Vlaams Parlement

vergadering **C135**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 maart 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de inspraak van lokale besturen over gewestwegen
– 911 (2018-2019) 3

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het terugkommoment voor beginnende chauffeurs
– 918 (2018-2019)
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de organisatie van het terugkommoment bij de nieuwe rijopleiding
– 922 (2018-2019) 5

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanbeveling van de Vlaamse ombudsman om rekening te houden met stiptheid bij tijdstickets van De Lijn
– 935 (2018-2019) 7

VRAAG OM UITLEG van Güler Turan aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het beperken van de tolkenondersteuning voor anderstaligen bij het afleggen van een theoretisch rijexamen
– 942 (2018-2019) 10

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de inspraak van lokale besturen over gewestwegen – 911 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voorzitter, ik heb deze vraag om uitleg ingediend op basis van het antwoord op een schriftelijke vraag over een heel concreet lokaal dossier. Uit het antwoord bleek evenwel dat er geen structurele evaluaties zijn van de contacten tussen het departement en de lokale besturen.

In het gros van de Vlaamse gemeenten vormen de gewestwegen natuurlijk de belangrijkste assen van het wegennetwerk. Deze gewestwegen vallen niet onder de bevoegdheid van de lokale besturen. Desondanks is het logisch dat de steden en de gemeenten een zekere stem hebben als het op de gewestwegen aankomt. Hun mening en advies over de verkeersafwisseling, eventuele aanpassingen, heraanleg enzovoort zou moeten worden gehoord. Het lokaal bestuur kent de situatie ter plekke immers beter dan de gewestelijke administratie. Het zou dan ook logisch zijn dat aan de vragen van de lokale besturen in verband met verbeteringen of veranderingen gehoor wordt gegeven.

Minister, het heeft me verbaasd dat uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag blijkt dat er geen informatie of cijfers beschikbaar zijn over het contact tussen de lokale besturen, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Indien een lokaal bestuur een vraag over een gewestweg heeft, een aanpassing vraagt of inspraak wil, wordt dit niet bijgehouden. Dat is moeilijker om te monitoren. Indien een lokaal bestuur vraagt om de verkeersveiligheid op een gewestweg te verbeteren, wordt dit niet bijgehouden. Indien een vraag van een lokaal bestuur kan worden ingewilligd, wordt dit niet bijgehouden. Dit leent zich niet tot een evaluatie van de wisselwerking, een evaluatie waarover u zelf hebt verklaard dat ze niet structureel gebeurt of kan gebeuren. Het is momenteel niet duidelijk of lokale besturen bij AWV of bij de administratie terechtkunnen en het is momenteel onmogelijk te controleren of dit op een correcte wijze verloopt.

Minister, waarom worden de aanvragen van lokale besturen met betrekking tot gewestwegen niet gemonitord? Bent u zelf van mening dat dergelijke vragen en contacten niet beter zouden worden bijgehouden? Op welke wijze zal dit in de toekomst wel gebeuren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, het klopt dat ik in mijn antwoord op een schriftelijke vraag heb geschreven dat we dit niet centraal bijhouden. Daar zijn verschillende motieven voor, waaronder praktische motieven. Dit gebeurde trouwens ook niet voor ik minister werd. Het gaat om zeer veel verschillende vragen die zowel formeel als informeel langs verschillende kanalen worden gesteld. Die vragen worden grotendeels gecapteerd door de reeds bestaande structuren en vooral door de toekomstige structuren. Ik verklaar me nader.

Mijn administratie ontvangt vragen van steden en gemeenten langs de telefoon, per mail, per briefwisseling of langs het meldpunt van het AWV. Tegelijkertijd komen heel wat vragen en bezorgdheden mondeling aan bod tijdens de overlegmomenten, bijvoorbeeld in de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) of in de gemeentelijke begeleidingscommissie. Dat komt daar allemaal aan

bod. Die vragen worden altijd opgenomen in de verslaggeving. Dat wordt gecapteerd in de verslagen van die vergaderingen.

Die vragen komen bij heel wat verschillende actoren in de administratie terecht. De vragen over het lokaal onderhoud komen terecht bij de verantwoordelijke voor het wegendistrict. De bezorgdheden in verband met lopende projecten komen terecht bij de projectmanagers van die projecten. Bezorgdheden over plaatsen op de gewestwegen waarvoor nog een project is ingediend, komen terecht bij de regiomanagers, bij de afdelingshoofden van de territoriale afdelingen van AWV of bij de mobiliteitsbegeleiders. Die vragen worden door verschillende experts en verantwoordelijken opgevolgd. Dat heeft natuurlijk te maken met de aard van de vraag en met de expertise van diegenen die de vraag uiteindelijk behandelen.

We zijn vanzelfsprekend niet doof voor de bekommernissen van de lokale besturen. Net daarom denk ik dat het toekomstig instrument in het ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid het meest optimale is. Los van de vraag of we dit allemaal in databanken moeten onderbrengen, is het belangrijkste volgens mij dat we die bekommernissen beantwoorden.

Dankzij het decreet Basisbereikbaarheid zorgen we voor een structurele betrokkenheid van de lokale besturen in het totale mobiliteitsbeleid. Dat is tot op heden nog niet het geval. Ik heb u beschreven dat er PCV's en GBC's zijn. Die zijn eerder van een occasionele aard. Door de introductie van de vijftien vervoerregio's in heel Vlaanderen kunnen we eindelijk op een structurele basis het overleg organiseren, niet alleen ten aanzien van bijvoorbeeld het Agentschap Wegen en Verkeer maar ook ten aanzien van alle lokale mobiliteitsspelers. Ik heb er daarom voor gezorgd dat die allemaal vertegenwoordigd zijn.

Zowel het Agentschap Wegen en Verkeer als het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, maar ook De Lijn en zelfs de Vlaamse Waterweg hebben hun interne structuur aangepast zodat ze elk met een soort van accountmanager per regio werken. Struikel niet over die term, want bij sommige entiteiten is de benaming anders maar komt het op hetzelfde neer. Deze mensen werken per vervoerregio in een team Mobiliteit en Openbare Werken moeten ervoor zorgen dat er vanuit de administratie met één stem gesproken wordt. Ze capteren dus de bezorgdheden van de steden en gemeenten en zorgen ervoor dat die in de administratie op de juiste plaats terechtkomen. Zij zijn het aanspreekpunt – voor het eerst op structurele basis – van de lokale besturen, georganiseerd per vervoerregio. Daar verwacht ik het meeste van. We zullen eindelijk een structureel persoonlijk contact bewerkstelligen. Het allerbelangrijkste lijkt mij dat men oor voor elkaar heeft.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb inderdaad weet van dat team MOW. Het is inderdaad het belangrijkste dat de bekommernissen gehoord en beantwoord worden. U wilt die teams structureel betrekken in het verkeersbeleid. Ik ben blij om dat te horen, maar ik vrees dat als niet wordt bijgehouden welke vragen er binnenkomen van de lokale besturen, er moeilijk zicht is op de urgentie van bepaalde problemen.

Het gaat ook niet alleen over de verkeerssituatie. Andere lokale plannen moeten worden afgestemd op de werken vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer. Dat wordt niet altijd voldoende opgevolgd. Dat horen we heel vaak bij lokale besturen. Recent was er nog een overleg met afvaardigingen van lokale besturen. Het ging dan bijvoorbeeld over lokale plannen voor rioleringswerken die niet konden starten als gevolg van de slechte terugkoppeling door het agentschap. Dergelijke besognes hebben we meermaals horen terugkomen.

Het mag ook niet alleen afhangen van connecties die lokale besturen hebben met het agentschap en de administratie.

Ik kijk er uit naar hoe we binnenkort binnen de vervoerregioraden die bekommernissen zullen kunnen meenemen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het terugkommoment voor beginnende chauffeurs
– 918 (2018-2019)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de organisatie van het terugkommoment bij de nieuwe rijopleiding
– 922 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Aangezien de heer Parys hier nog niet is, stel ik voor dat we beginnen met de vraag van de heer Ceyssens.

De heer Ceyssens het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, minister, vergeef me de flauwe woordspeling, maar ik wil nog eens terugkomen op het terugkommoment en de vraag die ik daarover al stelde. Ik blijf daarop terugkomen omdat ik daarover nog niet zo lang geleden bezorgdheden heb geuit. Ik kreeg toen een vrij geruststellend antwoord, maar dan lees ik van de ombudsman op 16 februari: "Verplichte terugkommomenten voor jonge bestuurders zijn slecht georganiseerd." Dat is een stevige uitspraak.

Nog even samenvatten: wat is een terugkommoment? Sinds 1 januari 2019 wordt het aangeboden voor de eerste chauffeurs. Wie na 1 oktober 2017 zijn voorlopig rijbewijs haalde, moet in de vernieuwde rijopleiding negen maanden oefenen, wat een goede zaak is, alvorens het praktijkexamen af te leggen. Daarna kan de beginnende chauffeur tussen de zes en negen maanden na het behalen van het rijbewijs een terugkommoment volgen dat bestaat uit een groepsgesprek over de attitude op de openbare weg en enkele praktijkoefeningen op een afgesloten terrein.

Uit de laatste informatie die ik heb, begrijp ik dat intussen reeds zesduizend beginnende chauffeurs een oproepingsbrief hebben gekregen – waarvoor dank, ik had die bezorgdheid geuit in een vorige vraag en er is dus ook gevolg aan gegeven –, maar er daagden slechts zeshonderd personen op. Hierdoor worden er in heel wat centra terugkommomenten afgelast. Voor een sessie zijn er immers minstens zes deelnemers nodig.

Daarnaast is er ook nog een probleem in Oost-Vlaanderen. Vandaag kan men daar het terugkommoment nog niet volgen, omdat er geen rijscholen zijn die dit aanbieden. Tegen de zomer zouden er wel twee locaties operationeel worden.

Minister, hoe zult u ervoor zorgen dat op het werkveld alles zo snel mogelijk operationeel is om het terugkommoment te kunnen aanbieden? Zult u een campagne op touw zetten om de beginnende chauffeurs alsnog te informeren over het volgen van het terugkommoment? Hoe zit het met het uitstel van beginnende chauffeurs die deel moeten nemen aan het terugkommoment?

Hebben zij effectief drie maanden langer de tijd om het terugkommoment te volgen? Zal dat uitstel nog worden uitgebreid?

– Lies Jans treedt als voorzitter op.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, in februari haalde het terugkommoment de pers omdat er te weinig examencentra zouden zijn waar deze verplichte cursus gevolgd kon worden. Toen werd de tijdspanne van drie maanden om de opfriscursus vast te leggen met nog eens drie maanden verlengd en gingen een aantal extra centra open.

Recent berichtte de Gazet van Antwerpen dat veel mensen het vastleggen van het terugkommoment uitstellen waardoor er een 'bottleneck' wordt verwacht in juni. Personen die te laat hun terugkommoment plannen, krijgen een boete. Daarnaast laat de rijschoolfederatie Federdrive weten dat ook de regelgeving rond de cursussen zelf af en toe tot vervelende situaties leidt. Een cursus moet volgens de regelgeving vier uur duren en zes deelnemers tellen. Aan het begin van elke cursus wordt het rijksregisternummer van de deelnemers ingelezen, en eenmaal de cursus gestart is, kunnen hier geen nieuwe nummers aan worden toegevoegd. Hierdoor kunnen deelnemers die te laat aankomen op het terugkommoment, niet meer deelnemen en moeten sommige cursussen worden afgelast omdat er onvoldoende deelnemers zijn bij het moment van aanvang. De oplossing lijkt dus simpel: tijdig aanwezig zijn.

Minister, welke oplossing is er voor chauffeurs die wel tijdig hun opfriscursus hadden ingepland en door het tekort aan leerlingen hun cursus niet konden volgen? Welke stappen zult u ondernemen om jonge chauffeurs aan te moedigen om niet te wachten met het inplannen van hun terugkommoment zodat er in de toekomst geen bottlenecks ontstaan? Er is geen examencentrum in Oost-Vlaanderen. Hebt u zicht op een mogelijke locatie en timing voor de opening van een examencentrum?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil eerst een kleine correctie doen. Het terugkommoment wordt niet georganiseerd door de examencentra, maar door erkende instellingen. Er is ook geen examen aan gekoppeld.

Ik zal u wat cijfers geven. Op dit moment zijn er dertien erkende instellingen voor het terugkommoment. Er is dus voldoende capaciteit om elke beginnende bestuurder die is uitgenodigd, een plaats te geven.

Wat Oost-Vlaanderen specifiek betreft, is er bij mijn weten net een dossier ingediend voor erkenning. Er zijn inderdaad enkele sessies die niet hebben kunnen plaatsvinden omdat er niet genoeg deelnemers waren ingeschreven – vier om precies te zijn. Maar de beginnende bestuurders die zich hiervoor al hadden ingeschreven, zijn vanzelfsprekend tijdig verwittigd. Zij hebben aan een latere sessie kunnen deelnemen.

Om te vermijden dat beginnende bestuurders wachten tot het einde van de termijn, bereidt de administratie momenteel nog bijkomende communicatie voor. Die zal dan via verschillende kanalen worden verspreid, waaronder natuurlijk sociale media, Rijbewijzer en de website van Vlaanderen. Ook de sector zal daaraan meewerken.

Zoals ik heb aangekondigd, krijgt de eerste lichting van beginnende bestuurders inderdaad wat meer respijt voor het volgen van een terugkommoment: zij krijgen

zes in plaats van drie maanden de tijd. Het gaat hierbij om de eerste lichting van nieuwe chauffeurs: de chauffeurs die een oproep krijgen tot en met april.

De termijn waarin een terugkommoment moet worden gevolgd, staat ook uitdrukkelijk op de oproepingsbrief vermeld. Ik denk niet dat daar veel verwarring mogelijk is. Wie in mei of later een oproeping krijgt, heeft drie maanden de tijd.

Wat uw vraag betreft: ik had het over 13 erkende instellingen. Ondertussen hebben al 1058 beginnende bestuurders een terugkommoment gevolgd, en hebben er bijna 100 sessies plaatsgevonden.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik noteer dat het probleem tegen de zomer is opgelost. De andere problemen hebt u zonet geduid. Er werden 4 sessies afgelast, als ik het goed begrijp. Ik begrijp ook dat het aantal beginnende bestuurders ondertussen opgetrokken is tot 1058. Dan blijft er natuurlijk nog het probleem van Oost-Vlaanderen, maar ik hoor dat daar ook een oplossing voor in de maak is. We kijken daarnaar uit, en ik heb daar voorlopig geen verdere vragen over.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik meen op te maken dat dat terugkommoment wel begint aan te slaan, en dat het echt wel werkt. We zien dat er al meer dan 1000 deelnemers aanwezig waren op die sessies. Dan blijkt dat het probleem waarover sprake was in de krant, uiteindelijk toch een relatief beperkt probleem was.

In Oost-Vlaanderen zal het ook vooruitgaan, en die bijkomende communicatie zit eraan te komen. Wat dat betreft kan ik zeggen dat we tevreden zijn: we zitten op het goede spoor.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanbeveling van de Vlaamse ombudsman om rekening te houden met stiptheid bij tijdstickets van De Lijn
– 935 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Op dinsdag 19 maart heeft de Vlaamse ombudsman het jaarlijkse rapport van de Vlaamse Ombudsdienst voorgesteld met het bijbehorende Bemiddelingsboek. Dat ging over het jaar 2018. Minister, mobiliteit is opnieuw de koploper wat het aantal klachten betreft in het globale aandeel, maar dat is een klassiek en jaarlijks weerkerend fenomeen. Binnen mobiliteit is De Lijn de koploper, en ook dat is geen nieuws onder de zon.

Minister, ik wil het specifiek hebben over één aanbeveling van de Vlaamse ombudsman uit zijn jaarverslag. Hij vraagt eigenlijk om rekening te houden met stiptheid bij tijdstickets van De Lijn.

Vandaag kunnen reizigers bijvoorbeeld met een m-ticket 60 minuten met het openbaar vervoer reizen. Dit soort ticket is een relatief succes en zeker in een stedelijke context perfect bruikbaar. Binnen het streekvervoer zorgt dit voor heel wat processen-verbaal voor zwartrijden omdat een rit door omstandigheden –

bijvoorbeeld een gebrek aan vlotte doorstroming – langer kan duren dan officieel voorzien. Op die manier overschrijdt de reiziger de tijdslimiet van 60 minuten.

De ombudsman stelt voor om specifieke vervoersbewijzen te ontwikkelen voor bepaalde ritten, maar daar ben ik persoonlijk minder een fan van. Er bestaan trouwens al verschillende vervoerbewijzen en het lijkt me geen goed idee om hier nog meerdere variaties in aan te brengen voor de reiziger. Wel is het belangrijk dat De Lijn zelf rekening houdt met de stiptheid, zodat een tijdsticket ook kan worden gebruikt waarvoor het dient: om binnen een beperkte tijdspanne te genieten van openbaar vervoer.

Minister, is het, gelet op de problemen met de doorstroming en met de stiptheid, nog zinvol met tijdstickets voor de reizigers te blijven werken? De Lijn is vaak het lijdend voorwerp en niet de oorzaak of de bron, maar is dit in de context van deze problemen nog zinvol? Ziet u een meerwaarde in het voorstel van de Vlaamse ombudsman om te werken met specifieke vervoersbewijzen voor bepaalde ritten? Uit de algemene reisvoorwaarden van De Lijn, raadpleegbaar op de website, blijkt dat dat de reis met een gewoon biljet mag worden voltooid indien de termijn van zestig minuten wordt overschreden. Met een sms-ticket en een m-ticket is dat absoluut verboden. Waar komt deze tegenstelling tussen de verschillende vervoersbewijzen vandaan?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, misschien moet ik eerst vermelden dat een biljet is bedoeld voor het vervoer met een enkele rit tussen punt A en punt B, niet om een heen- en terugreis. Dat maakt een verschil, want het gros van de ritten is natuurlijk binnen zestig minuten afgerond. Zelfs als een rit vertraging heeft, is binnen zestig minuten minstens de laatste overstap gemaakt.

Indien we zouden overgaan tot een verlenging van zestig minuten tot negentig minuten, zou het principe van het biljet voor een enkele rit tussen punt A en punt B onder druk komen te staan. Dit zou betekenen dat iemand met een enkel biljet ook een heen- en terugreis kan maken of dat een enkel ticket onbeperkt in de tijd zou kunnen worden gebruikt. Om die reden lijkt het me zinvol het huidig principe te behouden. Dit neemt niet weg dat De Lijn ondertussen constant nadenkt over alternatieven.

De invoering van ritgebonden vervoersbewijzen op ritten van reguliere lijnen is zeer complex. Het is technisch moeilijk haalbaar tot onmogelijk. Ik onderschrijf dan dat hiermee een gevaar voor de complexiteit van de tarievenstructuur zou worden gecreëerd. In 2015 hebben we er bewust voor gekozen naar een eenvoudiger tariefstructuur te gaan. We hebben, zoals de voorgaande jaren, enkel voor een indexering gezorgd. Dit laat toe analyses over meerdere jaren te maken. De Lijn is hier volop mee bezig, in functie van een eventuele verdere vereenvoudiging of optimalisatie met het oog op 2020.

Wat de discrepantie tussen een gewoon biljet en een digitaal vervoersbewijs betreft, is het belangrijk te weten dat het verschil een technische reden heeft. In het geval van een biljet of een Lijnkaart wordt het moment van opstappen ontegensprekelijk op het vervoersbewijs geregistreerd. Hierdoor kunnen we met zekerheid bepalen of iemand al dan niet recht heeft op een overstap. In het geval van een digitaal vervoersbewijs kunnen we dat momenteel niet, waardoor tijdens een controle niet kan worden bepaald of iemand nog recht op een gratis overstap heeft.

Tot slot wordt binnen het project Mobilidata de vinger aan de pols gehouden omtrent de volgende generatie verkeerslichtenbeïnvloeding en de nieuwste technologieën.

Ik heb de vaste ambitie om de grond van het probleem aan te pakken, eerder dan de symptomen ervan.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Zoals u het vertelt, lijkt het me heel plausibel en heel logisch. Ik vraag me dan wel af waarom de ombudsman dit probleem vermeldt. Ik zou uit praktische overwegingen zeggen dat als zo iemand op de bus zit, die de rit mag afmaken, want uiteindelijk heeft die toch betaald. Het heeft soms ook te maken met activering. Wanneer activeer je dergelijke digitale tickets? Doe je dat iets te vroeg of doe je dat iets te laat?

Minister, een overheid is dienstverlener of is niet. Dat is onze kerntaak. Dergelijke modules moeten het mogelijk maken dat mensen gemakkelijk van het openbaar vervoer gebruikmaken. Ik ben zoals iedereen in deze commissie tegen profiteurs en dus ook tegen zwartrijden. Toen ik dit las in het verslag van de ombudsman, kreeg ik de indruk dat deze mensen eigenlijk tegen hun wil de dupe worden. Doordat dit het verslag van de ombudsman haalde, ging ik uit van een zekere schaal: het gaat dus over meer dan toevalli g iemand die pech heeft door een of ander oponthoud of door het te vroeg activeren van een digitaal ticket.

Gaat het echt om zo weinig problemen, los van de structurele maatregelen om de doorstroming vlotter te laten verlopen en de reistijden beter te respecteren? Is het idee om zo iemand gewoon de rit te laten afmaken, aangezien die in digitaal ticket heeft en daarmee blijk geeft van goede wil, een te gek idee? Of is dit naast de kwestie?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Ik ben blij dat de heer Keulen de problematiek van de stiptheid van De Lijn nog eens ter sprake brengt in deze commissie en dat hij verwijst naar het rapport van de ombudsman. Daarin staan goeie aanbevelingen. Dat zijn voor ons indicaties voor welke suggesties we kunnen overmaken aan de Vlaamse Regering.

Minister, ik heb, mede na schriftelijke vragen die ik in het verleden aan u heb gesteld, vastgesteld dat de stiptheid van De Lijn niet alleen te maken heeft met doorstroming, maar ook met een probleem van een tekort aan chauffeurs. Daardoor werden heel wat ritten van bussen en trams afgeschaft. Als we mensen willen verleiden – wat u tijdens deze beleidsperiode toch hebt willen doen – om hun wagen te laten staan en te kiezen voor het alternatief van het openbaar vervoer, dan is het dodelijk dat het openbaar vervoer gewoon niet rijdt. Daarom is het van belang om in de toekomst meer met die stiptheid rekening te houden.

Om die reden leidt mijn fractie een conceptnota in betreffende de stiptheid van De Lijn. Ik hoop dat er in de nieuwe beheersovereenkomst daaromtrent meer bepalingen worden uitgewerkt. Dat is met de beste bedoelingen om ervoor te zorgen dat we een goed en betrouwbaar openbaar vervoer hebben met meer en betere service ten aanzien van de burgers.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dat er een tekort is aan chauffeurs, leidt tot niet-gereden ritten eerder dan tot een stiptheidsprobleem.

Een bus die niet rijdt, kan natuurlijk niet stipt zijn, want hij rijdt niet uit.

Op uw vraag naar het aantal gevallen moet ik het antwoord schuldig blijven. We kunnen trouwens enkel rapporteren over het aantal discussies ter zake, namelijk van

diegenen die beweren dat ze door een gebrek aan stiptheid over die periode van 60 minuten zijn gegaan. Zoals ik in het antwoord al heb gezegd, is de bewijslast soms onmogelijk voorhanden, niet in hoofde van de klager en niet in hoofde van de inspecteurs. De ombudsman bekijkt die problematiek vooral vanuit het perspectief van de gebruiker en de klager, en dat siert hem ook, eerder dan vanuit de grote ratio die eraan ten grondslag ligt in hoofde van De Lijn. In sommige gevallen kan men gewoon geen individuele casus oplossen met een individuele oplossing omdat daaruit voortvloeit dat men dan een collectieve oplossing moet hanteren omdat men niet kan discrimineren. Het bemoeilijkt natuurlijk de zaak. Ik begrijp dan ook wel dat De Lijn zegt dat men door gebrek aan bewijslast niet kan bewijzen dat men door overmacht die termijn van 60 minuten heeft overschreden. Als men daar één keer een uitzondering op maakt zonder bewijs, dan moet men dat altijd doen. Dat is de moeilijkheid.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Güler Turan aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het beperken van de tolkenondersteuning voor anderstaligen bij het afleggen van een theoretisch rijexamen
– 942 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Güler Turan (sp·a): Voorzitter, collega's, in 2016 was het nog mogelijk de theorie-examens met behulp van een tolk in meer dan dertig verschillende talen af te leggen. Vanaf 1 maart 2017 kunnen kandidaten in het Vlaamse Gewest enkel nog hun theorie-examen afleggen in het Nederlands of met bijstand van een beëdigd tolk Frans, Duits of Engels.

Mensen in het Antwerpse spraken me hierover aan. Ik ben gaan opzoeken in welk decreet dit staat, want ik dacht dat ik per vergissing iets had goedgekeurd. Gelukkig niet, want het is met een uitvoeringsbesluit gebeurd. U kondigt op uw website zeer trots aan dat u zult snoeien in het tolkensysteem bij het rijexamen. U zegt: "Engels, Frans en Duits zijn de mogelijkheden die nog worden aangeboden. We stoppen met Urdu, Farsi en een twintigtal andere talen. We verlichten zo de organisatielast voor rijexamencentra." Ik neem aan dat dus de organisatielast voor rijexamencentra intussen verlicht is. Ik weet niet of u een evaluatie hebt gemaakt van deze beslissing.

In Brussel is het echter wel nog mogelijk het theoretisch rijexamen af te leggen in andere talen, dankzij de invoering van een nieuw vertaalsysteem. Het gaat om een geïnformatiseerde vertaling met vooraf opgenomen audio-opnames van verschillende vragen van het examen. Het lijkt me een beetje ingewikkeld – ik heb het niet uitgeprobeerd –, maar het is toch wel een mogelijkheid voor mensen die de taal niet goed machtig zijn om een rijexamen af te leggen in een andere taal. In Brussel kan het nog in het Engels, Duits, Spaans, Pools, Turks, Arabisch en Italiaans.

In Vlaanderen bestaat het niet. De enige mogelijkheid voor een anderstalige is in een centrum voor volwassenenonderwijs een module te volgen om zich voor te bereiden op het theoretisch gedeelte van het rijexamen, waar voornamelijk naar de woordenschat wordt gekeken die in verkeerssituaties gebruikt wordt. En men oefent op lees- en luistervaardigheid. Ik herinner me zelf dat die oefeningen op lees- en luistervaardigheid niet zo evident zijn, zeker niet voor volwassen mensen die uit andere landen komen, het systeem niet kennen en de taal niet machtig zijn.

De Beroepsvereniging Beëdigd Vertalers en Tolken (BBVT) heeft aan de alarmbel getrokken. Minister, ik moet eerlijk toegeven dat ik niet op basis van hun communicatie maar op basis van ervaringen van mensen mijn vraag stel. De mensen

zeggen me dat ze wel Nederlands spreken, maar niet voldoende om die moeilijke vragen en valkuilen te begrijpen. Men heeft werk gevonden en men heeft het rijbewijs nodig om te gaan werken.

Peilen naar uw taalbeheersing of peilen naar uw rijvaardigheid – dat zijn toch twee verschillende zaken. Ik wil graag horen wat uw beweegredenen waren om dit heel uitgebreide systeem aan banden te leggen. Ik vraag mij af of u intussen een evaluatie hebt laten doorvoeren, om te kijken wat we kunnen doen. Want we willen iedereen natuurlijk zo snel mogelijk activeren. De mensen uit de sector zeggen dat het behalen van een rijbewijs een grondigere talenkennis vereist dan het verkrijgen van de Belgische nationaliteit. Ik geef dit maar mee.

Ik heb dan ook enkele vragen, want dit systeem is nu toch al een tijdje in voege: sinds maart 2017. Bent u van mening dat het verbieden van het gebruik van tolken voor het rijexamen de integratie van anderstaligen bevordert?

Bent u van plan om alternatieven uit te werken voor de afschaffing van de tolken, om zo de drempel te verlagen voor het behalen van een rijbewijs? Want daar gaat het tenslotte om: de kwaliteit van de rijvaardigheid moet behouden blijven, en de kennis van de verkeersregels moet uiteraard worden getoetst en getest. Maar er moeten toch alternatieven mogelijk zijn om mensen te activeren die de taal niet zo machtig zijn.

De tolken zijn afgeschaft, en ik hoop dat de organisatielast bij de rijexamencentra wat verbeterd is. Misschien moet de organisatie op een andere manier gebeuren, en moeten we opnieuw opteren voor de invoering van een aantal andere talen die bij ons ook zeer frequent voorkomen.

Dit doet uiteraard geen enkele afbreuk aan de noodzaak om de Nederlandse taal te leren en machtig te zijn, om hier in Vlaanderen te kunnen leven en actief te kunnen deelnemen. Maar we moeten die taalvereisten niet als een uitsluitingsvoorwaarde invoeren. Ik ben benieuwd naar uw antwoord.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik vind een taal, het Nederlands, geen uitsluitingsvoorwaarde. Ik vind dat eerder een insluitingsvoorwaarde. Bij het afleggen van het theoretisch rijexamen kon je voorheen kiezen uit twintig à dertig beschikbare talen. Waarom heb ik dat nu beperkt tot het Nederlands, het Frans, het Engels en het Duits? Dat had te maken met organisatorische aspecten, en ook met fraudegevoeligheid. Want sommige tolken beperkten de dienstverlening niet tot het vertalen alleen; zij verklapten soms ook de antwoorden.

Naast de organisatorische aspecten was er natuurlijk ook de hoge kost. Daarom hebben we dat beperkt. Daarnaast vinden wij het Nederlands natuurlijk ook belangrijk, maar daar kom ik straks nog even op terug.

Los daarvan begrijp ik wel dat het theoretisch rijexamen geen gemakkelijke opgave is voor mensen die het Nederlands nog niet goed kennen. Maar anderzijds doen er zich soms ook problemen voor bij mensen die het Nederlands als moedertaal hebben. Daarom hebben we geprobeerd om het examen aan te passen. We hebben de vragen gescreend, en we hebben de formulering aangepast, met het oog op de begrijpbaarheid. We willen de drempel zo laag mogelijk houden. En dat komt zowel de anderstalige als de Nederlandstalige die minder taalvaardig is ten goede. We merken dat die aanpassing een verbetering is.

Een formele evaluatie hebben we niet gedaan, maar ik zie enkel voordelen, bovenop de voordelen die ik al heb geschetst: op organisatorisch vlak, op vlak van kosten, en op vlak van fraudegevoeligheid.

U haalt ook terecht aan dat de beheersing van het Nederlands veel voordelen biedt aan nieuwkomers. Denk aan hun kansen op de arbeidsmarkt en in het onderwijs, en hun inburgering in de Vlaamse samenleving. Dat hoeft geen betoog. Ik denk dat we met het organiseren van examens in twintig of dertig talen het tegenovergestelde signaal geven. Het Nederlands is geen gevaarlijke ziekte. Je wordt daar niet slecht van; je wordt er net beter van. En het is ook een goede zaak voor de verkeersveiligheid. Als men zich veilig in het verkeer wil begeven, dan is het toch geen overbodige luxe dat men over een basiskennis Nederlands beschikt.

Dat geldt zowel voor de chauffeurs als voor de andere weggebruikers. Indien er een noodsituatie is en ze met de politie of met andere hulpverleners in contact komen, worden de directieven ten minste begrepen. Ik streef dan ook naar een maximaal gelijke behandeling.

Wat de professionele rijbewijzen betreft, hebben we naar aanleiding van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in samenspraak met de transportsector een aantal bijkomende maatregelen genomen. Die maatregelen moeten ervoor zorgen dat de instroom naar het beroep wordt vergemakkelijkt. Het gaat dan om de rijbewijzen C en CE.

We hebben een aantal opleidings- en arbeidsmarktmaatregelen genomen. We hebben het aantal trajecten voor individuele beroepsopleidingen (IBO's), de opleidingen op de werkvloer, verhoogd. We hebben de instroom verhoogd door te zorgen voor bijkomende capaciteit in de vooropleiding en in het schakelmodel. Dit is specifiek afgestemd op kortgeschoolden en anderstaligen. VDAB heeft specifieke trajecten, in samenwerking met het Agentschap Integratie en Inburgering en met Fedasil. Nieuwkomers worden door middel van een kort geïntegreerd traject zo snel mogelijk aan het werk geholpen. Er wordt zo veel mogelijk van lineaire trajecten afgestapt. De EU vindt dit een good practice en een voorbeeld.

We proberen de taaldrempels om opleidingen te volgen maximaal weg te werken. De opleidingen worden zo veel mogelijk geïntegreerd aangeboden. Talige en technische competenties worden in één pakket samengevoegd en gebundeld.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Güler Turan (sp·a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb mijn vraag uitdrukkelijk afgesloten met de stelling dat het Nederlands voor mij ook een vereiste is om hier in Vlaanderen te leven, te werken of wat dan ook te doen. Onder die reclame voor het Nederlands wil ik zo mijn handtekening zetten.

Er is echter ook de realiteit dat niet iedereen een optimale kennis van het Nederlands heeft. Als redenen om die tolken af te schaffen, hebt u organisatorische aspecten en de kostprijs aangehaald. Er zijn nu eenmaal veel zaken die geld kosten. U moet echter inzien wat meer kost, bepaalde mensen van activering uitsluiten of een rijexamen organiseren dat mensen kan activeren en mobiel maken.

Wie mobiel is in het verkeer, is ook mobiel in het maatschappelijk leven. Er zijn uiteraard alternatieven, zoals het openbaar vervoer, waar we allemaal voorstander van zijn, maar het personenvervoer is iets anders. U bent in uw antwoord zelf ook op de professionele rijbewijzen ingegaan.

Ik heb mijn vraag om uitleg gesteld op basis van een aantal praktijkervaringen van mensen in het Antwerpse, maar ik heb naar aanleiding van deze vraag om uitleg ook mails van de bus- en autocarsector gekregen. De sector werkt samen met de arbeidsbemiddelingsdiensten VDAB, de Service Public Wallon de l'Emploi et de la Formation Professionelle (Forem) en Bruxelles Formation om instructeurs

in te schakelen om mensen op te leiden voor de rijbewijzen in de autocarsector. De gemiddelde leeftijd is daar nu 53 jaar en de sector lijdt onder een zwaar tekort. Binnenkort moet twee derde van de huidige chauffeurs op pensioen. Dat zijn 11.200 chauffeurs. Er wordt heel hard gezocht en er worden mensen opgeleid. In Vlaanderen zijn een 40-tal chauffeurs opgeleid in het Iuvenisprogramma voor risicojongeren. Die programma's leren dat het ontbreken van tolkenhulp in de realisatie van de eerste fundamentele stap naar het beroep, namelijk het theoretisch rijbewijs D, een serieuze hinderpaal vormt voor de integratie van die doelgroepen door middel van een duurzame tewerkstelling in deze sector.

Minister, indien u de realiteit uit de weg gaat, ziet u niet in dat er noden zijn om de integratie van die mensen en hun mobiliteit te verbeteren. De kwaliteit en de kennis voor het rijexamen vallen niet met taalvaardigheid te meten. Kortom, ik volg uw stelling dat Nederlands een vereiste en geen ziekte is. Het is iets dat we allemaal moeten leren. We moeten echter gelijke kansen bieden en iedereen mogelijkheden geven. De mensen die thuis in het Nederlands zijn opgevoed, kunnen sommigen met een aangepaste vraagstelling helpen en zo hindernissen wegnemen. Voor anderen vereist dit andere vaardigheden.

Minister, u zegt dat de fraudegevoeligheid hoog lag. Het zou er nog aan ontbreken. Diegene die fraude pleegt, die moet u oppakken. Wie misbruik pleegt, moet u uitschakelen. De mensen die behoeftig zijn, moeten we juist helpen en bevorderen. Het is niet omdat tolk 1, 2 of 3 in taal x, y of z fraude pleegt of dat de fraudegevoeligheid er hoger ligt, dat andere mensen daarvan het slachtoffer moeten worden. Goed bestuur, gelijke kansen creëren vereist dat u nu uw maatregel evalueert, want er zijn ook mogelijkheden die organisatorisch en fraudegevoelig beter kunnen.

Kijk maar naar uw collega in Brussel. Ik zeg niet dat het systeem daar perfect werkt, want ik ken het niet, maar ik nodig u uit om het te evalueren en niet blind en doof te zijn voor de signalen van individuele mensen en van de sector. Dan moeten we straks niet schrikken dat verschillende autocarbedrijven meer aan sociale dumping doen in bepaalde bedrijven in andere landen … *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Ja, maar u bevordert dat.

De voorzitter: Mevrouw Turan, kunt u stilaan afronden?

Güler Turan (sp·a): Als er 11.200 professionele chauffeurs binnenkort met pensioen gaan en u kunt geen mensen vinden om toe te leiden naar die beroepen, dan dwingt u onze Vlaamse bedrijven om gebukt te gaan onder deze onnatuurlijke vereiste.

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

Christian Van Eyken (UF): Over taalkennis gaan we nu geen debat voeren. Niet alleen voor het rijexamen moet die taalkennis er zijn, ook bij de begeleiding. Begeleiders moeten sinds anderhalf jaar ook een opleiding volgen om mensen te helpen in hun rijopleiding. Ook die mensen zouden moeilijkheden kunnen ondervinden bij het volgen van die opleiding van enkele uren. Dat kan ook voor problemen zorgen.

Minister, ik wil even aansluiten bij een schriftelijke vraag die ik u een jaar geleden heb gesteld. U antwoordde dat die opleidingen in de faciliteitengemeenten in het Frans mogen gebeuren. Helemaal akkoord, minister, maar op het terrein is dat niet mogelijk. Ik heb enkele rijscholen in de Rand opgebeld. Ze zeggen mij dat ze dat enkel in het Nederlands organiseren.

Natuurlijk kun je altijd naar Brussel gaan, maar daar is dat niet nodig. De opleiding voor begeleiders kunnen ze niet vinden in het Frans omdat Brussel dat niet nodig heeft en omdat de rijscholen in de Rand die niet organiseren.

Minister, hoe staat u daartegenover? Taal is misschien belangrijk, maar het mag geen vorm van uitsluiting zijn.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Turan, gelukkig zijn we het nog over enkele fundamentele punten oneens. U zit in een goeie alliantie. *(Opmerkingen van mevrouw Turan)*

De ambitie voor het halen van een rijbewijs kan een perfecte motivatie en stimulans zijn voor iedereen om Nederlands te leren. Zo kun je het ook bekijken. In plaats van iedereen op zijn wenken te bedienen en er maar van uit te gaan dat wanneer je een andere thuistaal hebt, wij ons wel aanpassen en wij gewoon de zaken zo organiseren dat eenieder met een andere moedertaal in Vlaanderen dan maar op zijn wenken wordt bediend. Ik vind dat een slecht signaal. Ik vind het een beter signaal als je mensen er net toe kunt aanzetten om via het parcours van het halen van een rijbewijs zich meer te bekwamen in het Nederlands.

Taal is de sleutel tot sociale mobiliteit. We moeten ook wel eens durven zeggen aan mensen dat ze in onze samenleving waarschijnlijk bitter weinig toekomst, perspectieven en mogelijkheden hebben als ze niet de basiskennis van het Nederlands hebben. Meer is niet nodig om te participeren aan het examen. Meer is niet nodig, gewoon een basiskennis Nederlands.

Het is niet dat we de lat gigantisch hoog leggen. Dat heb ik u net trachten te duiden. We hebben zelfs werk gemaakt van een vereenvoudiging van de examens, en dus van het vergroten van de toegankelijkheid.

Als u verwijst naar de bus- en autocarsector, bij uitstek daar, bij uitstek daar ben ik absoluut tegenstander van een versoepeling van de normen en de vereisten. Chauffeurs van autocars en bussen moeten toch beschikken over een basiskennis Nederlands. Daar gaan we toch geen concessies op doen met welke argumentatie dan ook.

Mevrouw Turan, ik vind het essentieel dat zij kunnen communiceren met hun passagiers. Bij uitstek daar komen we elkaar tegen. Ik ben blij dat we soms kunnen verschillen van mening, maar in deze zaak is het toch nogal fundamenteel.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Güler Turan (sp·a): Minister, dit is een van de eerste vragen die ik in deze commissie stel. Ik heb u al bezig gehoord in de commissie Toerisme. U bent echt wel wereldvreemd. Ik heb weinig praktijkervaring met examens in de automobielsector, maar als er vanuit de autocars nu een e-mail binnenkomt … Hebt u al gehoord van sociale dumping in de transportsector? Als ik straks naar Antwerpen moet rijden, passeer ik veel meer vrachtwagens met andere dan Belgische nummerplaten, die hier de jobs van de Vlamingen afnemen en zelf in erbarmelijke omstandigheden in de transportsector worden tewerkgesteld. U dwingt als het ware onze Belgische bedrijven in de autocar- en bussector …

Uiteraard moet iedereen een basiskennis Nederlands hebben. Dat spreek ik ook niet tegen. Als de federatie van de autocarsector, mensen met ervaring, mij vertellen: 'Ik spreek Nederlands, mevrouw Turan, maar ik versta die valstrikvragen over het verkeer in het Nederlands niet – dat wil nog niet zeggen dat ze geen kennis hebben – …

Minister, ik ben het met u eens. Straks gaan we een handtekening zetten: iedereen die niet slaagt voor basiskennis Nederlands, komt niet op de weg in Vlaanderen. Tekent u mee? Kunt u dat garanderen? Dan ga ik dit ook garanderen.

Minister, u bent mensen aan het uitsluiten. U dwingt Belgische bedrijven van de autocar- en de bussector om aan sociale dumping te doen. Die mensen uit de sector zijn zelf vragende partij. U zegt dat u absoluut niet van plan bent om de regels te versoepelen. Minister, waar hebt u mij horen vragen dat regels moeten worden versoepeld? Ik weet heel goed wat ik vraag. Ik zeg: met behoud van kwaliteit, met behoud van uw reglementering, met behoud van vereiste kennis van rijvaardigheid en van de theoretische kennis, maar dat wil nog niet zeggen: geperfectioneerde of gevorderde kennis van het Nederlands.

Uw versoepeling werkt niet. Luister naar de sector, luister naar de mensen die mobiel moeten zijn op de weg en ook op de sociale ladder. Ik ben het met u eens. Door vandaag wereldvreemd te reageren, bent u een hele groep mensen … Een minister van uw ploeg heeft zelf uitgeroepen: geef de mensen een kans om te werken, om een rijbewijs te halen, om te integreren en om actief bij te dragen.

Minister, ik garandeer u één ding: iemand met een rijbewijs B, C of D op zak kost de maatschappij veel minder en kan beter actief bijdragen dan iemand die dat niet heeft. Ik herhaal, basiskennis van het Nederlands: ik onderteken dat onmiddellijk. Maar trek het niet op flessen. Het gaat om mensen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.