



Vlaams
Parlement

vergadering **C317**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 juli 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de Europese beslissing over de Europese cofinanciering van belangrijke Vlaamse infrastructuurprojecten – 2740 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invulling van de basisbereikbaarheid en de rol daarin van De Lijn – 2775 (2014-2015)	7

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de Europese beslissing over de Europese cofinanciering van belangrijke Vlaamse infrastructuurprojecten – 2740 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

De heer Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, het is vorige week ook al voor een deel aan bod gekomen in de plenaire vergadering, maar ik denk dat het nuttig is om er nog even op door te gaan. Mijn vraag gaat over de impact van de Europese beslissing over de Europese cofinanciering van belangrijke Vlaamse infrastructuurprojecten, meer bepaald de infrastructuurwerken in de waterwegen.

De Europese Commissie maakt in het kader van de Connecting Europe Facility 275 miljoen euro vrij voor de cofinanciering van een aantal van die projecten. Uiteraard zijn we daar heel tevreden mee. Het is goed dat de Vlaamse overheid blijft investeren in de binnenvaart en dat Europa een duit in het zakje doet, is natuurlijk meegenomen.

Van die 275 miljoen euro gaat 140 miljoen euro naar studies en Vlaamse werken aan de Seine-Scheldeverbinding. 74 miljoen euro gaat naar het Albertkanaal, waar bruggen verhoogd worden en het vak tussen Antwerpen en Wijnegem verbreed wordt, om de grotere containerschepen doorgang te verlenen. 48 miljoen euro gaat naar de Nieuwe Sluis in Terneuzen.

We hebben het in de plenaire vergadering al gehad over de Nieuwe Sluis in Terneuzen. De Europese subsidie en de steun zijn er ook voor het Albertkanaal en de Seine-Scheldeverbinding die voor onze economie enorm belangrijk zijn en waar u uw schouders onder wilt zetten, minister.

Minister, voor de Seine-Scheldeverbinding komt er 140 miljoen euro Europese subsidie. De Vlaamse overheid had op ietsje meer gerekend. Heeft de gemiste 25 miljoen euro aan gemiste steun alsnog een bepaalde impact? Hoe zult u dat probleem oplossen? Worden er alternatieve pistes bedacht om alsnog de nodige middelen te verzamelen? Hebt u intussen meer zicht op de concrete steun vanuit Europa voor de andere projecten, los van de Nieuwe Sluis in Terneuzen?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ik wil ook het belang van de diverse projecten erkennen. Minister, vorige week ben ik ingegaan op de Nieuwe Sluis in Terneuzen en het belang ervan voor de haven, voor de regio en voor heel Vlaanderen. Uw antwoord vond ik toen zeer positief. We gaan ermee verder omdat het zo belangrijk is en er worden ook alternatieve piste onderzocht.

Ik wil hier ook, samen met mijn collega, het belang van de Seine-Scheldeverbinding benadrukken omdat die voor de Gentse haven onwaarschijnlijk belangrijk is. We worden dan de eerste Vlaamse haven voor de Parijse regio die heel wat mogelijkheden en welvaart naar onze regio kan brengen. Ik wil absoluut het belang hiervan onderschrijven.

Minister, hebt u voor de diverse projecten al meer informatie van de Europese Commissie gekregen? Welk onderdeel van het totaalbedrag wordt betoelaagd en welk niet? Dat is interessant om weten om samen verder tot een realisatie te

komen in het belang van zuurstof voor de economie, in het belang van meer binnenvaart en zeevaart. Het is een economische winst, maatschappelijke winst, ecologische winst.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Het is goed dat er Europese cofinanciering kan worden verkregen voor een aantal infrastructuurprojecten. Het belang van de binnenvaart, of het nu voor de Seine-Scheldeverbinding of voor het Albertkanaal is, mag niet worden onderschat. Op die manier kunnen we er ook voor zorgen dat we in Vlaanderen, als logistiek land, een aantal zaken verder kunnen blijven realiseren.

Voor een aantal projecten is de cofinanciering inderdaad wat minder dan verwacht. We kijken dus uit hoe het verder kan worden ingevuld. Het is nu ook al zo dat bepaalde middelen naar deze projecten gaan, die vroeger op een andere manier werden aangewend. De wegensector rekende vroeger ook op FFEU-middelen (Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven) en stelt zich ook vragen.

Minister, misschien moet in de toekomst de kilometerheffing voor vrachtwagens niet alleen voor wegeninfrastructuur worden gebruikt, maar ook voor de realisatie van deze projecten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal beginnen met het positieve nieuws, namelijk dat we 275 miljoen euro toegezegd gekregen hebben door de Europese Commissie. Het belangrijkste deel daarvan, 140 miljoen euro, is voor het Seine-Scheldeproject. De toekenning van die 140 miljoen euro zal een aanzienlijke versnelling betekenen voor al wat we plannen rond het Seine-Scheldeproject, al was het maar omdat die subsidies een beperkte looptijd hebben. Je moet die dus binnen een bepaalde termijn opgebruiken. We hebben dus een stimulans om alles in het werk te stellen om er optimaal gebruik van te maken, op basis van een strikte planning van de werken en de studies.

Op de details van een en ander, ook wat betreft Gent-Terneuzen, is het nog wachten tot morgen. Dan is er namelijk een vergadering van de Europese Commissie, waar men de projectfiches zal bekrachtigen. Dat is van groot belang voor ons, omdat de subsidies die worden toegekend, heel gecibleerd zijn, zeker als het over Seine-Schelde gaat. Dat is immers een heel brede waaier aan projecten, en het is ons vooralsnog niet duidelijk wat dan effectief gesubsidieerd wordt. Het is niet zo dat je 100 miljoen euro subsidie aanvraagt en dat de Commissie dan bijvoorbeeld 10 procent daarvan zomaar toekent. Zo gaat het niet. Men gaat binnen de totaliteit van projecten heel duidelijk aanduiden wat men wel ondersteunt, en bijvoorbeeld voor het maximale bedrag van 40 procent, en wat niet of maar voor een kleiner bedrag. Dat is belangrijk voor Seine-Schelde, maar bijvoorbeeld ook voor Gent-Terneuzen. Daar is er voor de sluis een gemengde financiering met de Nederlanders. Een deel van de som wordt effectief gefinancierd vanuit Nederland. Ook daar is het dus belangrijk om te weten of het om investeringen op het Nederlandse of het Vlaamse conto gaat die gesubsidieerd worden. Ik hoop dat we daar morgen dan duidelijkheid over krijgen.

We hadden tien eigen projecten – of hoofdzakelijk overheidsprojecten – ingediend. Daarnaast heb ik nog eens zes private projecten ingediend, al was er soms wel een link met de overheid. Dat zijn dus vooral projecten die niet door ons geïnitieerd worden. Wat betreft de tien projectvoorstellen die zijn ingediend in de schoot van mijn beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, waar wij dus zelf als aanvrager gefungeerd hebben, stel ik tot mijn tevredenheid vast dat negen van die tien projecten voor Europese ondersteuning in aanmerking zijn gekomen.

Ik geef u een overzicht. Naast Seine-Schelde, de opwaardering van het Albertkanaal en de Nieuwe Sluis in Terneuzen, hebben we de studie rond de IJzeren Rijn, waarbij wij ook zelf het initiatief genomen hebben om zowel de bondsregering van Duitsland, de deelstaatregering van Noordrijn-Westfalen als Nederland en de Federale Regering mee op sleeptouw te nemen om werk te maken van een objectieve alternatievenstudie aangaande de drie tracés rond de IJzeren Rijn. Uiteindelijk hebben Nederland en Noordrijn-Westfalen mee ingediend. Duitsland heeft een steunverklaring gedaan. Wij hebben het zelf alleen gefinancierd, maar krijgen daar wel een cofinanciering voor van 50 procent of 500.000 euro. Dat is toch wel belangrijk, niet alleen dat bedrag op zich, maar zeker ook het feit dat we die discussie voortaan onder een soort Europese 'chapeau' zullen kunnen voeren.

Eenzijds komt er dus een objectivering van de standpunten en de tracés, met een studie naar de maatschappelijke kosten en baten van elk tracé, maar anderzijds zegt de Europese Commissie duidelijk dat ze dat mee wil 'patroneren' en dat die studie mag worden aangevat en de discussie voortgezet onder Europese vlag. Ik vind dat politiek belangrijk.

Vervolgens zijn er de River Information Services of RIS, een dossier dat we gezamenlijk met Wallonië en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben ingediend. Dat is interessant voor de binnenvaart en vooral voor de toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld in functie van de veiligheid en de efficiëntie. Met RIS hebben we een systeem waarbij we op basis van gps-technologie kunnen nagaan welk schip zich op welk moment waar bevindt, welke lading men aan boord heeft en welke ruimte er nog is aan boord. Dat is een soort omnibusidee: je zou aan een bedrijf dat watergebonden activiteiten uitoefent en dat een lading heeft die pakweg naar Antwerpen moet, kunnen meedelen welk schip wanneer passeert om de overslag van die lading te doen, om die dan te gepasten tijde ter bestemming te brengen. Er is daarvoor een cofinanciering van 1,4 miljoen euro gevraagd en ook toegekend. Ook hier gaat het over de helft van de projectwaarde.

Dan is er Watertruck Plus, een innovatief binnenvaartconcept, waarbij we erin kunnen slagen om kleine transporteenheden via bakken en duwers over het water te transporteren, ook langs kleinere bevaarbare waterlopen. Daarvoor hadden we een cofinanciering gevraagd van 11,5 miljoen euro. En die hebben we ook gekregen. Ook hier gaat het over de helft van de totale waarde van het project.

Voorts is er de studie over de implementatie van de Tunnelrichtlijn en -noden van de Vlaamse vrachtwagenparkings en dynamische informatiebezetting. Het zijn twee eerder uiteenlopende componenten. Het eerste onderzoekt de beschikbaarheid van vrachtwagenparkings, en de mogelijkheden van een informatiesysteem waarmee vrachtwagenchauffeurs kunnen vernemen waar en hoeveel plaatsen er nog vrij zijn. De vraag naar plaatsen stijgt. Het tweede gaat over een studie om de Vlaamse TERN-tunnels – TERN staat voor Transeuropean Road Network – in orde te stellen met de Tunnelveiligheidsrichtlijn. Die twee elementen waren opgenomen in één subsidieaanvraag. We kregen daarvoor 1,3 miljoen euro cofinanciering, zoals ook was gevraagd. Het gaat om 50 procent van de totale kostprijs. Voor de volledigheid: het maximale Europese subsidiebedrag is 40 procent voor werken en 50 procent voor studies.

Een ander project in het kader van Intelligente Transportsystemen (ITS) is het project Arc Atlantic, dat door liefst zes Europese lidstaten is ingediend. Het heeft de bedoeling om ITS-diensten op de Northsea Mediterranean Corridor en de Atlantic Corridor in te zetten. We hadden daarvoor 1,8 miljoen euro cofinanciering gevraagd, wat goed zou zijn voor 20 procent van de kostprijs. Het gevraagde bedrag is volledig toegekend. Een ander ITS-project gaat over het European ITS Platform, wat door 15 Europese lidstaten is ingediend. Het is de bedoeling om een platform te creëren om de kennis tussen alle Europese

lidstaten uit te wisselen. We hadden 95.000 euro gevraagd, wat 50 procent van de kostprijs is, en ook dat bedrag is toegekend. Een laatste ITS-project is Digicor, over integrale sturing dankzij data-uitwisseling tussen vrachtwagens. We hadden 424.000 euro gevraagd, maar dat project is niet geselecteerd.

Drie van de zes ingediende private projecten zijn goedgekeurd. Enkele zijn interessant. Eentje gaat over de aanleg van drie beveiligde parkings, twee in Nazareth en één in Kalken. Total is de projectpromotor. Men vroeg 810.000 euro, en die is ook toegekend. Een ander project betreft de bouw van een LNG-CNG-tankstation in Brucargo en een LNG-stankstation in Hoboken. Drive Systems, dat ongeveer 1,5 miljoen euro had gevraagd, was de projectpromotor. Het geld is toegekend. Het project kost in totaal 3 miljoen euro. Met het oog op duurzame aandrijvingen is dit een belangrijke toekenning. Inzake Motorways of the Sea zijn er enkele projecten ingediend. Het goedgekeurde project betreft de Biscaylijn, en heeft te maken met de vergroening van het maritiem transport om de uitstoot van boten te zuiveren en de efficiëntie van de havens te verhogen. De rederij Finnlines was de projectpromotor, met als Vlaamse partners Antwerp Euro-terminal en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Er was 4.780.000 euro gevraagd, en 4.730.000 euro is toegekend. Drie van de zes projecten zijn niet toegekend: een multimodale terminal aan het Kluizendok in Gent en twee projecten voor Motorways of the Sea in de Baltische Zee en de Noordzee.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

De heer Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, ik dank u voor het omstandig antwoord. Er is goed nieuws: die 275 miljoen euro is een aanzienlijk bedrag, ook voor de Vlaamse Regering. Ik ben zeer tevreden dat het zal zorgen voor een versnelling van de projecten met betrekking tot de binnenvaart. Ik denk dat we met volle overtuiging geloven in de toekomst van transport via het water in het algemeen en de binnenvaart in het bijzonder. Dat moet de toekomst zijn, in Vlaanderen en in Europa. U weet dat ik uit een wegtransport-dynastie kom, maar ik geloof in de binnenvaart. Zo halen we vrachtwagens van de weg, en zo zorgen we voor minder files en sparen we onze weginfrastructuur. Het is goed voor de mensen én voor het milieu. Ik ben ook zeer tevreden dat projecten die in de sector zullen zorgen voor innovatie, zoals RIS en Watertruck Plus, worden gefinancierd.

Er is ook de studie voor de IJzeren Rijn, die toch een belangrijke verbinding in Europa kan gaan betekenen, via het spoor dan. Ik ben zeer tevreden met die 275 miljoen euro. Minister, we houden u aan uw woord als u zegt dat die subsidies een versnelling van de projecten zullen inhouden. Ik denk dat we daar allemaal tevreden mee kunnen zijn.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Vorige week hebt u inderdaad over de sluis al goede signalen gegeven. Ik wil dat nogmaals kracht bijzetten. Ik ben ervan overtuigd dat we samen de timing verder bewaken en verder kunnen realiseren, om samen in 2017 de eerste spadesteek te kunnen doen. Ik kan u zeggen dat de bedrijven vandaag al investeringen doen met het oog op de komst van die sluis. U weet dat ook. Ik weet dat u daar ten eerste mee bent begaan. Voor de voorkeur en de achterkeur zijn dat 60.000 jobs. We kunnen die nieuwe investeringen aantrekken en kunnen daarbovenop ook nieuwe jobs gaan creëren. Dat perspectief is dus zeer belangrijk. Men moet dat goed voor ogen houden. Laten we daar inderdaad, samen met alle betrokken partners over de grenzen heen, verder krachtadig werk van maken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invulling van de basisbereikbaarheid en de rol daarin van De Lijn – 2775 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik wilde u een vraag stellen naar aanleiding van een voorstel van resolutie van de meerderheidspartijen over de invulling van de basisbereikbaarheid, dat onlangs werd ingediend. We hebben daar gisteren al een debatje over gehad in de plenaire vergadering. We moeten dat nu niet overdoen, maar naar ons oordeel moet die resolutie u tot grote tevredenheid stemmen. Heel veel nieuws zit daar immers niet in. Grote keuzes worden daar niet in gemaakt. De bal ligt volledig in uw kamp. U kunt rustig voortdoen met datgene waarmee u bezig bent, of datgene dat u al een aantal keren hebt aangekondigd, dat we al konden lezen in uw beleidsnota en dergelijke meer.

Ik zeg dat omdat een aantal fundamentele knopen niet worden doorgehakt. Er wordt zelfs geen begin van antwoord gegeven in de resolutie. Heel specifiek heb ik het over datgene waarop iedereen die met openbaar vervoer bezig is, aan het wachten is: wat gaat deze regering doen in het kader van de zogenaamde PSO-verordening (public service obligations), de Europese verordening die vraagt dat u ten laatste in 2019 een keuze maakt over het model waarmee het stads- en streekvervoer in Vlaanderen zal worden georganiseerd? Zal de Vlaamse Regering vasthouden aan het Vlaamse model, waarbij de overheid een interne operator aanduidt, die binnen een aantal contouren of limieten samenwerkt met privé-partners, onder een aantal voorwaarden? Of laat u dat model los? Gaat u voor het concurrentiemodel met concurrentie op de markt, dus de volledige liberalisering, of voor concurrentie om de markt, waarbij via een openbare aanbesteding een operator wordt aangeduid? Dat is natuurlijk een fundamentele keuze, ook in het licht van de nieuwe beheersovereenkomst die u wenst op te stellen.

Minister, mijn vragen zijn dan ook eigenlijk heel eenvoudig. Gelet op het feit dat er in de resolutie niets te lezen staat over de keuze die ter zake zou worden gemaakt, zijn alle opties die Europa met betrekking tot de organisatie van het stads- en streekvervoer als mogelijkheden naar voren schuift, nog open? Ligt de mogelijkheid van een volledige liberalisering, van concurrentie op de markt nog op tafel? Is de optie om zelf een interne operator aan te duiden en het Vlaamse model zoals we dat vandaag kennen, te behouden, nog open, net als datgene wat daartussen ligt? Met wie en hoe zal nog worden overlegd in het kader van een verdere besluitvorming hieromtrent, en welke timing schuift u ter zake naar voren?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, collega Vandenbroucke, we zullen dus blijkbaar toch het debatje van gisteren nog eens moeten overdoen. Ik heb u gisteren ook een paar keer proberen uit te leggen welke belangrijke aspecten of elementen er toch in die resolutie zitten. Ik zal ze nogmaals opsommen voor u. Ik hoopte dat u inmiddels de tekst zou hebben gelezen. (*Opmerkingen van de heer Joris Vandenbroucke*)

Ik geef heel kort de belangrijkste verwezenlijkingen die voor ons in die resolutie zitten, de belangrijkste vragen die onze fractie aan de minister stelt. Ik ben ervan overtuigd dat de andere fracties zo dadelijk zullen aanvullen.

We vragen heel uitdrukkelijk aan de minister, en bij uitbreiding uiteraard ook aan de Vlaamse Regering, om nog meer in te zetten op die vraaggerichtheid, op het inschakelen van het juiste voertuig met de juiste capaciteit op de juiste plaats, afhankelijk van de vraag. We vragen ook dat te doen op basis van een minimale kostendekkingsgraad. Mijnheer Vandenbroucke, dat is een nieuw element. Dat wil dus zeggen dat we afstappen van die blinde aanbodpolitiek die u in het verleden zo aanhing, van de loutere 500 en 750 meter van iedere woning. Ik zal niet overdrijven: dat heeft wel meer mensen naar het openbaar vervoer geholpen, maar het heeft niet tot de modal shift geleid waarop we hadden gehoopt. Er is geen verschil in die 10 procent woon-werkaandeel qua openbaar vervoer en in die 5 procent algemeen. Wij willen dus naar een ander systeem: de minimale kostendekkingsgraad. We vragen de minister dat uit te werken, dat eens te bekijken. Vanaf welke prijs, per kilometer of per reiziger bijvoorbeeld, is het verantwoord om te gaan rijden met het reguliere openbaar vervoer? Op welke manier gaan we andere gebieden, landelijke gebieden ontsluiten? Dat is echt wel fundamenteel en een andere keuze, waarvan we vragen dat de regering die in de toekomst zou maken.

Een tweede, heel belangrijk element voor onze fractie is ook de versoepeling van de exploitatievoorwaarden voor de pachters. U zegt dat er niets nieuws in onze resolutie staat. Dat staat er werkelijk in, en daarmee hopen we dat de vrije markt daar veel meer zal kunnen spelen, en dat men private partners ook meer zal kunnen betrekken.

Een derde punt is de heel concrete vraag om te onderzoeken of er een onafhankelijke mobiliteitsregisseur kan worden aangesteld. U weet heel goed dat De Lijn momenteel rechter en partij tegelijkertijd is. Ze maakt keuzes en afwegingen op een bedrijfseconomische basis. Dat is begrijpelijk: er wordt iets beslist om er daarna met de eigen bussen uitvoering aan te geven. Dat is natuurlijk niet altijd volledig objectief en neutraal. We vragen daarom aan de regering om te bekijken of dat niet beter op een modusneutrale manier kan worden georganiseerd om het Vlaams beleid uit te stippelen en of er nadien ook andere modi bij betrokken kunnen worden. Er zijn een paar proefprojecten geweest met taxi's, maar die blijven toch serieus achter, zeker op de laatste kilometers.

Een vierde belangrijk element voor ons is het meer proactief betrekken van de gemeenten en steden. De Lijn deed dat uiteraard al. Dat gebeurt in sommige gemeenten en steden heel goed en in andere laat het serieus te wensen over. In heel wat gemeenten en steden gebeurde de afstemming niet op een ideale manier, ze werden geconfronteerd met latere of onvoldoende doorgesproken beslissingen. We vragen nadrukkelijk om die steden en gemeenten proactief mee te betrekken en om medezeggenschap te geven via de vervoersregio's. Dit laatste is voor ons ook een heel belangrijk en vernieuwend punt.

Ik meen dat u zich een beetje vergaloppeert met uw selectieve lezing en de bewering dat er niets in zou staan. Ik veronderstel dat de minister al heel ongerust is en zich afvraagt hoe hij dit allemaal zal moeten realiseren.

Minister, ik heb maar één vraag aan u. Hebt u onze resolutie inmiddels ontvangen en gaat u er met bijzonder veel zin mee aan de slag deze zomer of in het najaar?

Ik wil u niet opjagen. Er zitten toch wel serieuze veranderingen in, het zal niet evident zijn om alles snel uit te rollen. Daarom vragen we onderaan om de continuïteit te willen garanderen. We zouden natuurlijk niet graag meemaken dat er een vacuüm ontstaat. Als het nodig is om de beheersovereenkomst te laten doorlopen, lijkt me dat ook een evidentie.

Het is belangrijker dat we nu gedragen keuzes maken die goed doordacht zijn en die één doel hebben, mijnheer Vandenbroucke, namelijk om meer Vlamingen te

verleiden om de overstap tot het openbaar vervoer te maken. Ik denk dat we het over deze laatste doelstelling allemaal eens kunnen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, we zullen inderdaad de discussie van gisteren niet helemaal herhalen. Zoals mevrouw De Ridder al uitvoerig heeft gezegd, staan er in de resolutie toch een aantal nieuwe zaken die wij vragen aan de Vlaamse Regering.

Mijnheer Vandenbroucke, de hiërarchische structurering van een totaal nieuw net is er een van. Die lijkt me een reuzenstap vooruit en sluit trouwens voor een stuk aan bij wat u daarover in uw eigen conceptnota hebt geschreven.

Ook de erkenning van de nood aan een veelheid aan mogelijke antwoorden op de vervoersvragen voor bijvoorbeeld de 'last mile' is ook een duidelijke stap. Nu zit alles bij De Lijn. Voor de 'last mile' kan er heel creatief worden nagedacht over het proberen installeren van proefprojecten. Dat staat allemaal in de resolutie.

Om op de regievraag een zinnig antwoord te kunnen bieden, moet het natuurlijk enigszins duidelijk zijn hoe de verdeling is en hoe we die kunnen verbeteren. We gaan bewust niet in detail in op deze kwestie. Voor ons is dit niet direct een ideologische vraag, het moet een kwaliteitsvolle beslissing zijn, wars van taboes en gestoeld op argumenten. We vragen om dit te onderzoeken.

Uw vraag ging natuurlijk over het al dan niet voortzetten van het Vlaams model met de interne operator vanaf eind 2019. Laat het duidelijk zijn, voor CD&V staat het Vlaams model niet ter discussie. Dat is ons standpunt. Natuurlijk is er veel ruimte voor verbeteringen en die moeten we onderzoeken. We moeten dit echt eens grondig bekijken. Op dit moment zie ik geen reden om dit ter discussie te stellen, en mijn partij ook niet.

Waarom hebben we daar dan niets over geschreven in de resolutie? Dat is omdat de resolutie over basisbereikbaarheid gaat. De eventuele keuze voor een ander model in functie van de vraag van Europa, moeten we eerder meenemen in de nieuwe beheersovereenkomst. We moeten immers perfect kunnen zeggen aan De Lijn wat haar toekomst is en waar het allemaal naartoe gaat. Het zou een jaartje te vroeg zijn om die beslissing nu al te nemen.

U hebt hier al een paar keer uitspraken over gedaan in de commissie. Om me er beter over te informeren, heb ik een schriftelijke vraag ingediend bij de minister. Ik heb er nog geen antwoord op gehad, en misschien zal dat pas voor september zijn, gezien het reces. Ik wil de minister in eerste instantie vragen of zijn administratie, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), al gestart is met de concrete voorbereiding om een en ander te onderzoeken en wat er eventueel moet worden aangepast aan decreten en besluiten bij het maken van bepaalde keuzes.

Minister, ik heb ook een heel specifieke vraag gesteld over de maximale duurtijd van gecontractualiseerde exclusieve rechten die men bij De Lijn zou leggen – dit is terminologie uit de Europese verordening van 2007. U zult het antwoord daarop wellicht schriftelijk geven, maar misschien kunt u er al iets over zeggen.

Ik heb u ook de volgende vraag schriftelijk gesteld, die er natuurlijk wel mee te maken heeft. Indien onderaannemers worden ingeschakeld, zoals we vandaag doen met de zogenaamde pachters – dat klinkt soms wat negatief, maar we hebben het woord ook gebruikt in de resolutie –, is de exploitant, die in overeenstemming met de Europese verordening belast is met het beheer en de inrichting van de dienst, dus eigenlijk de interne operator op het gebied van openbaar personenvervoer, verplicht om een aanzienlijk deel van deze diensten zelf uit te voeren.

Hoe moeten we dat concreet begrijpen? Want daar gaat het hier altijd over. Is een 'aanzienlijk deel' minimaal 50 procent, of is dat al wat minder? Zijn daar Europese instructies over? Is dat allemaal al eens door uw administratie onderzocht?

Minister, ik heb er alle begrip voor indien u nu nog niet in detail kunt of wilt antwoorden. Maar dan kijk ik zeker uit naar het antwoord op mijn schriftelijke vraag, die perfect aansluit bij wat de heer Vandenbroucke vandaag als hoofdvraag heeft gesteld.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb ondertussen inderdaad kennis kunnen nemen van de resolutie, die tot stand is gekomen op basis van hoorzittingen en discussies in het parlement. Ik ben daar in eerste instantie natuurlijk tevreden over. Ik lees daar ook andere dingen in, mijnheer Vandenbroucke, dan u. Ik lees daar zelfs veel meer in, en ook positieve zaken. Dat zal aan de aard liggen. Ik verneem zonet zelfs dat er rekening werd gehouden met bepaalde concepten uit uw eigen conceptnota. Dan kunt u vandaag toch ook een beetje vrolijk zijn.

De resolutie bevat nuttige insteken over hoe we het concept basisbereikbaarheid vorm kunnen geven. Er zijn ook interessante aanbevelingen, zoals werken met vervoersregio's, het desgevallend bekijken van de rol van een onafhankelijke mobiliteitsregisseur, het integreren van alternatieve vervoersconcepten. Dat zijn zeker pistes die ons vooruithelpen, om uiteindelijk te komen tot een verleidelijk en betaalbaar efficiënt vervoersmodel.

De rol van een onafhankelijke mobiliteitsregisseur past in een meer holistische mobiliteitsvisie, in het verlengde van combimobiliteit, waarbij de vervoersmodi minder elkaars concurrent zijn, maar integendeel meer in elkaars verlengde gaan liggen. Ik zie er een meer vraaggestuurd vervoerssysteem in, waartoe we onmogelijk kunnen komen louter op basis van een op een generiek aanbod geschoeid concept van basismobiliteit. We stappen daarvan af en gaan naar een specifieke opbouw van vervoersnetten, met – zoals de resolutie in concreto stelt – de inzet van het juiste voertuig met de juiste capaciteit op de juiste plaats. We gaan ook uit van een minimaal te behalen kostendekkingsgraad om een reguliere lijn al dan niet te verantwoorden. Daarmee kunnen we tot een vervoersmodel komen dat is opgebouwd met verschillende netten, inclusief alternatieve vervoersmodellen.

Er is een steeds terugkerende bekommernis – ik mag zelfs zeggen klacht – over de betrokkenheid van de lokale besturen. De lokale besturen zeggen dat ze veel te weinig betrokken zijn in het aansturen van die mobiliteit en nochtans, zeggen ze, hebben ze de kennis en kunde in huis. Zij zeggen maximaal te kunnen meehelpen in het determineren, het vastleggen en het herkennen van de lokale vervoersvragen. Dat is dus ook een goed punt.

Tot slot moet ik opmerken dat de resolutie duidelijke aanbevelingen formuleert, die het mogelijk moeten maken om concepten en activiteiten uit te werken die kunnen aanvullen wat De Lijn vandaag doet, of die de markt van het personenvervoer toch ietwat vrijer moeten kunnen maken. Ik verwijs naar de alternatieve vervoersconcepten en de grotere vrijheidsgraden voor de pachters. We verschillen fundamenteel van mening, maar ik vind dat een heel mooi woord. Ik vind dat wij als minister de pachter zijn van een beleidsdomein. Dat is een mooi concept, maar dit volledig terzijde.

Ik ben verheugd dat de resolutie volledig instemt met het volledig verlaten van de decretale assumpties en axioma's in verband met basismobiliteit, terwijl zij anderzijds ook mooie aanbevelingen doet om te komen tot verandering. Natuurlijk nopen die veranderingen tot de aanpassing van het decretale kader. Dat wil zeggen dat we naar een ontwerp van decreet moeten gaan. Ik wens tegen het

najaar een ontwerp van decreet te kunnen uitwerken. Deze ingeslagen weg moet het concept basisbereikbaarheid vormgeven.

Mevrouw Brouwers, we werken in twee fasen. In een eerste fase is er het overleg binnen de Vlaamse overheid, met mijn kabinet en de betrokken entiteiten. Dat spreekt voor zich. Daarbij maken we op basis van de hoorzittingen en de parlementaire besprekingen een stand van zaken op. We houden daarbij rekening met de resolutie. We doen dat met een projectteam binnen een tijds kader voor de verdere decretale aanpassingen. In een tweede fase zullen we een overleg blijven voeren met stakeholders over de invulling van ons openbaar vervoer.

Mijnheer Vandenbroucke, er blijven inderdaad nog pistes open. De resolutie schetst een kader en doet aanbevelingen. Maar ze is geen alternatief voor een ontwerp van decreet. Voor de verschillende vormen van openbaar en collectief vervoer liggen er inderdaad nog pistes open. Om volledig ten gronde over dat statuut te kunnen antwoorden, richten we ons in eerste instantie wel tot de uitwerking van de basisbereikbaarheid en de invulling daarvan. We willen dus niet vertrekken van een theoretisch axioma. Onze finaliteit is een beter en efficiënter openbaar vervoer voor zowel de gebruiker als de belastingbetaler. De resolutie stelt voor om de huidige beheersovereenkomst met De Lijn te laten voortlopen. Dat is een goed idee. Ik kan dus maar enkel de betrokken parlementsliden die dit mee hebben uitgewerkt en goedgekeurd, danken voor hun nuttige aanbevelingen en hun prima werk.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, mocht ik die resolutie niet gelezen hebben, dan zou ik ze ondertussen wel van buiten kennen, want ik heb er op 24 uur tijd al een keer of zes een samenvatting van gekregen.

Minister, u hebt zelf een uitgebreide samenvatting gegeven, maar dat was mijn vraag niet. U hebt welgeteld één zin uitgesproken die een antwoord is op mijn vraag: er liggen nog pistes open. Mijn vraag was: welke beslissing wordt genomen in het kader van de Europese verordening, concurrentiemodel of niet, interne operator of niet, behoud van het Vlaamse model of niet?

Mevrouw Brouwers, ik heb u horen zeggen dat CD&V dat model niet in vraag stelt. Ik ben daar zeer blij mee. De minister zei in de meest vage termen: er liggen nog pistes open. Dan weet ik genoeg om te concluderen dat u er absoluut nog niet uit bent. Ik begrijp waarom de resolutie teruggrijpt op wat we al hebben gehoord, niettegenstaande er een paar punten in staan die we wel goed vinden. Maar daar gaat het vandaag niet over.

Er wordt gezegd om de aandacht af te leiden, zowel door mevrouw Brouwers als door de minister: waar we nu mee bezig zijn, is de invulling van de basisbereikbaarheid. Het gaat niet over het model dat we gaan kiezen in 2019.

Collega's van CD&V, laat u niet rollen. De wijze waarop basisbereikbaarheid wordt ingevuld, kan een bijzonder grote impact hebben op de keuzevrijheid die de regering nog heeft. In de Europese verordening staat niet dat als je wil werken met een interne operator die je zelf aanduidt – het behoud van het Vlaamse model – die een aanzienlijk deel van het netwerk moet exploiteren. Er staat in dat die het netwerk grotendeels moet exploiteren. Daarover is een interpretatief richtsnoer gepubliceerd door de Europese Commissie die zegt dat 30 procent onderaanneming de grens is, en dat je geval per geval kijkend, daar eventueel boven kunt gaan. In Vlaanderen zitten we aan 46 procent.

Als u in het kader van de basisbereikbaarheid een steeds groter onderdeel van het netwerk van ons collectief vervoer laat exploiteren door derden, door anderen dan De Lijn, dan zou het wel eens kunnen dat je die grens van 50 procent

overschrijdt, en dat je voor het voldongen feit staat dat je niet meer de keuzevrijheid hebt om te kiezen voor een eigen aangeduide interne operator. Ik heb daarover nog een schriftelijke vraag lopen. Het is de enige van de afgelopen maanden, minister, waarvoor u de antwoordtermijn hebt overschreden. Ik begin te begrijpen waarom. Het is een zeer moeilijke en gevoelige kwestie. Maar, collega's van CD&V, het een heeft rechtstreeks te maken met het ander. Let daar dus mee op. Minister, als u zegt dat alle pistes nog open liggen, hoop ik dat niet gaandeweg een van de drie pistes de facto verdwijnt van de tafel.

Heel veel tijd hebt u natuurlijk niet meer. Ten laatste in 2019 moet u een keuze maken. Zolang u die keuze niet hebt gemaakt, kunt u geen nieuwe beheers-overeenkomst maken met De Lijn. Zolang die keuze niet wordt gemaakt, moet u de huidige blijven verlengen. De huidige is een zeer gedetailleerd document, en gaat uit van een aantal theoretische axioma's waar u vanaf wilt. Zolang u blijft zitten met de huidige beheersovereenkomst, ontnemt u zich de vrijheid om een aantal nieuwe concepten uit te proberen. Ik hoop dat de regering er over niet al te lange tijd uitgeraakt welke keuze ze zal maken in het kader van de verordening omdat er absoluut wel een rechtstreeks verband is tussen de wijze waarop u basisbereikbaarheid wilt invullen en het model dat u uiteindelijk wilt kiezen.

Het maakt me blij te vernemen dat minstens één regeringspartner het huidige model niet in vraag stelt, niettegenstaande men van oordeel is dat het voor verbetering vatbaar is. Dat denk ik zelf ook.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, het is wat eigenaardig dat u hier nu pleit voor de grote revolutie, door eerst te zeggen dat er niets in de resolutie staat. U zou van ons verwachten dat we nu onmiddellijk moeten beslissen zonder degelijk onderzoek en kennis van zaken over wat de proeftuinen hebben uitgerold, voor een algemeen verlaten van het Vlaamse model, of voor een voortzetting, een privatisering of liberalisering enzovoort. Daarnaast is het bijzonder jammer dat u niet verder geraakt dan de discussie over de structuren.

In de laatste uiteenzetting die u gaf, vroeg u zich af: gaan we De Lijn aanvallen of niet, gaan we dat openbreken, wat verwacht Europa? Wat mij interesseert, is dat we eindelijk bereiken wat de afgelopen tien jaar niet is bereikt, dat de modal shift wordt gerealiseerd, dat we meer aandeel hebben met een verdrievoudiging van de middelen dan die 10 procent.

U kunt zeggen: daar is ze weer met haar cijfers, die 10 procent woon-werk en die 5 procent in het algemene vervoergedrag in Vlaanderen. Dat zijn de vragen die we ons samen moeten stellen. Het zijn oplossingen die we moeten zoeken om die doelstellingen te bereiken. Op welke manier – misschien doe ik nu een boude uitspraak –, daar lig ik niet echt van wakker. Hoe je het organiseert, is van tweede orde. Je zult een manier moeten vinden om die doelstellingen te bereiken. Net daarom zal er worden gewerkt met proeftuinen, zal men kijken hoe men die laatste kilometers zal organiseren, zal men nagaan of men met een vervoers-regisseur gaat werken die modusneutraal is, en zal men kijken of een versoepeling van de voorwaarden van de pachters hanteert, of men het huidige model wel of niet handhaaft.

Verwacht u nu dat we na de overschakeling aanbodpolitiek van het verleden holderdeholder het hele model zonder proeftuinen gaan dooreengooien? Neen, dat gaan we niet doen. Uw ongeduld siert u. U bent heel voluntaristisch, maar laat ons voortgaan op de ingeslagen weg. Daar zitten belangrijke keuzes in. We hopen dat de minister de proeftuinen organiseert. We gaan kijken of die laatste kilometers op een efficiëntere manier kunnen worden ingevuld. Dan zullen daar in de komende jaren belangrijke beslissingen moeten worden genomen. Geef ons

de tijd om dat te doen op een manier die niet vertrekt vanuit de structuren, maar wel het einddoel vooropstelt van een beter openbaar vervoer voor de Vlaming.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Ik wil niet technisch worden of zo. U hebt het over "grotendeels" in de verordening. Hier staat "een aanzienlijk deel". Het is een vertaling. Minister, wat catalogeert Europa daaronder? Al niet het taxi-vervoer, denk ik. Ik vraag me af of onze alternatieve concepten aan de onderkant van de markt daar al dan niet onder zullen vallen. Dat moeten we onderzoeken. Laat ons dus een beetje de tijd om dat diepgaand te onderzoeken, zoals ook mevrouw De Ridder stelt, voor we drastische beslissingen nemen.

Wij zijn best tevreden met het model zoals het vandaag werkt, ondanks het feit dat er verbeteringen mogelijk zijn. Ik ben bereid om dat te verdedigen. We wachten de evolutie het komende jaar af. In die zin nemen we onze tijd. We hebben wat tijd gekocht met de resolutie, dat is duidelijk, door de beheers-overeenkomst met een jaar te verlengen, om de zaken beter uit te klaren. We discussiëren er al een jaar over, met vragen in de commissie en intern.

Nu is het aan de regering om een ei te leggen. Ik ben heel tevreden, minister, dat u aankondigt dat u tegen het najaar een ontwerp van decreet klaar wilt hebben. Dat wordt hard werken deze vakantie, om dat op tijd klaar te krijgen. Het zou goed zijn om tegen het einde van het jaar de nodige decretale aanpassingen te kunnen doen. Maar dat is spreken met twee woorden, want we weten hoe dat gaat met decreten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.