



Vlaams
Parlement

vergadering **C43**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 20 oktober 2016

INHOUD

| | |
|---|----|
| VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het onderhoud van de bermen langs autosnelwegen en gewestwegen – 236 (2016-2017) | 3 |
| VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reservatie- en planningstool 'cover' van De Lijn – 132 (2016-2017) | 4 |
| VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de privébewaking van snelwegparkings langs de E40 – 239 (2016-2017) | 10 |
| VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de herinrichting van de Dampoort in Gent – 316 (2016-2017) | 14 |
| VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de modernisering van de regelgeving rond buurtwegen en trage wegen – 275 (2016-2017) | 16 |
| VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het kritische advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen betreffende 'De Werkvennootschap' – 277 (2016-2017) | 19 |

VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het onderhoud van de berm langs autosnelwegen en gewestwegen – 236 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Collega's, naar aanleiding van de Zuddag word ik vergezeld door Lieselotte Marroyen. We zullen er een duobaan van maken.

De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Voorzitter, minister, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is bevoegd voor het onderhoud van de berm langs de autosnelwegen en gewestwegen. Uiteraard moet het decreet in verband met het bermbeheer gerespecteerd worden. Jaarlijks ontvang ik meerdere klachten over berm langsheen gewestwegen die niet onderhouden zijn en veel te laat gemaaid worden. Daardoor verspreidt het zaad van distels en onkruid zich over de aanpalende gronden. Bovendien kennen we daar soms zeer gevaarlijke situaties wat betreft de verkeersveiligheid.

Hoe kan dit in de toekomst vermeden worden? Krijgen de diensten richtlijnen om dit te voorkomen? Zo ja, welke? Is hierop controle?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor het beheer van de snelweg- en gewestwegbermen is AWV inderdaad – u haalde het zelf al aan – gebonden aan het bermbesluit. Het bermbesluit legt op dat – als er twee keer gemaaid wordt – er pas een eerste keer gemaaid mag worden vanaf 15 juni en een eventuele tweede keer vanaf 15 september. Hierop zijn er enkele uitzonderingsmogelijkheden, en ik vind dat goed; een eerste reden is de verkeersveiligheid en een tweede het ecologisch beheer.

Omwille van de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld de zichtbaarheid, kan men besluiten om op een ander moment alsnog te gaan maaien. Als door de aangroei het zicht wordt ontnomen, heeft dat gevolgen voor de verkeersveiligheid. Daarnaast zijn er de ecologische gronden met als doel zo veel mogelijk biodiversiteit in de berm te bereiken door het stimuleren van bloemrijke graslanden. Ook dat kan een reden zijn om andere besluiten te nemen inzake maaien. Dat is niet alleen nuttig voor de biodiversiteit maar ook voor het mooie zicht en de verfraaiing van die berm. Dit gebeurt altijd met de goedkeuring van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB). Er kan vroeger worden gemaaid in de periode mei-juni.

De plantengroei in de berm is zeer onderhevig aan de seizoensomstandigheden. Dit en vorig jaar was de beplanting er zeer vroeg bij. Andere jaren schiet de beplanting pas echt uit na de maaibeurt. U begrijpt ongetwijfeld ook dat de ploegen die de maaibeurten uitvoeren op 15 juni niet overal tegelijk kunnen zijn. Vanaf 15 juni wordt van 's morgens vroeg tot 's avonds laat gemaaid om zo snel mogelijk alles gemaaid te krijgen.

Hierbij dient rekening gehouden te worden met bepaalde tijdsvensters in functie van de verkeersveiligheid en doorstroming. Men mag de openbare weg niet al te zeer innemen.

Er mogen geen biociden worden gebruikt in de berm.

Bij planten die problemen kunnen veroorzaken voor de aanpalende gronden wordt in deze individuele zones actie ondernomen, alsook bij de bestrijding van exoten.

De methodiek van het maaien wordt uitvoerig beschreven in het standaardbestek. Verder werkt AWV met uniforme onderhoudsbestekken over heel Vlaanderen zodat

dezelfde regels overal van kracht zijn. De controle gebeurt door de wegentoezichers, die dagelijks op de baan zijn.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Ik dank u voor uw correcte antwoord, minister. We zijn allemaal op de hoogte van de twee maaibeurten, de uitzonderingsmogelijkheden, verkeersveiligheid en biodiversiteit. Na plaatsbezoek op uitnodiging van mensen die werden geconfronteerd met veel onkruid dat zich verspreidde over aanpalende percelen, was ik geïnspireerd om deze vraag te stellen.

Ik geef een voorbeeld inzake verkeersveiligheid. Ik heb in het verleden verschillende schriftelijke vragen gesteld over de N41, de heraanleg ervan in Sint-Niklaas en Temse over de E17. Daar zijn spijtig genoeg de laatste maanden meerdere verkeersongevallen gebeurd. Als men de N41 verlaat naar de E17, staat men op een helling. Men moet rekening houden met tegenliggers die eveneens op een helling staan aan de andere kant en die eventueel ook naar de E17 rijden. De verkeerslichten zijn al aangepast, maar op de verhoogde middenberm zijn er grassen, kruiden en onkruiden en dergelijke waardoor het zicht echt belemmerd is voor mensen met de wagen. Ik ondervind dit zelf meerdere keren per week.

Uiteraard moet u daar niet vandaag op antwoorden, maar ik zou toch appreciëren mocht u dat laten onderzoeken. Er zijn meerdere ernstige verkeersongevallen gebeurd. Ik zeg hoegenaamd niet dat die dit als oorzaak hebben, maar het is mede een element voor de verkeersveiligheid op die plaats. Het is nuttig dat u dat eens laat onderzoeken door uw diensten. Ik ben achteraf uiteraard geïnteresseerd in het antwoord, waarvoor ik u bij voorbaat dank.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal de heel specifieke casus die u aanhaalt, doorspelen aan de administratie. Ik veronderstel dat, indien ik lang wacht met een antwoord, u mij wel zult vatten met een schriftelijke vraag.

Jos De Meyer (CD&V): Ik ben graag bereid om die mensen te begeleiden bij een eventueel plaatsbezoek, zodat ik heel duidelijk de situatie kan uitleggen waarmee de mensen die regelmatig gebruikmaken van dat punt worden geconfronteerd. Ik dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reservatie- en planningstool 'cover' van De Lijn – 132 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Mevrouw Robeyns heeft het woord. *(In het kader van de Zuddag treedt Lieselotte Marroyen als voorzitter op.)*

Els Robeyns (sp-a): Op 1 juni 2016 is de aangepaste werking van de belbussen van start gegaan. Er bestaan geen vaste routes en dienstregelingen meer. Bij iedere vraag zal de operator, afhankelijk van de verplaatsing die iemand wil maken, zoeken naar de meest geschikte oplossing. Daarbij wordt rekening gehouden met het volledige openbaarvervoernetwerk in Vlaanderen. De klanten kunnen worden doorverwezen naar een belbus, naar een vaste lijn, naar een combinatie belbus met vaste lijn of zelfs een combinatie met de trein. Met die regeling zou de dienstverlening naar de klant worden geoptimaliseerd.

Voor de meest optimale doorverwijzing maakt De Lijn sinds 1 juni in heel Vlaanderen gebruik van de reservatie- en planningstool 'cover'.

Minister, ik ben geen lid van deze commissie, maar als burgemeester heb ik de afgelopen maanden redelijk veel klachten van belbusgebruikers ontvangen. Daarom heb ik mij een beetje verdiept in de materie. Ondertussen heb ik overleg gevoerd met De Lijn. Ze hebben mij het systeem 'cover' en de verschillende parameters waarmee rekening moet worden gehouden – en dat zijn er heel veel – gedetailleerd uitgelegd.

Ik moet zeggen, minister, dat ik onder de indruk ben van de manier waarop die mensen het systeem en de klachten heel nauwgezet opvolgen. Ik heb de indruk dat ze echt hun best doen om, weliswaar binnen de mogelijkheden van het systeem, een oplossing te zoeken. Ze hebben echter ook erkend dat het systeem nog wel wat onvolkomenheden bevat.

Er zijn twee aspecten. Enerzijds is het zo – en dat is al vaak in het nieuws gekomen – dat in het nieuwe systeem de mensen zo veel mogelijk worden doorverwezen naar streeklijnen en dat de belbus nog louter een aanvulling is op de streeklijn. Als er binnen 650 meter een halte is, kan men geen beroep doen op een belbus, maar wordt men met een streeklijn doorverwezen. Dat heeft als gevolg dat, wanneer men vroeger een afstand van punt A tot punt B van 9 kilometer in 25 minuten kon afleggen, men nu van A naar C en van C naar B gaat en in plaats van 9 kilometer 25 kilometer aflegt, in anderhalf uur.

Daarover gaat mijn vraag echter niet. Het is een jammerlijke evolutie, maar goed, het is een keuze die u hebt gemaakt. Die mensen hebben echter nog min of meer een alternatief.

Wat ik echter veel erger vind, minister, is dat er mensen zijn die geen alternatief hebben, mensen die geen streeklijn in de buurt hebben en enkel en alleen aangewezen zijn op die belbus. Door het feit dat dat systeem 'cover' rekening houdt met zo veel parameters, blijven die mensen vandaag jammer genoeg vaak in de kou staan. Zij hebben een abonnement, maar krijgen de boodschap: 'Onze excuses, maar er kan voor u geen reservatie worden gemaakt.' Ze krijgen geen alternatief aangereikt, noch een vergoeding.

De meest absurde toestanden doen zich voor. Ik haal heel kort drie voorbeelden aan, alle drie feiten. Twee klanten boeken op verschillende momenten dezelfde rit. De ene klant krijgt een rit toegewezen, de andere krijgt die geweigerd. In plaats van twee personen zit er dus één persoon op de belbus.

Zes mensen vragen om met een belbus van punt A naar punt B te gaan op hetzelfde moment. Vier van hen zeggen dat ze op punt A toekomen met een bepaalde streeklijn, die twee anderen vermelden dat niet. Gevolg: er staan twee belbussen klaar, één om die vier personen te vervoeren en één om die andere twee personen te vervoeren. Twee belbussen voor zes personen dus, terwijl die eigenlijk in één belbus konden zitten.

Een laatste voorbeeld: in mijn gemeente vertrokken iedere ochtend tien mensen naar het nabijgelegen station om daar de trein naar hun werk te nemen. Vandaag, met het nieuwe systeem, kunnen gemiddeld nog drie mensen op die belbus. De zeven anderen staan in de kou.

Ik kan zo nog een tijdje doorgaan, maar ik denk dat het probleem wel duidelijk is. Minister, volgens mij laat het systeem veel mensen die geen alternatief hebben – want ik wil benadrukken dat die mensen geen streeklijn in de buurt hebben – in de kou staan. Bovendien, zo krijg ik ook van alle kanten bevestigd, is de bezetting van de belbussen aanzienlijk lager dan voorheen. Dat lijkt mij dus niet echt een optimalisering van de werking en zeker geen optimalisering van de dienstverlening.

Minister, bent u op de hoogte van de problemen van het reservatiesysteem 'cover'? Is er al een evaluatie gebeurd? Zo ja, welke conclusies trekt u daaruit en zullen er aanpassingen volgen?

Hoeveel klachten kwamen er bij De Lijn binnen naar aanleiding van de aangepaste werking? Wat is de inhoud van die klachten? Welke opvolging wordt daaraan gegeven?

Hoe evalueert u de werking van de belbussen? Plant u hier eventuele bijstellingen? Klopt het dat de bezettingsgraad van de belbussen sinds de invoering van het nieuwe systeem lager ligt dan voorheen?

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Als het systeem u geduid is, is dat misschien niet volledig gelukt. Uit uw uitleg maak ik namelijk op dat het niet volledig is doorgedrongen.

Wat was de vroegere situatie? Vroeger belde iemand naar die belbuscentrale en de belbusoperator reserveerde gewoon een ritje. Punt aan de lijn.

Maar wat gebeurt er nu? Nu denkt men een beetje verder en zegt men: 'Ofwel kunnen we die belbus reserveren ofwel zijn er andere opties'. Want er is ook zoiets als een regulier netwerk, een reguliere verbinding, waarbij het ook de bedoeling is om een ruimer aanbod te hebben.

Concreet zoekt de belbusoperator nu via 'cover' de meest geschikte oplossing voor de gevraagde verplaatsing. Dat lijkt mij nogal efficiënt. Daarbij houdt men rekening met het volledig openbaarvervoernetwerk. Ofwel kan hij zoals vroeger doorverwijzen naar de bestaande belbus ofwel naar een vaste lijn, een combinatie van belbus en vaste lijn of zelfs een combinatie met de trein. We zouden dat in de toekomst zelfs nog meer multimodaal, nog meer in functie van combimobiliteit moeten kunnen opentrekken. Dit is alleszins de situatie, waarbij er niet alleen op die belbus gefocust wordt, maar men ook kijkt naar het bestaande bus- en tramaanbod of een combinatie, desgevallend ook met de trein.

'Cover' houdt bij het voorstellen van oplossingen voor de klant ook rekening met een maximale reisduur. Dat wordt allemaal in rekening gebracht. Het spreekt voor zich dat de klant bij het aanvragen van een verplaatsing ook kan meegeven binnen welk tijdsvenster of op welk tijdstip hij of zij ter plaatse moet zijn. Ook daar is er dus efficiëntie en goede dienstverlening. Terwijl vroeger zonder meer en zonder welke afweging dan ook een belbusrit gereserveerd werd, wordt nu eerst gekeken of er geen mogelijkheden zijn met de vaste lijnen of met een combinatie van lijnen. Het is dus perfect mogelijk dat een traject dat eerder volledig met de belbus werd verzekerd, nu een gecombineerde verplaatsing wordt, met een overstap.

Bij de omschakeling heeft het natuurlijk even geduurd voor de belbusgebruikers begrepen waarom zij ineens doorverwezen werden naar alternatieven. Inmiddels is dat beter begrepen, ook al omdat een aantal gebruikers ervaren hebben dat de vaste lijnen inderdaad een goed alternatief bieden voor hun vroegere belbusverplaatsing en hun juist meer flexibiliteit wordt geboden omdat die bussen frequenter en zonder reservering rijden. Het is goed dat we hen kunnen terugleiden naar het reguliere aanbod.

Wat betreft de ontvangen klachten, zijn er 411 reacties genoteerd sinds juni van dit jaar. 72 procent van deze reacties kwamen in juni zelf. Dat duidt erop dat men de zaken nu beter begrijpt na de terugkoppeling. Als je dat relateert aan het aantal unieke klanten dat gebruikmaakt van het systeem, betekent dit dat 0,9 procent van de gebruikers reageerden, ofwel minder dan 1 op 100, wat de zaken doet relativiseren. De reacties van de gebruikers spitsen zich na de omschakeling naar de nieuwe werkwijze vooral toe op het gecombineerd gebruik van modi voor

de gevraagde verplaatsing. Klachten worden allemaal individueel onderzocht en verduidelijkt en zo nodig wordt er bijgestuurd.

Wat de evaluatie van het systeem betreft: de werking van het systeem wordt tijdens de opstartperiode permanent geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd. Meldingen vanwege gemeentelijke overheden worden gekanaliseerd via de contacten die De Lijn er heeft. In de praktijk gebeurt dat vooral via de mobiliteitsambtenaren.

Sinds de invoering van 'cover' is het aantal belbusreserveringen licht gedaald, net omdat we erin geslaagd zijn om veel meer mensen weer toe te leiden naar het reguliere aanbod, wat toch altijd de bedoeling moet blijven. Hierbij is het belbus-systeem enkel een aanvulling op het bestaande aanbod, en is het bestaande aanbod de regel. Als je erin slaagt om mensen te geleiden naar het bestaande aanbod, dan is dat een goede zaak. Dit wordt in dezen bewezen. Het is ook een zaak van efficiëntie. Wij willen dat de belastingmiddelen die worden gespendeerd, ook aan die belbussen, efficiënt worden ingezet. Wanneer er andere oplossingen voor verplaatsingen mogelijk zijn, namelijk via het reguliere aanbod, prefereren we die in plaats van een duurdere oplossing te suggereren. Dat is onze verdomde plicht als goede huisvader.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Dank u wel, minister. Ik vind uw antwoord een beetje hallucinant. Ik denk dat u mijn vraag niet goed begrepen hebt. Ik heb gezegd dat mijn vraag niet ging over de reizigers die doorverwezen worden naar een streeklijn of een ander openbaarvervoermiddel. Er zullen inderdaad ook klachten over zijn omdat daar de reistijden langer zijn. Mijn vraag gaat over gebruikers voor wie er geen alternatief is. Die zijn er nog heel veel, zeker in landelijke gemeenten die enkel en alleen aangewezen zijn op de belbus.

De mensen van De Lijn hebben mij dat systeem heel goed uitgelegd. Ik heb dat heel goed begrepen. Ze hebben zelfs erkend dat er onvolkomenheden in het systeem zitten en dat het voor veel reizigers een terugval is. U komt hier nu zeggen dat er geen enkel probleem is. Ik vind dat echt hallucinant. Er zijn mensen die niet meer op school geraken, mensen die niet meer bij hun partner in het rusthuis geraken. Dat zijn geen verzonnen feiten, dat is effectief waar. Die mensen kunnen niet naar een streeklijn, er is geen streeklijn. Zij hebben daar niet voor gekozen, dat is nu eenmaal zo. Ze vragen een belbus. Vroeger zaten die vol. Het enige wat geoptimaliseerd is, minister, dat geef ik toe, zijn de reistijden die efficiënter zijn. Het is juist daardoor dat de reizigers in de kou blijven staan. Met de eisen van de eerste die reserveert, wordt rekening gehouden. Dan passen de andere passagiers meestal niet meer in het systeem, waardoor er nu nog maar één of twee mensen op de belbus zitten waar er dat vroeger tien waren. Minister, wat u hier zegt, is niet correct, daar ben ik van overtuigd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ter inleiding: ik vind uw betoog wel bijzonder tendentius. U doet alsof het het beleid van de minister is om overal lijnen te gaan uitzoeken en mensen in de kou te laten staan. Dit is een oefening om openbaar vervoer efficiënter te maken en om een dergelijk reservatiesysteem echt te laten werken om de combimobiliteit, de combinatie van verschillende modi mogelijk te maken.

Ik geef nu graag het woord aan de Zuidooststagiaire Elena.

Mevrouw Elena Vermeulen: Het is belangrijk dat De Lijn aan de slag is gegaan met een beter reservatiesysteem waarbij naar combinaties van vervoer wordt gezocht. Ik zie dat als een noodzakelijke ondersteuning voor het nieuwe vervoer op maat. Dat er bij een nieuw systeem kinderziekten zijn, is te betreuren maar

begrijpelijk. Ik reken er wel op dat de benadeelde reizigers op een correcte manier te woord worden gestaan en geholpen, want zij zijn wel de ambassadeurs van het nieuwe vervoer op maat. Zij gebruiken vandaag de belbus en moeten straks de overstap maken naar de andere vervoersvormen en daar hun burens en vrienden warm voor maken. Hoe efficiënter het reservatiesysteem, hoe meer dit mensen zal aanmoedigen om het openbaar vervoer te nemen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor het antwoord. U hebt een antwoord gegeven dat de theorie van het systeem weerspiegelt. Het gaat volgens mij toch wel voorbij aan het feit dat de belbusgebieden destijds zijn gecreëerd in regio's waar er geen deftig regulier aanbod is of kan worden georganiseerd op een wijze die enigszins te verantwoorden is en die beantwoordt aan de normen van de basismobiliteit.

U gaat die normen afschaffen en er iets anders voor in de plaats zetten, de basisbereikbaarheid. Wij hebben het decreet ook goedgekeurd, met steun van mijn fractie, om drie proefprojecten in Vlaanderen te starten. Zolang u geen decreet Basisbereikbaarheid indient, blijven de normen voor basismobiliteit wel gelden, ook in die belbusgebieden.

Wat 'cover' volgens mij uiteindelijk heeft bewezen – want ook ik heb tientallen voorbeelden van mensen die een zozegd alternatief hebben gekregen –, is dat er in die belbusgebieden inderdaad geen of zeer weinig deftige alternatieven zijn. Vindt u het normaal dat schoolkinderen die vroeger in Heist-op-den-Berg door een belbus worden opgepikt, na de schooltijd – om naar een van de omliggende dorpen te worden gebracht omdat er geen reguliere bus rijdt – een uur en tien minuten moeten wachten op een reguliere bus? Vindt u het normaal dat een belbusrit tussen twee aanpalende gemeenten die 13 minuten duurde, sinds 1 juni 1 uur en 20 minuten duurt omdat men eerst een belbus moet nemen en vervolgens twee reguliere bussen? Minister, op die manier bent u niet bezig aan een efficiëntie-oefening waarbij u mensen van de belbus – die inderdaad duurder is dan reguliere bussen – afleidt naar een ander regulier aanbod. Ik denk dat u mensen doet afhaken van openbaar vervoer en aan hen die geen alternatief hebben, zegt u dat ze maar rustig thuis moeten blijven.

Ik ben ervan overtuigd dat er een beter aanbod mogelijk moet zijn dan de huidige belbussen. Ik sta volop achter het feit dat u daarvoor proefprojecten hebt uitgeschreven. We hebben dat decreet goedgekeurd, maar er is wel de dure belofte gedaan in deze commissie, niet alleen door u maar ook door uw coalitiepartners, dat er intussen niet wordt geschrapt in het aanbod. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat dit reservatieprogramma dat een oefening in efficiëntie heet te zijn, de facto het afschaffen is van een aantal belbussen die destijds zijn ingelegd op locaties waar er geen deftig regulier aanbod is of niet kan worden ingericht, dat beantwoordt aan de normen van de basismobiliteit die nog altijd gelden tot u met een nieuw decreet komt.

Minister, klopt het dat de entiteit West-Vlaanderen – waar de belbus relatief het grootste aandeel heeft, vergeleken met andere provincies, in het totaalaantal reizigers dat De Lijn vervoert – besloten heeft om voorlopig geen gebruik te maken van 'cover', net omdat die uit de andere provincies signalen krijgt dat het reservatiesysteem niet goed werkt en dat de gesuggereerde alternatieven geen echte alternatieven zijn? In hoeverre wordt er nog rekening gehouden met de normen voor basismobiliteit die nog altijd geldig zijn in die gebieden waar geen proefproject loopt?

Dirk de Kort (CD&V): Minister, over de belbussen zijn er hier in het verleden al vragen gesteld. We hebben toen ook afgesproken dat de belbussen in de toekomst niet verder worden afgebouwd. Als er efficiëntie-oefeningen gebeuren om tot een betere dekking te komen, dan kunnen wij dat enkel toejuichen.

Minister, in welke mate rapporteert De Lijn aan u over de werking in de belbusgebieden, maar ook over initiatieven die worden genomen door lokale besturen in een gebied waar de belbus is afgeschaft en waar diverse actoren – lokale besturen, OCMW, zorginstellingen – initiatieven nemen om toch een vervoersaanbod te creëren? Hebt u hiervan een overzicht?

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Robeyns, u verwacht het een en het ander. Het gaat over het reservatiesysteem en niet over de afschaffing van belbussen. U verwacht bewust of onbewust beide zaken en dat lijkt me in beide gevallen problematisch. Uw collega uit dezelfde fractie zegt het dan nog in vraagvorm: worden er belbussen afgeschaft? U zegt dat er belbussen worden afgeschaft door dit systeem. Uw collega van uw fractie stelt het in vraagvorm. Het antwoord is neen. Neen. Het gaat over efficiëntiewinsten. Je kunt die soms boeken als je ernaar zoekt.

Als iemand wil reserveren van punt A naar punt B bij de belbus, wordt er gekeken naar de alternatieven. Als er geen alternatieven zijn, rijdt die belbus uit. Maar met dit systeem zorgen we ervoor dat de belbus niet onnodig uitrijdt. Die belbus kost veel geld, aan de belastingbetaler, en ik vind dat die bus niet moet rijden als het niet nodig is, als men van het bestaande net en de bestaande dienstverlening gebruik kan maken. Dat is in een notendop het systeem.

Als u wilt laten uitschijnen – bewust of niet – dat we dit gebruiken om belbussen af te schaffen, zeg ik: neen. We hebben inderdaad tien à vijftien lijnen van de zoveel afgeschaft omdat ze 30 tot 40 euro kostten per rit per reiziger. Dat vind ik onverantwoord. Dit systeem zorgt voor efficiëntie. Dat was in de maand juni bij de eerste ervaring wel wat moeilijk voor die mensen. Ze dachten dat ze niet meer terecht konden bij de oude vertrouwde belbus; dat kan wel nog, maar er worden alternatieven aangeboden. Dat zorgde in het begin voor wat verwarring. Nu zorgt het voor meer efficiëntie en de belbusgebruikers raken meer vertrouwd met het reguliere aanbod. Voor mij is dit een goed systeem.

Ik heb hier niet alle gegevens bij de hand, mijnheer de Kort, maar ik laat ze u bezorgen. Ik denk dat we hier handelen als een verantwoordelijke en efficiënte huisvader. *(Opmerkingen van Joris Vandenbroucke)*

Dat zijn detailvragen. Ik heb geen aanwijzingen dat er in West-Vlaanderen een andere methodiek wordt gehanteerd dan elders.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik ben niet degene die verwarring zaait, maar u. Het spijt me.

Ik heb niet gezegd dat de belbus is afgeschaft, dat heb ik niet beweerd. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Dat zegt u, dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat er mensen zijn die niet kunnen worden doorverwezen naar een alternatief. Dat is juist in de gebieden, zoals collega Vandenbroucke stelt, waar de belbus is gecreëerd en er geen alternatieven zijn. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Minister, u zegt: 'Als er geen alternatief is, komt er een belbus'. Maar ik lees u het antwoord van De Lijn aan een reiziger voor: "Zoals we u reeds informeerden, kan ons belbusstelsel 'cover' u helaas voorlopig nog geen oplossing bieden. Graag informeren wij u nog eens dat wij er alles aan doen om onze software te optimaliseren en hopen zoveel mogelijk klanten alsnog een gewenste oplossing aan te bieden. Dit proces kan wel enige tijd in beslag nemen, en wij hopen dan ook op uw begrip hiervoor."

En u komt mij hier vertellen dat er geen enkel probleem is met het systeem en dat iedereen een alternatief krijgt aangeboden. Dat is gewoon niet correct, het spijt me. Er blijven mensen in de kou staan die geen alternatief hebben. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Kom, minister, een beetje eerlijkheid is hier wel op zijn plaats. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Ik lees het u hier letterlijk voor! Ze hebben geen alternatief.

Minister Ben Weyts: Ze hebben een alternatief voor de bestaande belbusverbindingen! Er wordt ingebeld en als er een bestaande belbus is, kan die worden ingeschakeld. Is er geen belbus, dan kan die absoluut niet worden ingeschakeld, want er is geen belbuslijn.

Els Robeyns (sp·a): Ah, nu geeft u tenminste een eerlijk antwoord.

Minister Ben Weyts: Dus vindt u dat iedereen moet kunnen inbellen naar De Lijn? Ook al is dat vanuit het bos van Ciergnon?

Els Robeyns (sp·a): Neen, dat heb ik niet gezegd! *(Opmerkingen)*

Nog één zaak, in mijn overleg met De Lijn vorige week hebben ze mij gezegd dat er kinderziektes zijn in het systeem – dat kan perfect voorkomen – en dat er deze week een nieuwe versie zou worden uitgerold. Ik weet niet wie de waarheid vertelt. U zegt helemaal niets over een nieuwe versie waar de kinderziektes uitgehaald zijn. Ik vind uw antwoord halfslachtig, en ik betreur dat ten eerste.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de privébewaking van snelwegparkings langs de E40 – 239 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer Landuyt heeft het woord. *(In het kader van de Zuidag treedt Lieselotte Marroyen als voorzitter op.)*

Renaat Landuyt (sp·a): Voorzitters, minister, mijn medevraagsteller heeft het na uw optreden op de regionale tv blijkbaar opgegeven. Dat heeft hij toch gemeld via Twitter, zo las ik.

Mijn houding is een beetje anders. Ik vind dat u het altijd goed doet op de regionale televisie, vooral als u beloftes doet. Vandaar dat ik vragen stel, om te zien of een en ander wel klopt.

Aan de kust worden wij al maanden en zelfs jaren geconfronteerd met transmissies. We trachten al jaren die situatie te beheersen. Ik wil benadrukken dat Brugge en de zeehaven voortdurend controles doen met beperkte middelen, samen met de zeevaartpolitie. We maken onderscheid tussen de handelaars en de mensen die hulp nodig hebben. Mensen die moeten worden geholpen, wijzen we de juiste weg; handelaars laten we oppakken.

Gisteren werden twee personen veroordeeld die de mensenhandel organiseerden, in die mate zelfs dat de beroemde kerk in Zeebrugge enkel toegankelijk was voor mensen die betaalden aan de handelaars. Ik wil maar zeggen dat het onderscheid moeilijk te maken is tussen mensen die hulp nodig hebben en de anderen. Dit toont duidelijk

aan dat er organisaties zijn die zoeken om mensen in vrachtwagens en schepen te laten klimmen. De speurtocht naar die handelaars is ontzettend belangrijk.

We appreciëren dan ook ten zeerste dat u als vorm van noodmaatregel met privébeveiliging een en ander komt versterken. Dat is tussen haakjes beter dan wat federaal minister van Binnenlandse Zaken Jambon doet. Eerlijk is eerlijk. De minister kondigt extra politiemensen aan, maar het zijn onze politiemensen die op een andere plaats gaan werken. Dat is een ingewikkeld systeem om elkaar te helpen. Het maakt het soms moeilijk. Het is soms bijna wiskunde. Het lijkt alsof er bijkomende politiemensen zijn, maar dat is niet helemaal juist. Het siert u dat u dit erkent en opneemt om extra bijstand te leveren.

U sprak over bijkomend overleg voor structurele oplossingen. Mijn vragen gaan vooral in die richting. Wanneer vindt dat overleg plaats? Wat is uw plan van aanpak? Wanneer en hoelang zult u ons helpen met de privébeveiliging? Wat is uw plan van aanpak op langere en stevigere termijn?

Ik wil geen misbruik maken van uw operatie voor de parkings, maar ik wil toch signaleren dat het handig zou zijn mocht u in die zin ook kunnen helpen aan de Vlaamse zeehaven in Brugge om die ook een betere beveiliging te geven.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Uw vraag gaat over de problematiek van de inklimming door illegalen die de snelwegparkings dus gebruiken om in vrachtwagens te kruipen. Inzake de heel acute problematiek in Drogenen werd in overleg met de gouverneur – hij nam de formele beslissing maar dat gebeurde dus in overleg – besloten om de parking daar te sluiten. De problematiek was daar specifiek: de nabijheid van bewoning en de mogelijkheid om snel te ontsnappen richting die bewoning.

Om te vermijden dat de situatie zich gewoon zou verplaatsen naar andere parkings – voornamelijk de West-Vlaamse parkings komen daarvoor in aanmerking, namelijk Jabbeke en Mannekensvere –, hebben we onmiddellijk twee hoofdmaatregelen genomen. We hebben, en daar is minder aandacht voor, in Wetteren een bewaakte en betalende parking. Dat is geen groot succes. Gelet op de problemen in Drogenen hebben we beslist om het tarief daar drastisch te verlagen. Er komt vier uur gratis parkeren in die afgesloten parking in Wetteren. Dat is één. Twee, op korte termijn en dat is intussen al bezig, voorzien we in private beveiliging door twee private bewakingsagenten met een hond op de parkings van Mannekensvere en Jabbeke. Dit gebeurt 24 uur op 24 en 7 dagen op 7.

Dat zijn kortetermijnmaatregelen. De opdracht loopt telkens voor een maand. Dan evalueren we. We spelen kort op de bal. We weten dat we op de lange termijn meer structurele maatregelen nodig hebben. Het budget voor deze beveiliging bedraagt een kleine 200.000 euro of 186.954 euro om exact te zijn. De parking van Drogenen is nog tot eind deze maand dicht, maar als ze opnieuw wordt geopend zal dat ook met die private beveiliging zijn en minstens voor twee weken. Intussen hebben we ook zicht op een en ander door de praktijk van Jabbeke en Mannekensvere.

Ondertussen heb ik overleg gepland met minister Jambon, staatsecretaris van Asiel en Migratie Francken en de vijf gouverneurs. Ik heb de uitnodiging net verstuurd. We gaan op 8 november samenzitten. Hopelijk heb ik tegen dan een concreter zicht op een samenwerkingsvorm met minister Jambon en staatssecretaris Francken om een structurele oplossing te vinden in functie van de beveiliging van die parkings en niet alleen in West-Vlaanderen. Het cascade-effect zorgt er natuurlijk voor dat het probleem zich verplaatst, niet alleen richting West-Vlaanderen maar ook ervoor. Zelfs vanuit Vlaams-Brabant krijgen we nu al klachten, daarom betrek ik de vijf gouverneurs er ook bij, anders verplaatsen de problemen zich toch maar.

Het is natuurlijk goed dat er 120 extra agenten in West-Vlaanderen worden ingezet gelet op de situatie in Calais. Wat de havens betreft, nemen de havenkapiteins hun rol op om toe te zien op de veiligheid van het havengebied. De havenkapitein van Zeebrugge werkt nauw samen met de scheepvaartpolitie. Ik krijg daar een goede terugkoppeling over. Ze werken met camera-identificatie. Zodra er iets onregelmatig wordt opgemerkt, wordt er vrij snel opgetreden. Ik heb daar voorsnog geen tegenindicaties van, dat dit problematisch zou werken, maar misschien zegt u mij iets anders.

Gelet op de zeer frequente goederentrafiek vanuit de haven van Zeebrugge naar het Verenigd Koninkrijk – wat voor al die illegalen de eindbestemming is – worden vaak controles uitgevoerd op vraag van de betrokken bedrijven. Het systeem dat we daar op poten hebben gezet, functioneert goed, maar als er daarover klachten zijn, dan hoor ik het graag.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp-a): Ik sluit me bij u aan, minister. We proberen de situatie te beheersen, maar er zijn toch nog altijd een paar risico's.

Er is één misverstand. Men mag eigenlijk niet spreken van 120 extra agenten. Dat is niet echt waar. Het is een systeem van uitwisseling. Men neemt er daar enkele weg en plaatst ze ginder enzovoort. Het is de lokale politiek die daarvoor allemaal instaat, omdat – al mijn begrip – ook alle krachten gevraagd worden voor de Kanaalzone in Brussel. Het komt niet altijd zo goed over bij de troepen zelf, omdat het niet echt waar is. U zou aan minister Jambon kunnen vragen dat hij dat niet meer zoveel doet. Ik begrijp wel dat hij dat graag een keer doet, maar hij mag niet overdrijven.

Dit brengt me bij het punt dat u vanuit uw bevoegdheid privébewaking inschakelt – zij het kort op de bal, maar ook kort in de tijd, maar misschien zit daar een deel van de oplossing in. Ik durf erbij zeggen: ook voor het havengebied, zodat de politie zich daar kan concentreren op het echte werk, het controleren van die mensen. We gaan het fenomeen pas kunnen stopzetten als we de mensenhandel oprollen. Dit is de grote humane opdracht die we in dit dossier gezamenlijk moeten uitvoeren.

Ik kijk uit naar het overleg met de ministers en gouverneurs. Zeg aan minister Jambon dat hij niet voor verwarring mag zorgen en beter uw weg zou volgen van geleidelijk aan helpen van de lokale overheden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik kan de vraag om uitleg van de heer Landuyt alleen maar volop ondersteunen en onderschrijven, gezien de grote problematiek.

U hebt er zelf ook al naar verwezen, mijn grote vrees is dat het probleem zich zal verleggen. Als men de ene deur dichtdoet, zal een andere deur opengaan. U weet wellicht al waar ik naartoe wil: in Zuid-West-Vlaanderen zijn er ook heel grote grensoversteken, grensparkings. Ik zie nu al een spectaculaire toename van het aantal illegalen dat bij ons gevonden wordt. Vanmorgen kreeg ik een telefoon van de korpschef, waarin hij meldde dat er opnieuw zes illegalen werden aangetroffen op onze parking. De laatste twee maanden waren het er om en bij de vijftig. Uiteraard kunnen we die cijfers niet vergelijken met de cijfers van Jabbeke en dergelijke. Toch is dat voor onze streek een spectaculaire toename.

Het is een enorme belasting, niet alleen voor ons lokaal bestuur, maar vooral voor onze politie. De heer Landuyt heeft er al naar verwezen. Uw federale collega heeft het over extra manschappen. Ik denk dat u hem inderdaad beter eens zou bellen. Ook bij ons hebben ze al gezegd: 'Waar zal men die manschappen halen?'

Wellicht zal dat bij de lokale korpsen zijn.' Ons korps is al overbelast, met alle verschillende problematieken. Wat ik zeg, sluit dus aan bij wat mijn collega zegt.

Het houdt ook heel wat administratieve rompslomp in voor een politiezone wanneer de politie illegalen oppakt. Meestal betekent dat ongeveer een dag werk, waarbij de persoon in kwestie op het einde van de rit te horen krijgt dat hij het land moet verlaten. Dan staat hij terug op straat en probeert opnieuw die grens over te steken.

Minister, indien het bij ons in Zuid-West-Vlaanderen ook zo problematisch wordt, mogen wij dan ook bij u aankloppen voor hulp en eventueel voor privé-bewaking?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, minister, ik ben blij dat ook mevrouw Fournier tot het besluit is gekomen dat als je de ene deur opent en de andere sluit, het een spelletje van lange adem wordt. Open, dicht, open, dicht: het probleem zal zich altijd verplaatsen. Onze partij, en met name Theo Francken, de verantwoordelijke staatssecretaris, heeft al heel vroeg gepleit voor het grotere plaatje, het sluiten van de buitengrenzen van Europa. Het is praktisch onmogelijk om hier in Vlaanderen de nodige mensen te rekruteren om daar voortdurend waakzaam voor te zijn.

Minister, ik ben blij en ik ben ervan overtuigd dat u hierin, in samenspraak met uw federale collega's, de juiste beslissingen neemt. Zo zou een wegbeheerder daarvoor niet uitgerust zijn, evenmin als de concessiehouders of de nevenbedrijven. Voor hen is het geen hoofdtaak om zich te verweren en te beschermen tegen illegalen die zelf in voertuigen of vrachtwagens stappen of verplicht daarin worden gestopt.

Het is juist: hier passen enkel maatregelen van algemene veiligheid. U hebt gelijk dat private bewakingsfirma's de juiste kennis en manschappen hebben om vrij snel en doeltreffend het normale functioneren van die parkings te verzekeren.

Wij wonen zelf in de grensstreek: mijn assistente-voor-één-dag in Arendonk, ikzelf in Oud-Turnhout. We kennen de problematiek ook iets minder. Bij ons beperkt het zich vooral nog tot occasionele incidenten. Als er bij ons overlast is op de snelwegparkings, dan zijn die meestal van een andere aard. Maar we kennen het systeem wel.

Ik wil terzijde nog een kleine opmerking maken. We lezen vaak dat chauffeurs verstoken blijven van rust, rust die zij nochtans heel hard nodig hebben als zij de dag nadien opnieuw de weg opgaan. Als zij nachten wakker liggen van allerlei overlast op die parkings, kunnen we alleen maar vaststellen dat dat ook 's anderendaags voor de nodige onveiligheid op onze snelwegen zorgt, met de files. Kopstaartaanrijdingen zijn vaak het gevolg van vermoeide chauffeurs.

Minister, ik rond af. De 186.000 euro die er wordt vrijgemaakt, is, in het teken van de veiligheid en het gebeuren op de parkings zelf, goed besteed.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik dank uiteraard de collega's in de Vlaamse Regering die akkoord zijn gegaan met het uittrekken van die tijdelijke extra middelen.

Verder veronderstel ik dat, vermits ik alle gouverneurs samenroep, ook de problematiek van Zuid-West-Vlaanderen, net als heel wat andere problematieken, op tafel zal komen.

Voor alle duidelijkheid: de private bewakers hebben natuurlijk geen politie bevoegdheid. Zij komen dus niet in de plaats van de politie, maar dienen vooral ter afschrikking. Wanneer zij een vaststelling doen van de aanwezigheid van illegalen of illegaal transport van mensenhandel, dan signaleren zij dat onmiddellijk. Ik heb

alvast afgesproken dat er korte lijnen zijn tussen die bewakingsfirma's en de politie-eenheden. Zij kunnen niet anders doen dan de feitelijke vaststellingen. Nadien is het aan de politie, die onmiddellijk wordt gecontacteerd, om op te treden.

Ook dan moeten de administratieve procedures, met de paperassen en dergelijke, worden doorlopen. Op dat vlak kan ik dus geen soelaas bieden. Maar we kunnen alleszins wel voorbereid zijn op mogelijke consequenties die zullen ontstaan wanneer Calais en de kampplaatsen daar finaal worden gesloten.

We bekijken het op een totale wijze voor heel Vlaanderen en dus niet enkel voor waar de problematiek zich nu tijdelijk voordoet. We beseffen namelijk ten volle dat die problematiek zich dan wel zal verplaatsen naar andere locaties.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Ik vind het een goed initiatief, omdat men zo de keten van veiligheid beter kan opstellen. Men maakt hier eventueel – het hangt af van de gemaakte afspraken – tijd vrij voor het echte politiewerk. Daarom wil ik ook benadrukken dat dat ook tot resultaten leidt. Een van de structurele maatregelen is uiteraard de internationale contacten en onderhandelingen. Een ander punt is dat het duidelijk moet zijn dat mensenhandel in onze zones niet wordt getolereerd.

Nogmaals, wij verrichten veel werk. Dat is echter ons punt echt niet. Ik vraag iedereen om het vol te houden. Het is niet zomaar dweilen met de kraan open. Uiteindelijk halen we er elementen uit en we stellen vast dat het parket, de procureur en ook de rechtbanken volgen. In die zin is uw initiatief om verder structureel de werkverdeling – wie moet wat doen? – te bespreken, niet slecht.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de herinrichting van de Dampoort in Gent – 316 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Collega's, minister, mijn vraag om uitleg gaat inderdaad over de Dampoort in Gent, een onwaarschijnlijk belangrijk verkeersknooppunt in de tweede grootste stad van ons gewest. Een herinrichting dringt zich op.

Het dossier gaat al jaren mee en heeft nood aan actie. De zaak moet worden aangepakt. Een goede samenwerking dringt zich op tussen een aantal actoren: uiteraard de stad Gent, maar ook de NMBS, De Lijn, het Vlaamse Gewest enzovoort.

Minister, op 1 maart 2016 is het decreet Complexe Projecten in werking getreden. Daarmee zet de Vlaamse overheid in op een nieuwe aanpak voor complexe infrastructuurprojecten, zodat de realisatie daarvan binnen een meer aanvaardbare termijn en met zo'n maximaal mogelijk draagvlak kan worden gerealiseerd.

Minister, ziet u heil in het aanmelden van de herinrichting van onze Dampoort als complex project zoals bepaald in het decreet? Ziet u daarin een match?

Kunt u ook een stand van zaken geven over de plannen van heraanleg? Dat is namelijk belangrijk om duidelijkheid te creëren. De timing in verband met de definitieve keuze voor de herinrichting van een bijzonder belangrijk verkeersknooppunt moet worden vooropgesteld. Er komen elf wegen uit op dat verkeersknooppunt en

er zijn 121 verkeersstromen. Het is belangrijk voor de verkeersveiligheid en voor de leefbaarheid. De herontwikkeling van heel dat gebied dringt zich op.

Minister, ik hoop hier van u een voluntaristisch antwoord te mogen krijgen.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Minister Weyts heeft het woord. *(In het kader van de Zuddag treedt Lieselotte Marroyen als voorzitter op.)*

Minister Ben Weyts: Mijnheer De Clercq, ik hoef u niet te vertellen dat het méér is dan alleen maar de aanpak van de weginfrastructuur of van een wegenisproject. Het gaat ook over aanpassingen op het vlak van openbaar vervoer, de vernieuwde stationsomgeving en ook een aanzienlijke projectontwikkeling. Er spelen dus verschillende aspecten. Niet alleen vanwege de multimodaliteit, maar ook vanwege de geografische uitgestrektheid van het hele project, is het de stad Gent die hierin de lead heeft genomen. Als u dus vragen stelt naar timing enzovoort, moet ik die doorverwijzen, omdat de stad in dezen de trekker is. De vragen rond de timing en dergelijke kan ik dus moeilijk beantwoorden.

Wat ik wel weet, is dat er momenteel gesprekken lopen tussen verschillende betrokken partijen: de stad Gent, De Lijn, AWV, de NMBS. Ik veronderstel dat ook Infrabel betrokken is. Zo wil men komen tot een samenwerkingsovereenkomst voor de opmaak van een strategisch masterplan. Dat is de manier waarop men projecten met zulke 'ampleur' aanpakt, met een strategisch masterplan dat tot stand moet komen op basis van overleg met verschillende betrokken partijen. Daarmee worden ook de nodige processtappen afgesproken, en ook de aanpak en de verdeling van wie wat doet op het vlak van onderzoek en van planning. Het strategisch masterplan omvat de definitieve keuze voor één voorkeursalternatief. Het is een soort trechterbesluitvorming waarbij men uiteindelijk voor een bepaalde aanpak kiest. Er zijn wel nog wat discussies, zowel over de te realiseren infrastructuur als over de bebouwingsmogelijkheden. Dat moet natuurlijk gedragen zijn en ook budgettair haalbaar.

De financiering maakt geen deel uit van de huidige gesprekken, maar moet in een volgende fase worden overeengekomen. We moeten dus ook in ogenschouw nemen dat verschillende partijen op die site heel wat baten zullen genieten van de aanpak, afhankelijk van hoe we uiteindelijk een en ander aanpakken. Gelet op het gegeven dat men van bepaalde lusten zal genieten, is het logisch dat ook de lasten in dezen worden gedeeld.

Als dit strategische masterplan er is, welke stappen worden dan gezet in het kader van de ontwerp- en uitvoeringsfase? Er wordt een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opgesteld. Verder worden de mobiliteitsingrepen, waaronder de belangrijke aanpak van de gevaarlijke rotonde, concreet uitgewerkt.

In verband met uw vraag over het decreet Complexe Investeringsprojecten, heeft de stad Gent er als trekker voor gekozen om de klassieke procedure te volgen. Er is al een plan-MER-procedure (milieueffectenrapportering) opgestart. Daardoor heeft men er impliciet al voor gekozen om niet de werkwijze te volgen van de complexe projecten, maar eerder de klassieke procedure.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, dit is inderdaad een gigantische uitdaging en een gigantisch belangrijke plek voor de verbetering van de leefbaarheid, van de verkeersveiligheid enzovoort. Hier komen veel aspecten samen. Minister, wij trekken daaraan. We willen vooruit. Maar we hebben natuurlijk partners nodig. Het is belangrijk dat Vlaanderen voor zichzelf uitmaakt hoeveel middelen het daarin wenst te investeren. Dit is namelijk een bovenlokaal knooppunt en een bovenlokale ontwikkeling. In die zin hoop ik echt dat er een zeer goed

samenwerkingsverband kan worden gevormd tussen de diverse overheden, uiteraard met De Lijn en de NMBS.

Maar wij hebben daarvoor middelen nodig. Het is belangrijk dat die middelen naar onze stad komen, niet alleen voor dit project, maar ook voor de Verapaz-brug iets verderop. Dat zou ook al soelaas bieden, maar ook daar wordt de termijn blijkbaar opgeschoven. Ik stel u daarover binnenkort een vraag.

Het is heel belangrijk dat Vlaanderen keuzes maakt en dat het er resoluut voor kiest om in die buurt van onze stad vooruit te kunnen gaan, in functie van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Het gaat om grote dossiers. Wij verdienen daar middelen voor.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de modernisering van de regelgeving rond buurtwegen en trage wegen – 275 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik zal mijn vraag om uitleg laten voorlezen door Ewout Pollaris, stagiair van de Zuiddag.

De heer Ewout Pollaris: Afgelopen weekend vond de Dag van de Trage Weg plaats. Tijdens dat campagneweekend vonden er tal van activiteiten plaats in heel Vlaanderen met als doel een signaal te geven aan het lokale of Vlaamse beleid voor meer en betere trage wegen.

Trage wegen zijn paden of wegen voor niet-gemotoriseerde verplaatsingen. Het zijn vaak authentieke landwegen of doorsteekweggetjes die gezien worden als veilige en aangename paadjes. De Vlaamse Regering leek het belang van deze paadjes ook in te zien, want ze kondigde in haar regeerverklaring in juli 2014 een modernisering van de regelgeving ter zake aan. Er zou een nieuw decreet komen dat een optimale bescherming moet bieden aan bestaande of in gebruik zijnde functionele verbindingen.

Minister, u nam de belofte van de Vlaamse Regering over in uw beleidsnota om tot een integrale beleidsvisie rond buurtwegen te komen. In de beleidsnota was te lezen dat het decreet houdende de regeling en bescherming van de trage wegen in voorbereiding was. We spreken over het najaar 2014.

Uit antwoorden aan verschillende collega's over dit thema blijkt dat het actieprogramma 'Kenniscentrum trage wegen' dat liep van 1 april 2010 tot 31 maart 2013, uitmondde in aanbevelingen voor de mogelijke bijstelling van de regelgeving. Welke aanpassingen er nodig zijn, was dus in 2014 al bekend.

Het leek alsof er achter de schermen wordt gewerkt aan een voorstel, want minister Schauvliege laat in haar antwoord op vraag nummer 786 van 12 mei 2015 optekenen dat er overleg is tussen verschillende kabinetsmedewerkers over het thema. Diezelfde collega-minister geeft in dat antwoord aan dat de volgende stap een decretaal initiatief is, maar in de zomer van datzelfde jaar is de nieuwe wetgeving nog steeds in voorbereiding.

In de vorige beleidsbrief van de minister wordt er niets gezegd over eventuele vorderingen inzake de nieuwe regelgeving of andere initiatieven van de minister.

Blijkbaar valt het interkabinettenoverleg ook stil, want in juni 2016 komen de collega-volksvertegenwoordigers van de meerderheid zelf met een initiatief in de vorm van een conceptnota, die vooralsnog niet werd besproken in deze commissie.

Kortom, in de lente van 2013 waren de verbeterpunten qua regelgeving bekend, in 2014 erkent de Vlaamse Regering het belang van buurtnetwerken en trage wegen en in 2015 is er regelmatig overleg tussen de verschillende betrokken kabinetten. Vorig jaar stelt een minister dat er nood is aan een decretaal initiatief, maar dat komt er niet van diezelfde Vlaamse Regering.

Minister, waarom is er na twee jaar interkabinettenoverleg geen decretaal initiatief vanuit de Vlaamse Regering gekomen? Wat zijn de discussiepunten die nog op tafel liggen in het overleg tussen de verschillende ministers? Hoe gaat het overleg verder? Welke initiatieven plant u om uw belofte van een modernisering inzake buurtwegen waar te maken? Welke stappen zullen de betrokken ministers deze legislatuur nemen om alle aspecten voor de nieuwe regelgeving uit te klaren? Wie zal er allemaal bij deze stappen betrokken worden?

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Minister Weyts heeft het woord. *(In het kader van de Zuidtag treedt Lieselotte Marroyen als voorzitter op.)*

Minister Ben Weyts: Ik begrijp waarom de heer Rzoska die vraag aan u doorspeelt, gelet op het gegeven dat hier wel degelijk al een initiatief rond genomen is, meer bepaald door het parlement.

Collega Schauvliege en ikzelf hebben de vraag gekregen van enkele fracties om het initiatief aan het parlement te laten, zoals in het verleden ook wel gebeurd is. Aldus geschiedde. Er is trouwens een conceptnota ingediend, de conceptnota Kaderdecreet Gemeentewegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 806/1), waarover tussen enkele fracties alleszins enige overeenstemming bestaat. Onze kabinetten zijn uiteraard wel betrokken, maar het initiatief voor dat nieuwe decreet komt vanuit het parlement, dit op uitdrukkelijke vraag van enkele fracties. Er zijn gesprekken geweest of nog komende met de belangrijkste actoren, namelijk de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), vzw Trage Wegen en de betrokken departementen. Met mijn departement heeft er in september ook een overleg plaatsgevonden. Ik heb het onderwerp ook al op de agenda van de regeling der werkzaamheden zien staan. Het zal dus ook in deze commissie besproken worden.

Ik heb geen weet van discussiepunten tussen de betrokken kabinetten. Ik denk dat dat goed zit en dat wij ons kunnen vinden in de conceptnota die momenteel voorligt. De nota komt ook tegemoet aan wat vervat zit in het regeerakkoord: een modernisering van de bestaande wetgeving in overleg, de gemeenten in staat stellen een weloverwogen (trage) wegenbeleid te voeren vanuit verschillende invalshoeken, en komen tot een meer logische taakverdeling. Ik heb zelfs begrepen dat men nog verder gaat dan het regeerakkoord en zich niet beperkt tot de trage wegen, maar ook de problematiek van de buurtwegen meeneemt. Ik denk dat er grotere experts in de zaal zitten dan ikzelf.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, dank u wel voor het antwoord. Ik had het wel enigszins verwacht, maar het is natuurlijk moeilijk om als parlamentslid collega-parlamentsleden te interpellieren. Dus kon ik niet anders dan mijn vraag aan u richten omdat het een deel van uw beleid is en omdat er wel degelijk een regeerakkoord is.

Ik heb de conceptnota uiteraard ook gelezen want ze is ingediend, maar ik heb de indruk dat er te weinig stappen vooruit worden gezet. Dan moet ik misschien niet bij u zijn. Mijn vraag was eigenlijk eerder een aansporing om snel naar het parlement te

komen. Op dit moment zijn er enkel gesprekken tussen een aantal meerderheidsfracties, terwijl het een problematiek is waarmee iedereen geconfronteerd wordt.

Ik vind het van belang dat we met zijn allen stappen vooruit kunnen zetten omdat die trage wegen in heel wat gemeenten en soms zelfs in steden, belangrijke veilige verbindingen zijn richting school, richting werk of richting het centrum van een dorp bijvoorbeeld. Op dit moment zijn de meerderheidsfracties misschien betrokken, maar vanuit de oppositie horen wij niets. Wat ik wel hoor, is dat er blijkbaar enige discussie is tussen een aantal fracties. Vandaar mijn vraag om dit dossier niet enkel warm te houden, maar ook mijn oproep aan de collega's om hiermee naar het parlement te komen en in alle transparantie in dat dossier stappen vooruit te zetten.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Mijnheer Rzoska, u hebt gezien dat de conceptnota ingediend werd begin juni. Ik wil uitdrukkelijk dank zeggen aan minister Schauvliege en minister Weyts dat wij daar vanuit het parlement aan kunnen trekken. Ze hadden ondertussen zelf met een ontwerp van decreet kunnen komen, maar in goed overleg hebben we gezegd om met de meerderheid naar een conceptnota te gaan en liefst zo snel mogelijk naar een voorstel van decreet.

Die trage wegen zijn voor mij zeer belangrijk, we zijn er al jaren mee bezig. Wat betreft uw oproep om snel vooruit te gaan: voor mij is het geen probleem om volgende week de toelichting over de conceptnota te geven. We hebben ondertussen echter al overleg gepleegd met bijna iedereen uit het middenveld. Ik denk dat we binnen korte termijn al met een voorstel van decreet kunnen komen. Omdat het zo goed vooruitgaat, hebben we die conceptnota nog niet besproken. Maar als u dat wilt, ben ik – en ik denk zeker ook mijn collega's van de meerderheid – bereid om volgende week een korte toelichting te geven en de discussie te starten.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Ik wil de woorden van mevrouw Jans kracht bijzetten. Mijn fractie en in het bijzonder onze partijvoorzitter zijn zeer begaan met deze problematiek. De conceptnota stipuleert juist het compromis tussen de meerderheidspartijen. Er is helemaal geen debat meer over en zeker geen tegenstrijdigheden.

Er is ook een breed proces aan consultaties geweest met Natuurpunt, de Boerenbond, de VVSG en dergelijke meer. Ook daar zijn de geluiden unisono. Het is een dossier dat 175 jaar oud is. We pleiten vooral voor een goede dan wel een snelle oplossing. We zijn ervan overtuigd dat we snel tot een goede oplossing kunnen komen.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Opdat er geen misverstanden zouden bestaan, wil ik alleen maar bevestigen dat er in dit dossier een goede vooruitgang wordt geboekt en dat we, in tegenstelling tot de vorige legislatuur, wel effectief zullen kunnen landen dankzij het breed overleg dat we op dit moment organiseren. Dat is heel positief. Als je ziet wanneer de eerste initiatieven in het parlement zijn genomen, dan spreken we al van een paar legislaturen geleden, en dan zien we dat het ook op dat vlak een trage weg is.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Een parlement is meester van zijn werkzaamheden, dus ga ik ervan uit dat het per definitie in alle transparantie zal gebeuren. Het staat ook op de kalender voor de regeling der werkzaamheden. Ik veronderstel dat julië in alle wijsheid ook hier een zeer wijs besluit zullen nemen.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Geen enkel probleem, collega's. Ik dank jullie uiteraard voor het eendrachtige antwoord. Dat is hoopvol want dat gebeurt niet altijd. Voorzitter, ik voel me daar eigenlijk wel goed bij, om de heel eenvoudige reden dat collega de Kort het bij het rechte eind heeft. Het is een dossier dat al veel te lang en veel te traag loopt. Ik hoop echt dat we tot een oplossing komen.

Ik hoop wel, uit de grond van mijn hart, dat het niet betekent – omdat jullie al veel stakeholders, terecht, bevraagd hebben over dit dossier – dat deze mensen niet in het parlement kunnen komen op het moment dat jullie voorstel van decreet voorligt. Het zou mooi zijn om over de partijgrenzen heen een kader te maken om een 'eeuwenoud' probleem eindelijk te regelen in het voordeel van iedereen die die trage wegen ook gebruikt.

De uitnodiging om de conceptnota ook eens voor te stellen, is goed voor mij. Ik kan er volgende week wel niet bij zijn.

Collega's, nogmaals, ik vind het best goed dat jullie daar eendrachtig mee aan de slag gaan. Ik kijk dan ook uit naar het voorstel van decreet en ik ben altijd bereid om er mee over na te denken.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: 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 het kritische advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen betreffende 'De Werkvennootschap' – 277 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer Vandenbroucke heeft het woord. *(In het kader van de Zuidtag treedt Lieselotte Marroyen als voorzitter op.)*

Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, op vrijdag 15 juli 2016 keurde de Vlaamse Regering een voorontwerp van decreet houdende de totstandbrenging van De Werkvennootschap NV van publiek recht goed. Dat is een beslissing die niet uit de lucht komt gevallen want er was al een conceptnota van 11 maart 2016. Ik heb begrepen dat het de bedoeling is – en dat stond ook al in uw beleidsbrief – om het infrastructuurbeleidsproces te kunnen versnellen, door een gecoördineerde realisatie van infrastructuurwerken via een integraal projectleiderschap.

De Werkvennootschap zou daarbij verregaande bevoegdheden krijgen. Ze kan openbaar domein in eigendom en beheer nemen. Ze zal onteigeningsbevoegdheid krijgen. Ze zou ook het voorrecht krijgen een aangepast personeels- en verloningsbeleid uit te werken.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) heeft, zoals gebruikelijk, een advies uitgebracht. Het viel me op dat dat advies toch wel grote vraagtekens plaatst bij fundamentele onderdelen van het dossier dat, helaas, niet raadpleegbaar is in de DORIS-databank. Minister, ik begrijp niet goed waarom het dossier als vertrouwelijk wordt bestempeld, waarom wij als parlementsleden geen inzicht krijgen in de nota aan de Vlaamse Regering. Wij kunnen het niet uit de databank halen zoals andere dossiers.

Het enige waarop ik mij heb moeten verlaten, is het advies van de MORA. Het viel mij op dat het advies bijzonder kritisch is. Zo vraagt de MORA zich onder andere af of De Werkvennootschap wel effectief een oplossing biedt voor de beoogde doelstellingen, hoe de opvolging, transparantie en democratische controle op

de werking van De Werkvennootschap zal verlopen en wat de precieze plaats van De Werkvennootschap in het beleidsproces zal inhouden. Hoe zal bijvoorbeeld de selectie van investeringsprojecten gebeuren? Er worden ook opmerkingen gemaakt over de inkomsten van De Werkvennootschap. Op pagina 9 wijst de MORA erop dat De Werkvennootschap zal kunnen rekenen op een werkings- en investeringstoelage van de Vlaamse overheid, op kapitaalsubsidies, op toelagen van andere vennoten, op inkomsten voor prestaties die worden geleverd voor derden, op inkomsten uit het valoriseren van roerende en onroerende goederen en ten slotte ook op inkomsten afkomstig van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Die totaal zou, volgens de MORA, groter zijn de huidige inkomsten van Lijninvest, Via-Invest en het huidige aandeel van de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV) samen.

Ik lees in het advies dat zowel de Inspectie van Financiën als de MORA bijvoorbeeld wat de inkomsten uit de kilometerheffing betreft, erop wijst dat de inkomsten al virtueel aan meerdere dossiers zijn toegekend.

Een andere vraag in het advies is waarom de Vlaamse Regering een samenwerkingsovereenkomst beoogt af te sluiten met De Werkvennootschap en geen beheersovereenkomst. Een beheersovereenkomst heeft het voordeel van een duidelijke taakafbakening en van evaluatiecriteria, wat het de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement gemakkelijker zou maken om te evalueren en bij te sturen.

Bovendien sloten ook de sociale partners binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) zich aan bij het kritische advies van de MORA.

Als ik het MORA-advies lees, krijg ik de indruk dat het investerings- en infrastructuurbeleid, zoals we dat vandaag kennen en zoals het in verschillende entiteiten, zowel bij De Lijn als bij het Agentschap Wegen en Verkeer vorm krijgt, volledig zal worden weggezogen uit het gangbare beslissingsproces waarop wij als parlement controle kunnen uitoefenen. Ik maak me hier zorgen over. Zal dit in alle transparantie gebeuren? Kan het parlement het laatste woord hebben?

Minister, kunt u, gelet op het gegeven dat de regeringsdocumenten met betrekking tot dit punt niet raadpleegbaar zijn via de databank, meer toelichting en duiding geven aan de commissie bij uw plannen voor de oprichting van De Werkvennootschap?

Hoe moeten we de oprichting van deze vennootschap zien in het licht van de in het regeerakkoord vooropgestelde fusie van uw departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ?

En vooral: wat wordt de toekomstige rol van AWV, De Lijn en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) op het vlak van infrastructuur- en investeringsbeleid?

Hebt u kennis genomen van het MORA-advies van 2 september 2016? Ik neem aan van wel. Wat is uw reactie op die opmerkingen en bezorgdheden? Bent u van plan om bij te sturen? Waar wel en waar niet?

Wat antwoordt u specifiek op de bekommernis dat met de komst van De Werkvennootschap op transparantie en democratische controle van het besluitvormingsproces inzake investerings- en infrastructuurbeleid zal worden ingeboet? Welke garanties kunt u geven dat dit niet zal gebeuren? Hoe zal de controle van dit parlement op de werking van De Werkvennootschap worden georganiseerd en gegarandeerd?

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega Vandenbroucke, niettegenstaande het MORA-advies nergens is gepubliceerd, kunt u er toch letterlijk uit citeren, wat nog eens illustreert hoe groot de macht en de invloed van een oppositiepartij kan zijn.

Het is nog niet gepubliceerd omdat het nog niet is beslist door de Vlaamse Regering. Er is een principiële beslissing, daarna wordt het voor advies voorgelegd aan zowel de MORA als de Raad van State en op basis daarvan wordt, met aanpassingen, een beslissing genomen. Dan worden die documenten openbaar gemaakt. Ik vind het een beetje raar dat ik een vraag moet beantwoorden op adviezen over nog niet finaal genomen beslissingen van de regering.

Eerst en vooral loopt het proces van goedkeuring met betrekking tot De Werkvennootschap nog binnen de Vlaamse Regering. Wat beleidsintenties betreft, kan ik wel duidelijk zijn: de oprichting van De Werkvennootschap gaat uit van een integrale en gebiedsgerichte benadering van mobiliteitsoplossingen. We zien vandaag dat verschillende entiteiten door en naast elkaar werken, ook al participeren ze binnen één gebied aan een totaalinvestering, zoals bijvoorbeeld De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement MOW, alle waterwegenbeheerders. Er is geen centrale aansturing en iedereen werkt door en naast en tot mijn spijt soms ook tegen elkaar. De idee is om één projectleiderschap toe te vertrouwen aan één vennootschap zodat besluitvorming en projectleiderschap in één hand zitten waarbij de andere entiteiten zich inschakelen.

We willen in eerste instantie De Werkvennootschap de taak geven om te werken rond alles wat we plannen in Vlaams-Brabant rond de ring rond Brussel. Het is een typevoorbeeld van een geconcentreerde en gefocuste aanpak. We willen werk maken van een weginfrastructuur van 20 kilometer op de ring rond Brussel, een scheiding tussen het doorgaand en het lokale verkeer maken en het creëren van meer capaciteit. Naast 20 kilometer weginfrastructuur willen we ook meer dan 40 kilometer fietsinfrastructuur realiseren en meer dan 60 kilometer traminfrastructuur. Het lijkt dus evident om, in plaats van het gesausonneerd aan te pakken met elke entiteit op zich, één hand te laten leiden.

Hiertoe gaan we over tot de omvorming van Via-Invest Vlaanderen naar een slanke publieke projectvennootschap die decretale bevoegdheden krijgt, die ont-eigeningsbevoegdheid krijgt en verplaatsingsbevelen kan tekenen, met het oog op een versnelde aanpak en realisatie van grotere infrastructuurprojecten. De rol van De Werkvennootschap wordt uitvoerend en projectgericht. De strategische beleidsbeslissingen blijven natuurlijk bij de Vlaamse Regering liggen, zoals de keuze van de projecten, de vastlegging van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). De Vlaamse Regering zal de projecten aan De Werkvennootschap toewijzen, die vervolgens de toegewezen projecten zal analyseren en uitwerken in functie van realisatie.

De Werkvennootschap zal het centrale aanspreekpunt zijn voor burgers en lokale besturen. De Werkvennootschap zal veel belang hechten aan het draagvlak. Kijk maar naar de ervaring die ons wijzer zou moeten hebben gemaakt in het Antwerpse. Het is dan ook evident om lokale overheden te betrekken. De Werkvennootschap zal een slanke organisatorische structuur worden, samengesteld uit een variëteit aan medewerkers met multidisciplinaire en aanvullende competenties en profielen.

Het initiatief past in onze ambitie om de bestaande structuren te vereenvoudigen. Zo zullen Lijninvest en Via-Invest herleid worden tot één vennootschap. De entiteiten AWW en het departement zullen, elk vanuit hun eigen doelstellingen, samenwerken via een samenwerkingsovereenkomst met de nieuwe vennootschap. AWW, De Lijn en BAM blijven dus hun rol spelen op het vlak van infrastructuur- en investeringsbeleid, buiten dat wat door de Vlaamse Regering is toegewezen aan De Werkvennootschap.

Mijn kabinet heeft eind september vertegenwoordigers van de MORA ontvangen en er heeft een constructief overleg plaatsgevonden. We hebben wat onduidelikheden kunnen opklaren. Ik heb ervoor geopteerd om het ontwerp van decreet

voor te leggen aan de Raad van State. We zullen binnen de Vlaamse Regering die adviezen grondig kunnen onderzoeken en verduidelijken waar nodig. Het is niet de eerste keer dat de Vlaamse Regering een beroep doet op verzelfstandigde structuren om onderdelen van haar beleid te realiseren.

Ik ben het niet eens met het standpunt dat dit afbreuk doet aan transparantie en democratische controle. Ik heb al gezegd dat De Werkvennootschap een uitvoerend en organisatorisch orgaan is en projectspecifiek. Een aantal mechanismes blijven een volle controle verzekeren. Er is de controle via de raad van bestuur en de algemene vergadering van De Werkvennootschap.

Twee, via de samenwerkingsovereenkomst die De Werkvennootschap dient af te sluiten met het Vlaamse Gewest. Drie, via het wettigheidstoezicht dat wordt uitgeoefend door de twee regeringscommissarissen. In dit toezicht zal decretaal worden voorzien. In dat opzicht is het toezicht strikter dan bijvoorbeeld ten aanzien van private externe verzelfstandigde agentschappen (EVA's). Dat biedt meer garanties inzake transparantie en controle.

Ik kan u ook meedelen dat de projecten van Via-Invest en Lijninvest vandaag ook al deel uitmaken van de jaarlijkse rapportering aan het Vlaams Parlement met betrekking tot de alternatieve financieringsprojecten. Dit zal niet anders zijn voor de projecten van De Werkvennootschap.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, dank u voor uw antwoord. Wat uw eerste opmerking betreft: het advies van de MORA van 2 september staat al weken op de website van de MORA. Ik heb de vraag gesteld omdat dit advies ons bezorgd werd. Het is helaas niet zo dat ik documenten te pakken heb gekregen die niet voor mijn ogen bedoeld waren.

Minister, ik vraag me wel nog altijd af waarom dit dossier als 'vertrouwelijk' is opgenomen in de databank waarlangs wij toegang krijgen tot de beslissingen van de Vlaamse Regering. Als ik uw verhaal hoor, zie ik niet in waarom in godsnaam de nota van de Vlaamse Regering een vertrouwelijk karakter zou moeten hebben. Dan had ik het zelf al kunnen nalezen, in plaats van te proberen om via de omweg van de MORA op basis van het advies te reconstrueren wat u hebt beslist. Kunt u eens nakijken of dat per se vertrouwelijk moet zijn? Indien niet, zou ik het appreciëren mochten wij daar toegang toe krijgen.

Ik onthoud uit uw antwoord dat het een projectspecifiek uitvoerend orgaan is. Toen ik het MORA-advies las, had ik de indruk dat de MORA daaraan twijfelt. Ik begreep uit het advies van de MORA dat de vrees bestaat dat hier gewoon het reguliere infrastructuurbeleid van de Vlaamse overheid in die 'boîte' wordt gestoken, dat De Lijn en AWW daar eigenlijk niet veel meer mee te maken zullen hebben, dat zij de volledige infrastructuurplanning zou doen. Ik begrijp dat enkel de door de Vlaamse Regering aan deze projectvennootschap toegewezen projecten zullen worden gecoördineerd via dat verhaal. Ik vind het niet zo gek om een en ander uit één hand aan te sturen.

Laat ons hopen dat de zaken inderdaad sneller vooruit zullen gaan. Nogmaals, ik durf aan te dringen op de openbaarheid van de documenten, zodat we ze zelf rustig kunnen nalezen.

Er wordt in het advies van de MORA opnieuw verwezen naar bijkomende aanwervingen die zouden gebeuren in het kader van de oprichting van deze vennootschap. Ik vraag mij af of dat dan meetelt voor de besparingsdoelstellingen op het vlak van personeel in het beleidsdomein AWW. Moet dat ergens gecompenseerd worden via uw beleidsdomein? Is dat gegeven een feit, is het een nieuwe nv, een

soort van aparte structuur? Zal dat niet worden meegeteld? Ik stel u die vraag omdat er vandaag een rapport van het Rekenhof werd neergelegd over het effect van de personeelsbesparingen bij de Vlaamse overheid. Ik had graag van u gehoord of daarover afspraken werden gemaakt.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik had de indruk dat De Werkvennootschap voor een deel een antwoord was op de kritiek vanuit Europa met betrekking tot de financiering van dergelijke infrastructuurprojecten. Ik heb de indruk dat de mogelijkheden van Lijninvest en Via-Invest dan toch weer toegelaten zijn vanuit Europa. Misschien kunt u ons daarover enige verduidelijking geven.

We zullen later nog wel grondig van gedachten kunnen wisselen over De Werkvennootschap. We kunnen wel spreken van een afgeslankte en efficiënte overheid. Hier en daar zal het zeker goed zijn dat dat principe wordt toegepast.

Maar de kennis bij die Vlaamse overheid omtrent die grote infrastructuurwerken moet altijd goed bekend zijn bij die Vlaamse administratie, die verschillende entiteiten blijven. Ik merk het als ik op werkbezoek ga. Het wordt een knelpunt. Voor de lopende werven bij het openbaar vervoer in Antwerpen, het Braboproject, is nog maar heel weinig kennis aanwezig ten opzichte van vroeger. Dat is beangstigend.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, collega's, het is een goede zaak om oplossingen te zoeken voor de uitvoering van belangrijke investeringsprojecten. We moeten die versnellen. Onze regio, ons land heeft natuurlijk nood aan die investeringen op het terrein en niet aan onuitgevoerde plannen. De Werkvennootschap kan hierin een belangrijke pijler zijn en voor een belangrijke versnelling zorgen.

De MORA heeft twee weken geleden zijn advies op zijn website geplaatst en uit toch een aantal kritische bedenkingen ter zake. Ik vind het altijd goed om lessen te trekken uit het verleden. Daar wordt toch specifiek de aandacht gevestigd op de werking van structuren zoals BAM. Inderdaad, minister, zoals u net hebt gezegd.

Voor mijn fractie is het belangrijk om twee doelstellingen in het achterhoofd te houden: zorgen dat projecten sneller en beter worden uitgevoerd, en een sterk oog blijven hebben voor voldoende democratische controle.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, u speelt een eigenaardig spelletje. U stelt vragen over een ontwerp van decreet dat eigenlijk nog niet is voorgelegd. Dat is uw goed recht. *(Opmerkingen van Joris Vandenbroucke)*

Oké, een voorontwerp, in elk geval een stuk dat nog niet in het parlement is ingediend. Die discussie zullen we uiteraard in het parlement nog voeren. Daar is niets mis mee.

De minister en de regering werken aan De Werkvennootschap. Dat is niet nieuw. Dat is al verschillende keren aangekondigd: de vorming van een slanke publieke projectvennootschap. Ik lees daarin vooral dat er geïntegreerd en sneller zal worden gewerkt met één projectleiderschap. U leest daar andere dingen in. U verstaat daaronder – ik parafraseer u – 'dat het infrastructuurbeleid als het ware zal worden weggezogen uit de gangbare beleidsbeslissingsprocessen'. U bent bang dat het parlement minder zeggenschap en controle zal hebben op het investerings- en infrastructuurbeleid, en dat AWV en De Lijn bevoegdheden zullen verliezen.

Ik lees daar vooral de betrachting in om te gaan naar een projectleiderschap en een versnelling en verbetering van de uitvoering van belangrijke werken die we toch met ons allen willen bewaken. Ik vind het eigenaardig dat u dat anders leest.

Ik ben gaan rondsurfen, en vond steun in een onverwachte hoek. De mensen van Ringland kijken reikhalzend uit naar een soort projectvennootschap. Ze vinden dat iedereen naast elkaar werkt: 'Grote mobiliteitsoplossingen moeten grensoverschrijdend zijn, iedereen is op elkaar aangewezen, een werkvennootschap Antwerpen mobiel zou dat veel efficiënter dan vandaag kunnen realiseren'.

Ik roep u op, minister, om vooral verder te gaan met uw plannen. Ze zijn zeer belangrijk – u hebt naar Antwerpen en Brussel verwezen –, zo belangrijk dat er niet langer mag worden getalmd. Ik reken er dan ook op dat we snel het ontwerp van decreet kunnen behandelen in de commissie met alle bijhorende adviezen – misschien zijn er ook positieve bij – en dat we het debat inhoudelijk met de collega's kunnen voeren.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, ik kan de heren Vandenbroucke en de Kort alleen maar bijtreden, en ook een deel van het discours van de heer De Clercq.

Het advies van de MORA is twee weken geleden gepubliceerd. Ik ben zelf op zoek gegaan in DORIS, en daar was een conceptnota beschikbaar. Maar er zijn inderdaad documenten waarvan ik me afvraag waarom het parlement ze niet te zien krijgt. We hadden het al over transparantie. Er is sprake van een businessplan. Ik kreeg dat niet open. Er staat op: 'vertrouwelijk'. Het enige wat ik terugvind, is de conceptnota die ooit door de regering werd besproken, en toen heb ik die ook gelezen. Al de rest van de documenten zit achter een vertrouwelijke sleutel.

Op het moment dat de MORA, een strategische adviesraad van de overheid, een advies op zijn website zet, dan is het niet meer dan logisch, mevrouw De Ridder, dat een parlamentslid zijn controlerende taak uitvoert en een vraag om uitleg stelt. Ik moet eerlijk zeggen, mijnheer Vandenbroucke, ik heb wel wat gevloekt want ik zat ook klaar, maar ik dacht: ik weet nog te weinig om de minister daarover op de rooster te leggen. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Dat houdt dat inderdaad niet tegen, maar het geeft wel aan hoe frustrerend het is. Ik nodig u uit om eens een kijkje te nemen in DORIS. Langs de ene kant zegt de minister-president: 'we zetten alles online, voor ons geen geheimen'. Langs de andere kant worden het parlement en een aantal parlementsleden die hun job goed willen doen, geconfronteerd met een barrière en een aantal essentiële documenten.

U gaf daarnet aan dat er een aantal aanwervingen zullen gebeuren. Ik neem aan dat dat dan te zien is in dat businessplan. Maar ik geraak er zelfs niet aan.

Ik vraag mij af: als u een vennootschap van publiek recht wilt opstarten – want zo lees ik het althans – waarom kan de parlementaire controle en zelfs gewoon het ter beschikking hebben van die documenten dan niet eens?

Ik wil de heer de Kort bijtreden. We zijn een nieuwe structuur aan het bouwen, en op basis daarvan wordt een heleboel ervaring en expertise buiten de administratie gezet, aangezien het een nieuw orgaan is.

U hebt zelf verwezen naar BAM. Ik vermoed dat we het anders bekijken. Fair enough, ik heb daar geen probleem mee. Maar hét grote probleem bij BAM de afgelopen jaren was nu net die transparantie, het ter beschikking krijgen van informatie die rondging in de nv BAM. Ik denk dat heel wat collega's dat kunnen onderschrijven. Ook het Rekenhof – zelfs het Rekenhof, de auditwaakhond van het Vlaams Parlement – slaagde er soms niet in om die informatie los te krijgen. Ik

begrijp dus zeer goed dat de MORA – en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) heeft zich daarbij aangesloten – wil waarschuwen. Op dit moment zegt hij, als ik het wat kort door de bocht formuleer en samenvat: 'we zijn niet geïnteresseerd in een BAM 2'.

Minister, ook ik en het Vlaams Parlement zijn niet geïnteresseerd in een BAM 2, waarmee we dan weer in conflict mogen gaan om dan toch ten minste de informatie op het publieke domein ter beschikking te krijgen.

Als ik de informatie die ter beschikking is, samenleg, zie ik nu niet goed in wat de meerwaarde van De Werkvennootschap zou kunnen zijn ten opzichte van de ervaring en expertise binnen de departementen, binnen De Lijn. Met de schaarse informatie, de indirecte weg, de omweg als methode via het advies van de MORA, heb ik daarrond nog geen harde dingen gezien. Als parlement moeten we dat dossier van dichtbij opvolgen. Ik hoop dat u snel met het voorontwerp van decreet, dat blijkbaar – althans volgens de website van de MORA –, is goedgekeurd op 15 juli, tenzij dat foute informatie is, naar het parlement komt en dat we niet snelsnel zullen beslissen. Ik weet ook niet goed wanneer u die projectvennootschap wil laten ingaan. Als ik me niet vergis, uit het advies van de MORA, plant u dat op 1 januari 2017. Ik hoop dat dat niet klopt. Ik hoop het echt. Want dat zou betekenen dat, gezien de hele parlementaire procedure waar u nog voor staat, u het dan wel zeer moeilijk maakt om van een aantal betrokkenen te horen of dit nu een goede manier is om inderdaad beter, sneller, slimmer en goedkoper projecten te realiseren.

Mevrouw De Ridder, voor het verslag wil ik zeggen dat ik het ongehoord vind dat u Ringland op deze manier in een discussie betreft, terwijl die mensen, net zomin als de parlementsleden zelf – uzelf misschien wél –, die documenten van De Werkvennootschap hebben gezien. Ik vind dat onvoorstelbaar. (*Opmerkingen van Annick De Ridder*)

Mevrouw Lieselotte Marroyen: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het vertrouwelijke karakter van een ander wordt niet zomaar door mij beslist. (*Opmerkingen van Björn Rzoska*)

Het gebeurt op basis van afspraken die worden gemaakt tussen parlement en regering. Mij lijkt er daarvoor wel een ratio te kunnen bestaan dat men zegt: 'we zullen over adviezen ten aanzien van beleid dat door de regering nog niet finaal is beslist, nog geen debatten organiseren in het parlement'. Dat zou een ratio kunnen zijn, waarin toch wel enige logica zit. Want anders voer je hetzelfde debat twee keer. Het lijkt mij logisch dat je het debat ten gronde in het parlement pas voert op basis van een beslissing van de Vlaamse Regering.

Hoe gaat dat nu? De Vlaamse Regering neemt een principiële beslissing. Vervolgens wordt die voor advies naar onder andere de MORA en de Raad van State gestuurd, en dan neemt de Vlaamse Regering een finale beslissing. Nadien wordt het naar het parlement gestuurd. Dat lijkt mij een goede weg. Wanneer welk document in dezen publiek wordt, is op basis van een afsprakenkader dat wordt vastgelegd tussen het parlement en de regering. Ik denk dat dat in het verleden, met de regering waarvan ik geen deel uitmaakte, met andere partijen, zoals de uwe, ook zo was.

Wat de personeelsleden betreft, mikken wij op een samenstelling van tien tot maximaal achttien voltijdsequivalenten. Bij Lijninvest stonden er ook nog drie mensen op de payroll. In het kader van de samenwerkingsovereenkomsten die worden gesloten, met zowel AWV, De Lijn als het departement, is de desgevallende compensatie voor de koppen die zouden overgaan van de ene entiteit naar de andere het voorwerp van gesprek.

De heer de Kort vroeg: 'Quid met het gegeven dat de Europese Unie vandaag wel wat pps-constructies toelaat?' Wel, het is net om die expertise niet verloren te laten gaan. We zouden er evengoed voor kunnen zorgen dat de expertise die er is bij Via-Invest, net zoals bij Lijninvest en de PMV, in eigen huis blijft. Daarom brengen we dat onder in De Werkvennootschap. Het is net om infrastructuurinvesteringen vooruit te laten gaan. De eenvoudige vaststelling is dat we er met enkel onze eigen expertise vandaag niet altijd meer komen in Vlaanderen.

Als we een beroep kunnen doen op externen, moeten we dat doen, om zo de zaken vooruit te laten gaan. Ik vind het een goede zaak. In sommige gevallen zijn we er gewoon op aangewezen. Ik vind het goed dat we externe expertise op ons betrekken. We kunnen er enkel baat bij hebben als we met z'n allen vooruitgaan. De overheid moet niet alles bij zich houden en er niet van uitgaan dat zij alles beter kan doen dan sommige private expertise. In de praktijk is dat namelijk eenvoudigweg niet het geval. Het is een manier om geconcentreerd, gefocust en geconcentreerd werk te kunnen maken van grote infrastructuurprojecten. Het is al moeilijk genoeg met allerhande procedures die we moeten doorlopen en allerhande stokken die in de wielen worden gestoken vooraleer je hier in Vlaanderen twee stenen op elkaar kunt leggen. Ik wil er dan ook voor zorgen dat ten minste bij de uitvoering, na al de procedures te hebben doorlopen, een en ander sneller kan vooruitgaan dan vandaag het geval is.

Mevrouw Lieselotte Marroyen: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Mevrouw De Ridder, of u het nu plezant vindt of niet: ik weet ook wel hoe een beslissing wordt genomen door de Vlaamse Regering. Een voorontwerp van decreet wordt in principe openbaar gemaakt en toegankelijk voor parlementsleden, zelfs voor het publiek, voor wie dan ook in Vlaanderen. Ik stel alleen vast dat het dossier volledig als vertrouwelijk gebrandmerkt staat. Zelfs in de nota aan de Vlaamse Regering, waarin niet meer kan staan dan de bedoelingen van de oprichting van De Werkvennootschap, krijgen we geen inzage.

Minister, dat is uw beslissing of de beslissing van uw kabinet. Ik kan mij niet voorstellen op basis van welk afsprakenkader met het parlement of op basis van welke reglementering in het kader van de openbaarheid van bestuur die documenten allemaal als vertrouwelijk zouden moet worden gebrandmerkt, als ik hoor wat precies de bedoeling is van de oprichting van De Werkvennootschap.

Twee, uiteraard sta ik achter de doelstelling van het beter coördineren van de uitvoering van de werken, om die te versnellen. Ik sta achter die doelstelling. En ik sta open voor het al dan niet oprichten van bijkomende structuren daarvoor, als dat inderdaad tot efficiëntiewinsten leidt. Ik wens alleen maar te benadrukken dat dat dan in alle transparantie moet gebeuren, zowel in het beslissingsproces om dat op te richten, als wat betreft de werking van die toekomstige vennootschap.

Er valt soms iets te zeggen voor het aantrekken van externe expertise. Maar vandaag nog heeft een rapport van het Rekenhof uitgewezen dat ruim een derde van de entiteiten van de Vlaamse Gemeenschap zelf te kennen geeft dat men steeds meer taken uitbesteedt, niettegenstaande dat vaker tegen een hogere kostprijs dan voorheen is en dat er niet altijd een betere kwaliteit van dienstverlening is. Op die manier dreigt een personeelsbesparing al eens uit te draaien, niet op efficiëntiewinsten, maar op een hogere factuur voor de belastingbetaler. Het valt nog te bezien of dat in dit geval ook zo zal zijn. We zullen dat kritisch bekijken.

Minister, ik hoop dat u ernstig rekening houdt met de fundamentele opmerkingen en de vragen die de MORA in een advies heeft neergeschreven. Ik hoop ook snel te vernemen wanneer een ontwerp van decreet wordt afgerond en in welke mate er al dan niet wordt tegemoetgekomen aan de vraag om hier verder over te

discussiëren in het Vlaams Parlement. Het Vlaams Parlement bepaalt zelf zijn agenda. Ik heb de vraag ingediend, ze is ontvankelijk verklaard door de voorzitter, dus heb ik alle recht om ze te stellen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.