opleidingssessies starten vanaf 15 augustus. Het werkgebied loopt van Dilbeek tot Hoeilaart. Een aantal gemeenten zijn daarbij betrokken: Dilbeek, Asse, Wemmel, Merchtem, Opwijk, Meise, Grimbergen, Zemst, Vilvoorde, Steenokkerzeel, Machelen, Zaventem, Kortenberg, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Tervuren, Huldenberg, Overijse en Hoeilaart.

Dat is een hele halvemaaan. De betrokken gemeentebesturen kunnen op hun eigen grondgebied en 5 kilometer daarbuiten verkeersanalyses uitvoeren, zoals analyses over sluipverkeer, herkomst en bestemming van het autoverkeer per aangeduide locatie. Ze kunnen reistijden opzoeken voor verkeerstrajecten en de bezettingsgraden van wegen nakijken. Elk gemeentebestuur krijgt daarvoor een webportaal ter beschikking om, onder begeleiding van de afdeling Beleid van het departement MOW, zelf de nodige analyses uit te voeren. Belangrijk is dat ook De Werkvennootschap, die bezig is met het ontwerp van de ring rond Brussel, hierbij is betrokken. Dat gebied komt ongeveer overeen met die halvemaaan, beschikt ook over die data en kan daar dus gebruik van maken. Zo kunnen het ontwerp en de relatie tussen ring en het onderliggende wegennet samen met de gemeentebesturen worden aangepakt.

In dit project is geen of nog geen sprake van verkeerslichtenbeïnvloeding. We werken niet met real-time data, maar met recente historische data. Met Floating Car Data gaan we aan de slag voor die toepassingen waarvoor de inzetbaarheid is aangetoond en waarvoor de algoritmes, die nodig zijn om de verzamelde data te verwerken tot betrouwbare gegevens, op dit moment op de markt beschikbaar zijn. Zo worden bijvoorbeeld data, afkomstig van FCD, door het Vlaams Verkeerscentrum (VVC) gebruikt om reizigers te informeren over reistijden. Dat gebeurt op de borden boven de autostrades die de geschatte reistijden aangeven op basis van FCD. Het VVC past de mededelingen op die borden aan.

Recent hebben we, bij de selectie van de twintig meest prioritaire trajectcontroles, gebruikgemaakt van Floating Car Data als instrument om te analyseren wat de impact is van snelheid op de tracés die naar voren kwamen op basis van de ongevalsgegevens. Op de tracés waar veel ongevallen gebeuren – de selectie doen we niet alleen op basis van ongevalgegevens –, gaan we na of er ook veel snelheidsovertredingen gebeuren. Zo hebben we een betere verantwoording om de keuze te maken voor de installatie van trajectcontroles op dat

betrokken tracé. Als blijkt dat daar veel ongevallen gebeuren, maar dat er geen snelheidsovertredingen zijn, dan zijn we terughoudender om dat tracé te selecteren voor trajectcontrole.

Gelet op de mogelijke toepasbaarheid van FCD op ruimere schaal, volgt het Agentschap Wegen en Verkeer de evoluties ter zake. Eind april 2017 hebben we een Request for Information (RFI) gelanceerd met het oog op het in kaart brengen van de huidige mogelijkheden van deze technologie. Naast de noden voor het AWW hebben we ook de noden van andere instanties, waaronder de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (VVSG) en het Departement Omgeving, meegenomen. We gaan de informatie die hieruit wordt gewonnen, gebruiken om te bekijken hoe en in welke mate we FCD nog verder kunnen inzetten.

Het gebruik van FCD is op het vlak van verkeerslichtenregelingen voorwerp van bijkomend onderzoek. Er schuilt zeker een meerwaarde in, maar om die ook in real time te gebruiken – wat nodig is als je dat wilt hanteren voor verkeerslichtenbeïnvloeding –, is het nog niet helemaal rijp bij ons. We doen ervaring op op basis van concrete projecten, onder andere met de verkeerscomputer in Gent. Be-Mobile was daar toen ook bij als partner. Daaruit is gebleken dat FCD alleen inzetten, niet voldoende is. Je moet het altijd gebruiken in combinatie. Het is dus geen afdoende, betrouwbare indicator om de verkeersstroom voor een verkeerslicht te bepalen.

Nederland staat het verst in de dekking met FCD. Uit onderzoek blijkt dat men daarmee ongeveer 8 procent van de gebruikers, van de verkeersstroom kan detecteren. Het is nog niet veel, het geeft wel een indicatie, maar het is absoluut nog niet genoeg om de verkeerslichtenbeïnvloeding enkel op FCD af te stemmen. Er zit natuurlijk wel een groei op, maar het moet nog worden gebruikt in combinatie met andere meetsystemen, bijvoorbeeld met de lussen in dit geval.

Verder loopt in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF), het project Cooperative Intelligent Transport System for Trucks (CITRUS), dat als doel heeft de haalbaarheid te onderzoeken van een truck companion app die aan truckchauffeurs real-time informatie geeft onder andere over files, ongevallen, de staat van het wegdek, waarbij er gebruik wordt gemaakt van de infrastructuur die bepaalde boodschappen doorgeeft, maar ook op basis van FCD. In dit project wordt onderzocht in welke mate informatie van de appgebruikers kan worden gebruikt om de verkeerslichten dynamischer te regelen. Dit project wordt uitgevoerd door het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement en private partners zoals Colruyt, de haven van Antwerpen en de haven van Zeebrugge.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Dank u, minister, voor uw antwoord. Tot mijn genoegen worden de Floating Car Data nauwgezet opgevolgd. Vanaf het moment dat de gegevens nauwkeuriger zullen zijn of voor een hoger percentage van het verkeer zullen gelden, zou dat van onschatbare waarde zijn. Er zijn zeer veel mogelijkheden om dat in te zetten, naar gemiddelde snelheden op wegen en dergelijke. Het kan bijzonder interessant zijn. Ik ben het helemaal met u eens dat de dag dat we die gegevens in realtime kunnen gebruiken, een enorme stap vooruit zal zijn.

Ik geloof dat ik niet op al mijn vragen een antwoord heb gekregen. Ik begrijp het project dat opstart rond de Vlaamse Rand. Ik heb gevraagd of we daarvan een vervolg mogen verwachten in de rest van Vlaanderen, dat kan een prima instrument zijn voor de gemeentes om via het webportaal werk te maken van het in kaart brengen van verkeersstromen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik wil me aansluiten bij de vraagstelling van de heer Ceyskens en bij zijn analyse dat het een technologie is die heel sterk aansluit bij de problematiek waar we het in het begin van de commissiezitting over gehad hebben. Ik ben ook een grote believer van deze technologie als het erom gaat van vooruit te kijken naar een kilometerheffing voor personenwagens. Ik denk niet dat wij nog zo'n een dinosaurus van een on-boardunit (OBU) in onze wagens geplaatst zullen zien, maar eerder op deze manier verder gaan werken.

Dit is een technologie, er zijn nog een aantal andere spelers op de markt. Ik denk aan Proximus en Touring. Er zijn heel wat actoren bezig met de verzameling van data door een technologie die al aanwezig is, standaard in de personenwagen, of door het plaatsen van een dongle. Minister, is er iemand binnen MOB of AWV bezig met dingen in kaart te brengen en het overzicht te bewaren? Ik heb de indruk dat er heel veel spelers actief zijn, omdat er naast verkeersveiligheid en sturing ook wat commerciële belangen meespelen bij de data die worden verkregen via dit systeem, via gsm of gps of een dongle. Zou het geen goed idee zijn dat er een overzicht gemaakt wordt wie van uw medewerkers daarmee bezig is?

Ik doe nog een oproep om op 12 oktober eens te gaan kijken bij de mensen van Proximus waar we uitgenodigd zijn door mevrouw Leroy. Zij staan er ook vrij ver mee, dat sluit zeer sterk aan bij de vraag van de heer Ceyskens.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We houden natuurlijk zo nauw mogelijk de vinger aan de pols bij die hele ITS-sector (Intelligent Transport Systems). Ik denk dat er jaarlijks, in september of zo, een congres is dat we opvolgen van ITS hier in Brussel. Heel specifiek is men binnen de afdeling Beleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken daarrond bezig.

Er zijn wel wat spelers. Er zijn ook verschillende 'promesses' door verschillende commerciële spelers. Het is niet altijd het geval dat de promesse overeenstemt met de reële prestaties of gewoon de realiteit.

Vanzelfsprekend, op basis van een evaluatie van het project van Be-Mobile, willen we wel bekijken of dat natuurlijk een uitrol verdient in de rest van Vlaanderen.

Lode Ceyskens (CD&V): Dank u voor uw antwoord, minister. Ik denk dat dit zeker en vast de moeite waard is om met meer dan gezonde belangstelling te volgen, gelet op de mogelijkheden die dit biedt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bart Dochy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over afspraken met Nederland en Frankrijk om het waterpeil van waterwegen te regelen bij grote droogte
– 2688 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de maatregelen van de waterwegbeheerders met betrekking tot de klimaatadaptatie
– 2696 (2016-2017)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Dochy heeft het woord.

Bart Dochy (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, ik kom niet zo vaak in deze commissie, maar ik kom hier nu blijkbaar op een historisch moment, want het is de laatste commissievergadering van uw secretaris voor hij met pensioen gaat. Hij is een streekgenoot van mij, ik ken hem reeds lang.

Mijn vraag heeft te maken met de Leie, de Schelde en het estuarium, en bij uitbreiding met de IJzer. Er bestaat een verdrag tussen België en Nederland met betrekking tot het voorzien in een evenwicht in de Schelde via het kanaal Gent-Terneuzen en het water dat via de oppervlaktewateren in die kanalen en rivieren terechtkomt.

Het verdrag werd in 1960 afgesloten, het was eerst een Belgische en nu een Vlaamse bevoegdheid. Het is vooral de bedoeling om verzilting tegen te gaan. Enerzijds zou men zorgen voor voldoende waterpeil en dus voldoende bevaarbaarheid, anderzijds zou men voorkomen dat er te veel verzilting is.

Toen een verbreding van de Leie werd voorgesteld, die intussen gedeeltelijk is uitgevoerd, werden studies en simulaties gemaakt om de mogelijke effecten in te schatten. Door de droge periode die nog altijd aanhoudt, vooral in de provincie West-Vlaanderen, heeft de provinciegouverneur beslist om de captatie uit de niet-bevaarbare waterlopen te verbieden. Vandaag heeft hij beslist om dit met nog veertien dagen te verlengen, omdat er blijkbaar vooral in het IJzerbekken zeer hoge zoutconcentraties waarneembaar zijn, wat tot vrees voor verzilting aanzet.

Uiteindelijk heeft dit belangrijke gevolgen voor de landbouwsector. De boeren kunnen het water niet meer gebruiken om te irrigeren, maar de sector heeft er natuurlijk ook belang bij dat de verzilting onder controle blijft.

Enerzijds hebben we natuurlijk onze relatie met Nederland. Daar bestaan verdragen over. Anderzijds zal de toevoer van water uit Frankrijk ongetwijfeld ook een ander element zijn.

Minister, zijn er, gelet op de huidige extreme weersomstandigheden, problemen om de tussen Nederland en Vlaanderen afgesproken debieten te halen? Zijn de destijds gemaakte inschattingen van de impact van de verbreding van de Leie correct? Zijn met Frankrijk gelijkaardige verdragen afgesloten? Zo neen, lopen daarover gesprekken? Zou een dergelijk verdrag nuttig zijn bij gelijkaardige extreme weersomstandigheden in de toekomst?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, de heer Dochy heeft de context al grotendeels geschetst. Ondanks de beperkte regenval eind juni 2017 zorgt de aanhoudende

droogte voor een laag waterpeil op al onze bevaarbare waterwegen. De waterwegbeheerders hebben terecht een rist maatregelen genomen om de problemen te beperken. Zo moesten schepen op het Albertkanaal, bijvoorbeeld, in groep door de sluis van Wijnegem. Voor de pleziervaart werden nog strengere maatregelen genomen. Er was een captatieverbod in het Leie- en IJzerbekken. Dergelijke maatregelen zijn de afgelopen jaren nog nooit zo vroeg op het jaar genomen.

Minister, uw beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2016-2017 hebt u een overzicht en een stand van zaken gegeven met betrekking tot enkele acties voor het integraal waterbeleid, de waterbeheersing en de klimaatadaptatie. Zo zouden een aantal klimaatscenario's worden uitgewerkt om beter te kunnen inschatten wanneer ernstige tekorten dreigen die de drinkwaterproductie en de scheepvaart hinderen.

Minister, kunt u een stand van zaken geven met betrekking tot de klimaatscenario's waarvan sprake is? Kunt u dit nader toelichten? Bent u van oordeel dat de al dan niet bestaande formele en informele overeenkomsten met Frankrijk en Wallonië over de watertoevoer moeten worden herbekeken? Zo ja, welke initiatieven zult u hiertoe nemen? Bent u van oordeel dat de maatregelen inzake klimaatadaptatie die de waterwegbeheerders al hebben genomen en nog plannen afdoende zullen zijn om de verschillende functies van onze Vlaamse waterwegen te vrijwaren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, aangezien soms anders zou kunnen worden vermoed, moet ik misschien eerst opmerken dat het Schelde-West-project natuurlijk niet gaat om een mogelijke verbreding van de Leie, maar van het afleidingskanaal van de Leie van Schipdonk tot Heist. Momenteel is geen enkel element van dat project uitgevoerd of gepland. Ik kan op dit ogenblik ook niet echt nagaan in welke mate de gemaakte inschattingen al dan niet correct zijn.

Wat de droogteproblematiek betreft, is het onmogelijk om de gevolgen van een langdurige droogte volledig weg te werken en alle functies te vrijwaren. Er zijn nu eenmaal veel functies, namelijk de drinkwaterbevoorrading, de landbouw, de natuur, het aquatisch ecosysteem en de scheepvaart. Als er sprake is van een langdurige droogte, wordt wel aangetoond dat er tijdens zulke periodes problemen blijven om altijd en overal aan alle watervragen te kunnen voldoen. We moeten soms een aantal keuzes maken.

De investeringen in een pompinstallatie voor de sluizencomplexen op het Albertkanaal zijn een voorbeeld van inspanningen die we effectief leveren om de gevolgen van mogelijke watertekorten in de toekomst te beperken. Ik moet wel zeggen dat de maatregelen op het niveau van de waterwegen natuurlijk end-of-pipe maatregelen zijn die aan het einde van de rit komen. Dit kan niet zonder een brongerichte en stroomgebiedsdekkende set van maatregelen om de veerkracht van het watersysteem te verhogen. Een aanpak op Vlaams niveau is dan ook noodzakelijk.

We beschikken momenteel nog niet over een voldoende goed afwegingskader om het water bij een schaarser aanbod tussen de verschillende functies te verdelen. Onder leiding van minister Schauvliege werkt de werkgroep Waterkwantiteit van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid aan een plan van aanpak voor de waterbeschikbaarheid in Vlaanderen. Alle wateractoren, zowel de waterwegbeheerders als de administratie en de sectoren maken deel uit van dat overleg.

De ervaring van de huidige droogteperiode vormt een belangrijk leerstartpunt voor de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid. We zouden per stroomgebied en rivierbekken laagwaterscenario's moeten opmaken voor de individuele bevaarbare en onbevaarbare waterlopen en kanalen. In die scenario's moet

worden bepaald welke functies van het watersysteem het meest essentieel zijn en in het geval van een aanhoudende droogte moeten worden gevrijwaard.

Daarnaast zorgt het Waterbouwkundig Laboratorium voor een waterallocatiemodel dat het afwegingskader ondersteunt. Er wordt getracht de verschillende klimaatscenario's door te rekenen. Het gaat dan om een laag-, midden- en hoogwaterscenario.

Wat de internationale en intergewestelijke afspraken betreft, hebben Vlaanderen en Nederland al sinds 1995 een concreet verdrag over het stroomgebied van de Maas. Het uitgangspunt van het Maasafvoerungsverdrag is een gelijke verdeling van het gebruik tussen Nederland en Vlaanderen, maar ook een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het debiet van de Maas. In functie van het daggemiddelde van de Maasafvoeren, legt het Maasafvoerungsverdrag beperkingen op aan het waterverbruik van het Albertkanaal en van de Kempense kanalen, die uitsluitend met water uit de Maas worden gevoed.

Met het oog op het respecteren van dat verdrag heeft De Vlaamse Waterweg (DVW) de voorbije weken gaandeweg een aantal waterbesparende maatregelen moeten nemen om de waterafname in de Maas te beperken, gaande van het terugpompen tot het gedeeltelijk dichtzetten van watervangen en het invoeren van gegroepeerd schutten voor pleziervaart. Al die maatregelen zijn dus genomen net om de gemaakte afspraken met de Nederlanders ook maximaal te kunnen respecteren.

Ondanks die maatregelen overschrijdt het waterverbruik van het Albertkanaal en de Kempense kanalen echter sinds 1 juni op toch heel wat dagen de waarden die zijn toegestaan volgens het verdrag in kwestie. De meerafname voor Vlaanderen gebeurt echter ook in samenspraak en goed nabuurschap met Rijkswaterstaat. Het is dus niet zo dat dat een conflictueuze relatie is. Als eenmaal ook op de andere sluizencomplexen van het Albertkanaal de pompinstallaties operationeel zullen zijn, zullen de waterbesparingsmogelijkheden natuurlijk aanzienlijk toenemen en zullen we, denk ik, ook permanent aan de bepalingen en afspraken van het verdrag kunnen voldoen, ook in tijden van schaarste.

Momenteel zijn die installaties op de sluizencomplexen van Ham en Olen werkzaam, maar er komt dus ook een installatie op het sluizencomplex van Hasselt. Dat is eigenlijk nu al in aanbouw. Ook op de overige sluizencomplexen willen we dergelijke installaties bouwen.

Wat het stroomgebied van de Schelde betreft, verdeelt Waterwegen en Zee-kanaal (W&Z) de beschikbare debieten die worden aangevoerd via Leie en Schelde, zodat de diverse waterwegverbindingen elk een minimumdebiet hebben, dus de polders in de kustregio om de verzilting tegen te gaan, de Zeeschelde gezien de ecologische waarde van het Schelde-estuarium en het kanaal Gent-Terneuzen gezien het verdrag. Een belangrijk deel van het beschikbare debiet wordt daarenboven ook nog eens gecapteerd voor landbouw- en andere doeleinden. Sinds 22 juni 2017 kunnen we echter niet meer voldoen aan het verdrag, dat stelt dat er gemiddeld over twee maanden een minimumdebiet van 13 kubieke meter per seconde moet zijn. Intussen is het tweemaandelijks gemiddelde gezakt tot ongeveer 10 kubieke meter per seconde.

Er zijn geen formele overeenkomsten inzake watertoevoer met Wallonië en Frankrijk. Wel zijn er informele gesprekken op ambtelijk niveau tussen W&Z en Voies navigables de France (VNF). Die verlopen goed, en het is de intentie om een afsprakenprotocol voor het beheer van de peilen en debieten op Leie en Schelde op te stellen. Ook de Waalse waterwegbeheerder zou daarbij worden betrokken. Op meer lokale schaal is er een protocol voor het gezamenlijk beheer

van de Grensleie, dat al in de ontwerpfase zit. Daarbij zijn W&Z, VNF en Service Public de Wallonie allemaal betrokken.

Inzake de wateraanvoer naar het kanaal van Charleroi en de Dender is er ook geen formele overeenkomst tussen Vlaanderen en Wallonië. Eventuele aanpassingen aan de infrastructuur of het beheer worden ook ambtelijk besproken. Dat gaat dus wel. Tot op heden kon de afstemming over de waterpeilen steeds gebeuren via die afspraken en rezen er eigenlijk nog geen wezenlijke problemen voor de scheepvaart.

De voorzitter: De heer Dochy heeft het woord.

Bart Dochy (CD&V): Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik wil toch even polsen in welke mate er een verschil is: er is enerzijds het afgesloten verdrag met Nederland, dat toch wel heel geformaliseerd en uitgewerkt is, en anderzijds zijn er ambtelijke afspraken met Wallonië en Frankrijk. Aangezien we toch ook spijtig genoeg moeten vrezen dat hetgeen we nu tegenkomen, misschien in de toekomst nog zal gebeuren, zou het geen meerwaarde hebben om die ook in een wat meer formeel kader te gieten, in de vorm van een verdrag of toch een overeenkomst tussen Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk wat de aanvoer van het water voor Leie, Schelde en IJzer betreft? Ik herhaal het immers nogmaals: net vandaag is beslist om in elk geval voor het IJzerbekken heel uitdrukkelijk de maatregelen te verlengen, omdat men daar toch wel sterk verhoogde concentraties van zilt water vaststelt. Dat is dus een problematiek die we toch niet mogen veronachtzamen. We moeten daar onze aandacht bij houden.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil het ook even hebben over de mogelijkheden die er zijn om tussen Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk toch iets formelere afspraken te maken. U hebt het zelf gehad over een afsprakenprotocol samen met Frankrijk en Wallonië inzake het beheer van peilen en debieten in het gebied van Leie en Schelde. Nu zijn er informele afspraken, die weliswaar worden gehonoreerd, maar het is de bedoeling om daar een formeler afsprakenprotocol over te maken. Hebt u enig zicht op een concrete timing, gelet op de voorbereiding die ter zake gaande is? Wanneer zou dat er kunnen komen? We stellen immers vast dat er inzake het verdrag tussen Vlaanderen en Nederland toch goed gevolg wordt gegeven aan alle afspraken. Wat Frankrijk en Wallonië betreft, wordt dat misschien het best ook formeler dan vandaag.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is daadwerkelijk wel de bedoeling om die afspraken ook in een formeel protocol te gieten, zowel wat Wallonië betreft als met Frankrijk. De eerste gesprekken daarover zijn gestart. Een formelere timing kan ik u bij dezen niet onmiddellijk geven, maar de intentie is er wel en de gesprekken daarover lopen eigenlijk al, vooral vanuit het perspectief van de klimaatgevolgen voor de aanwezigheid van water voor onze diverse functies.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de slaagkansen voor het behalen van rijbewijs B – 2698 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, op 1 juni is het nieuwe rijexamen in werking getreden. Samen met de hervormde rijopleiding moet dat leiden tot betere chauffeurs. We hebben daar heel veel over gedebatteerd. Maar daar wil ik het vandaag niet over hebben. Ik wil het wel hebben over de cijfers die u mij bezorgde over de slaagkansen in de examencentra. Ik moet zeggen dat ik daar nogal van schrok. Als we die cijfers bekijken per provincie, zien we dat in de provincie Limburg 38 procent van de bestuurders de eerste keer slaagt. Dat is het laagste percentage. Het hoogste slaagpercentage ligt in Vlaams-Brabant, met 53 procent.

Als de cijfers verder uitgediept worden per examen centrum, worden de verschillen nog groter. Dan zien we dat iemand die in Bree aan de start van het rijexamen verschijnt, een kans op drie heeft om te slagen. Het slaagpercentage daar is 36 procent. Als we dan kijken naar het examen centrum van Asse-Mollem, zien we dat daar gemiddeld 59 procent van de bestuurders bij de eerste keer slaagt. Dat is dus zes kansen op tien. Ik vind dat een gigantisch verschil. We moeten dan ook nog goed beseffen dat rijexamencentra private bedrijven zijn die die examens afnemen.

Ik wil even verwijzen naar 7 januari 2016, toen hier in de commissie ook al gediscussieerd is over de rijexamens, toen naar aanleiding van vragen van collega's Parys en De Clercq. U hebt toen een aantal maatregelen aangehaald om erover te waken dat iedereen gelijk behandeld wordt in de examencentra. Ik overloop ze nog even. Examinatoren mogen geen examen afnemen van bloed- of aanverwanten tot en met de vierde graad. De manoeuvres worden per categorie rijbewijs bepaald. De minimumduur van de proef voor het rijbewijs B mag niet minder dan veertig minuten bedragen. Examinatoren moeten verplicht een jaarlijkse bijscholing volgen. Examinatoren worden om de vijf jaar onderworpen aan een controle tijdens het afnemen van verschillende examens. Er wordt met een rotatiesysteem gewerkt, waarbij examinatoren om de zoveel tijd van examen centrum wisselen. Examenroutes wijzigen regelmatig: er komen nieuwe bij en er vallen er af. Tijdens het praktijkexamen maken examinatoren gebruik van een iPad om het afgelegde parcours te registreren. En ten slotte is er een audit van de organisatie CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile).

Ondanks dat algemeen vastgestelde kader, ondanks de audit van CIECA, zoals door u aangekondigd in de commissievergadering op 7 januari 2016, en de rotatieregels, zien we dat er gevoelige verschillen zijn tussen de slaagpercentages. We kunnen daar niet omheen. In één examen centrum is de kans op slagen 23 procent hoger dan in het andere examen centrum.

Laat me duidelijk zijn, minister: ik pleit hier absoluut niet voor een versoepeling van de examens. Daarvoor zijn we samen te fel overtuigd van het belang van rijopleiding en examen. We hebben al meerdere keren gezegd dat het er niet om gaat om zo snel mogelijk een ticket te bemachtigen om zich in het verkeer te begeven, maar dat we erover moeten waken dat we onze jonge chauffeurs zo goed mogelijk opleiden om zich zo veilig mogelijk in het verkeer te begeven. Maar natuurlijk moeten we er wel van uitgaan dat op het moment dat de kennis getest wordt, dat voor iedereen op dezelfde manier gebeurt. En als ik die cijfers bekijk, minister, heb ik heel sterk de indruk dat dat absoluut niet het geval is.

Minister, maakt u zich nog steeds sterk dat de gelijkheid of ongelijkheid van de examencentra niet aan de basis ligt van die uiteenlopende cijfers? Hoe zult u erop blijven toezien dat gelijkheid in examencentra wordt nagestreefd? Hoe dient de examinerator zijn motivatie aan de kandidaat te formuleren na het afnemen van het rijexamen? Wat waren de resultaten van de audit georganiseerd door CIECA in een aantal rij scholen, waaronder die van Asse-Mollem en Kontich? Wat hebt u reeds ondernomen op basis van die resultaten? En wat zult u nog ondernemen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Alle examencentra in Vlaanderen werken volgens dezelfde procedures en dezelfde instructies. Naar aanleiding van de wijzigingen aan het examen voor categorie B hebben we de examineratoren trouwens nog eens speciaal een opleiding laten volgen om de procedure voor de nieuwe manoeuvres onder de knie te krijgen en om die beoordeling ook steeds volgens dezelfde regels te doen.

Dan kom ik bij de verschillen in de slaagcijfers – want de slaagkansen zijn voor iedereen gelijk, maak ik me sterk. De slaagcijfers zijn regionaal anders, op basis van verschillende elementen die daarbij meespelen, bijvoorbeeld de leeftijd waarop men deelneemt aan het examen. Je stelt vast dat de jongere leeftijdsgroep, de meer gemotiveerde jongeren tussen 18 en 20, betere cijfers kan voorleggen dan oudere leeftijdscategorieën.

Ook bij het praktische examen heb je verschillende slaagpercentages. U insinueert dat dat het gevolg zou zijn van een zekere beoordeling, maar je ziet grote verschillen tussen de slaagcijfers van het praktische examen, zowel als bij het theoretische examen.

Bij het theoretisch examen gaat het over dezelfde vragen, dezelfde applicatie en is er geen tussenkomst van examineratoren. Ook daar zie je dus verschillen, waarbij de kloof soms zelfs groter is in de slaagcijfers van het ene examencentrum en het andere examencentrum. De kloof tussen min en plus is bij de theoretische rijexamens sommige jaren zelfs groter dan bij de praktische examens. Er spelen nu eenmaal verschillen. Het verschil tussen het examencentrum met het hoogste slaagpercentage en dat met het laagste slaagpercentage was 24 procent in 2015, maar in 2016 was dat maar 15 procent. Ook bij de eerste cijfers van 2017 zien we een daling. Het varieert. Voor het theoretisch rijexamen is dat verschil 18 procent. In 2016 is dat dus maar 15 procent voor het praktische rijexamen. Er zijn dus inderdaad verschillen, maar dat varieert. Als je kijkt naar de meest objectieve situatie zoals bij het theoretisch examen, zie je ook dan nog verschillen, en die zijn soms zelfs groter bij het theoretisch examen dan bij het praktisch examen.

Alle kwaliteitsborgingssystemen die reeds eerder werden aangehaald, blijven bestaan. Mijn administratie blijft ook toezicht houden op de examencentra, in de vorm van geregelde inspecties en opvolging van eventuele klachten van kandidaten. Na een niet-geslaagd examen zal de examinerator de voornaamste punten die voor verbetering vatbaar zijn, meedelen op basis van zijn aantekeningen. Er wordt meegedeeld dat de kandidaat nog niet aan de minimumvoorwaarden voldoet en dat zijn rijgedrag nog niet voldoende veilig is. De kandidaat krijgt zijn resultatenblad met daarop de gemaakte fouten.

De audit door de International Commission for Driver Testing Authorities (CIECA) gebeurde niet in rij scholen maar in examencentra. Bovendien gingen de auditeurs niet de werking van deze specifieke examencentra na, maar hielden zij de examinering en de opleiding in Vlaanderen tegen het licht. De examencentra van Kontich en Asse-Mollem waren louter voorbeelden van hoe in Vlaanderen geëxamineerd wordt. Er werd niet opgemerkt dat de beoordeling significant verschillend zou gebeuren in de verschillende examencentra.

Er werden zes aanbevelingen geformuleerd op basis van hun observaties. Het verschil in beoordelingen was daar niet bij, maar wel het verbeteren van de link tussen opleiding en examinering, waarbij men zich vragen stelde bij het rijden zonder begeleiding bij kandidaten die van de rijkschool een attest hebben gekregen na minimum twintig uur rijles maar niet voor een test hebben moeten slagen. Volgens hen was er ook te veel focus op vaardigheden van lagere orde. Er werd ook aangeraden om een curriculum voor de opleiding op te stellen, wat we ook doen. Er werd ook gewezen op het nut van tweedefasetrainingen.

Wat betreft het afnemen van het examen, werd gesteld dat de lengte van het examen varieert, dat kandidaten soms te snel reden en dat de examens vooral in bebouwde kom plaatsvonden. In Vlaanderen komt de bebouwde kom nu eenmaal veel voor, en voor een buitenlander is dat misschien moeilijker te vatten. Men vond dat in geval van vrije begeleiding de begeleiders soms niet voorbereid of niet geschikt waren om te begeleiden bij het examen. Daar hopen we verandering in te brengen door de cursus die we organiseren. Men vond dat de examinatoren de instructies soms laat gaven.

Wat betreft het zelfstandig rijden, stelden de auditeurs voor een meer holistische benadering van het examen te hanteren en niet enkel te focussen op fouten maar meer op een algemene prestatie, wat volgens mij enige aanleiding geeft tot nog meer subjectiviteit. Wat betreft de sfeer tijdens het examen wordt gezegd dat alle examinatoren de kandidaten vriendelijk en met de nodige uitleg onthaalden, maar er wordt op gewezen dat het stressniveau in het voertuig gevoelig steeg met het vorderen van het examen omdat de kandidaat met moeilijkheden werd geconfronteerd. Daarnaast was er een suggestie van de auditeurs met betrekking tot restricties voor beginnende bestuurders, zoals een zerotolerantie voor alcohol en drugs. Er was ook de suggestie met betrekking tot een rijbewijs met punten. De auditeurs stellen tot slot vragen bij de opleiding van rijinstructeurs.

Met het terugkommoment dat we volop aan het uitwerken zijn, voegen we zoals gevraagd een tweedefasetraining toe aan de rijopleiding. De vorming voor begeleiders, die vanaf 1 oktober verplicht wordt, moet voorzien in een betere ondersteuning en voorbereiding op hun taak. Aan het examen werd sinds 1 juni een onderdeel 'zelfstandig rijden' toegevoegd, waarbij de kandidaat ofwel met behulp van een gps-toestel ofwel op basis van de informatie op de aanwijzingsborden zijn weg moet zoeken. Op basis van het ontwikkelde curriculum werd het handboek voor de rijlesgever ontwikkeld.

Op verschillende punten beantwoorden we dus aan de kritiek en suggesties van de auditeurs. In het kader van de globale hervorming van de rijopleiding zullen we in een later stadium de nog resterende aanbevelingen nader bekijken en kijken hoe we tegemoet kunnen komen aan de geformuleerde aanbevelingen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik wil graag geloven dat slaagcijfers kunnen verschillen per leeftijdscategorie. Het lijkt me heel aannemelijk dat bepaalde leeftijdscategorieën beter scoren dan andere. Ik denk alleen dat er tussen Vlamingen niet zo heel veel verschil zit, dat de demografie van de bevolking in Vlaanderen van plaats tot plaats ook niet zoveel verschilt, tenminste als je het profiel bekijkt van diegenen die examen gaan doen. Feit is dat ik hier heel uiteenlopende cijfers zie.

U minimaliseert op een bepaald moment de cijfers. U zegt: 'Het is maar 15 procent in 2016.' Ik zie in 2016 in Bree 40 procent, en in Asse-Mollem 59 procent. Geen 15 maar 19 procent dus. Ik verwijs gewoon naar de cijfers die ik van u gekregen heb. Ik stel vast dat in Bree in 2015 er 16 procent geslaagd was. In 2016 was dat 40 procent, iets meer. In 2017 is het tot nu toe 33 procent. In Asse-Mollem is het in 2015 62 procent. In 2016 is dat 59 procent en in 2017 is

dat 57 procent. Ik was vroeger geen held in statistiek, maar het lijkt me toch significant hoger, alle controles ten spijt. Ik denk dat we erin moeten slagen om alle schijn van ongelijkberechtiging weg te halen en dat we erin moeten slagen op de cijfers dichter bij elkaar te krijgen dan ze vandaag liggen. Het gaat niet over enkele procenten: het gaat hier over maar liefst 23 of 24 procent.

Nogmaals, ik hou geen pleidooi om examens te versoepelen. We moeten ernaar streven, zoals ook uit de audit blijkt, dat mensen dat niet in stressvolle omstandigheden moeten doen, maar dat we ze moeten kunnen meten zoals men zich normaal in het verkeer zou begeven. Ik vind dat deze cijfers te ver uit elkaar liggen en dat we op een of andere manier toch moeten proberen om dat recht te trekken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er zijn nu eenmaal echt verschillen die spelen en die variëren. Ik was nog vergeten te zeggen dat ook de examinatoren roteren en dat ze verschillende examencentra aandoen. Ook daar kun je het dus moeilijk op steken. In Haasrode bijvoorbeeld gaan heel veel studenten die in Leuven studeren, hun examen afleggen, wat natuurlijk ook wel ongetwijfeld resulteert in afwijkende cijfers. Demografie is wel degelijk anders per examencentrum, en sociologie evenzeer. Ik wil er geen uitspraken over doen, maar – alleszins volgens onze bevindingen – ligt het niet aan de examinatoren of de wijze waarop wordt geëxamineerd.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): U probeert allerlei redenen aan te halen. Ik zou er heel voorzichtig mee zijn. U verwijst naar de universiteit. De meeste rijsscholen zeggen dat het vaak de hoogst opgeleiden zijn die het het moeilijkst hebben met het praktisch rijexamen. Vaak slagen de mensen met een minder hoge opleiding beter. Ik stel gewoon vast dat er een serieuze afwijking is zonder dat er een objectieve reden voor is waar wij vrede mee kunnen nemen. Ik vind dat dit verder moet worden onderzocht.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.