



Vlaams
Parlement

vergadering **C211**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 20 april 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Freya Saeys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nieuwe studie aangaande de doortrekking van de N41 – 1716 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Van Malderen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie over de doortrekking van de N41 Dendermonde-Aalst – 1744 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onderhandelingen met de loodsen – 1720 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de stakingen en stiptheidsacties van de loodsenverenigingen in het voorjaar van 2017 en de onderhandelingen betreffende de hervormingen van het loodswezen – 1805 (2016-2017)	8
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reorganisatie van De Lijn – 1736 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie 'objectivering en de financiering van het kernnet' – 1749 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de hervorming van de bedrijfsstructuur bij De Lijn – 1831 (2016-2017)	14
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de rij- en rusttijden van chauffeurs in bijberoep – 1739 (2016-2017)	26
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over extra middelen voor prioritaire spoorinvesteringen – 1791 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het meerjareninvesteringsprogramma voor de spoorwegen – 1832 (2016-2017)	27
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ontwikkelingen in het dossier Bombardier en de gevolgen van de koppeling door Bombardier van het NMBS-contract aan de door Bombardier beoogde bestelling van lagevloertrams voor De Lijn – 1798 (2016-2017)	35

VRAAG OM UITLEG van Freya Saeys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nieuwe studie aangaande de doortrekking van de N41 – 1716 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Bart Van Malderen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie over de doortrekking van de N41 Dendermonde-Aalst – 1744 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Saeys heeft het woord.

Freya Saeys (Open Vld): Het is al langer duidelijk dat de ondernemers in Dendermonde en Aalst de gewestweg N41 het liefst doorgetrokken zien. In 2005 werd de N41 zelfs opgenomen door toenmalig gouverneur André Denys als een missing link binnen het Oost-Vlaamse wegennet. Verkeer dat vanuit Sint-Niklaas naar Aalst wil, kan de N41 gebruiken, maar die stopt in Dendermonde.

Minister, afgelopen week viel in de krant te lezen dat u nu 700.000 euro uittrekt om opnieuw schot te krijgen in de doortrekking van de N41 tussen Dendermonde en Aalst. Dit is de prijs voor een studie en extra plannen als tegenargumentatie voor de provincie Oost-Vlaanderen voor de Raad van State, die het plan voor de N41 vernietigde. Indien positief, dan kan het vernietigde provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) aangepast en opnieuw vastgelegd worden.

Minister, kunt u een overzicht geven van de al gevoerde studies inzake de doortrekking van de N41, telkens met hun respectieve kostprijs en duur? Kan er een onderscheid worden gemaakt tussen studies opgesteld door de provincie enerzijds en het agentschap anderzijds?

Wat is uw motivatie voor de keuze voor een nieuwe studie? Waar denkt u dat deze studie zal slagen waar voorgaande faalden? Is er al een overleg geweest tussen de actievoerders, het kabinet en de betrokken provincie? Wat is de timing van deze nieuwe studie? In welk tijdspad is voorzien voor de oprichting van het nieuwe PRUP? Worden er verder ook alternatieve tracés onderzocht?

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp.a): Collega's, het is niet onze bedoeling om voortaan alle lokale dossiers op de agenda van deze commissie te plaatsen. Een schriftelijke vraag heeft echter een antwoordtermijn, en die is in dezen niet gehaald.

Mevrouw Saeys heeft daarnet de problematiek van de N41 geschetst. Het is een dossier dat al heel lang aansleept. Tijdens de vorige legislatuur is behoorlijk kamerbreed een resolutie goedgekeurd die de regering opdracht gaf om in dit dossier een aantal knopen door te hakken. Als je de memorie van toelichting bij die resolutie leest, dan zie je dat dit dossier al meer dan veertig jaar aansleept. Het is een dossier dat, zoals ik in mijn aanleiding stel, modder aan de voeten heeft.

Minister, een partijgenoot van u in de Dendermondse gemeenteraad omschreef het onlangs als een spookdossier.

Er wordt nu een studie besteld van 700.000 euro, dat is geen klein bedrag. De bedoeling is om technische grondplannen te maken die als inspiratie moeten worden gebruikt door de provincie Oost-Vlaanderen om een vernietigd RUP herop te starten.

Minister, welke timing mogen we verwachten voor zowel het opstarten als het uitwerken? Zijn er evaluatiepunten waarop we al dan niet deeltijdse resultaten kunnen verwachten?

Hoe denkt u dat deze studie zal bijdragen tot een versnelling in de besluitvorming, ongeacht het scenario dat wordt gekozen? Ik wil die bezorgdheid uitdrukken omdat door de stilstand van het dossier van de N41 heel wat andere investeringsdossiers in de koelkast zijn gestopt in deze regio, en dat is problematisch. In alle planprocessen en mobiliteitsplannen – zowel op provinciaal als op lokaal niveau – en structuurplannen wordt altijd uitgegaan van die doorgetrokken N41, maar bij ontstentenis daarvan geraken ook andere plannen in de koelkast. Het is de stilstand in het dossier die volgens mij nog het meest nefast is.

Hoe denkt u dat deze studie zal bijdragen tot een versnelde besluitvorming? Is er effectief voorzien in een dialoog, ook met diegenen die maar matig enthousiast zijn of zelf tegenstander zijn en met diegenen die alternatieve scenario's naar voren hebben geschoven? Het is misschien beter om die mensen, organisaties en zelfs overheden van bij het begin in dat proces te betrekken, al is het maar om te vermijden dat er nadien, ongeacht de beslissing, tal van procedureslagen zouden volgen.

En dan tot slot nog een vraag die niet in mijn schriftelijke voorbereiding zit. Hebt u ook toezegging van de provincie Oost-Vlaanderen dat zij met deze studie in de hand een nieuw ruimtelijk planproces zal opstarten? Dat moet ter inspiratie dienen, maar ik heb vooralsnog geen formele beslissing van dat bestuursniveau teruggevonden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft nog geen kosten gemaakt. Het dossier wordt door de provinciale overheid getrokken, en dat blijft ook zo. Dat wil ook zeggen dat alle planningsinitiatieven door de provinciale overheid gedragen zijn. Op vraag van de provincie en de steden Aalst en Dendermonde trek ik nu een budget van 700.000 euro uit voor technische ondersteuning. Het planningsinitiatief blijft hoe dan ook in handen van de provincie.

Waarom een nieuwe studie? Omdat de technische grondplannen een antwoord kunnen bieden op de kritiek van de Raad van State. De Raad van State heeft immers in mei 2014 het PRUP, het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, nietig verklaard. Om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Raad van State voorzie ik nu dus in een budget voor technische onderbouwing, waarna het PRUP kan worden aangepast en opnieuw vastgelegd.

Wij bieden, via het Agentschap Wegen en Verkeer, enkel technische ondersteuning, en dus blijven overleg, planning en organisatie in handen van de initiatiefnemende overheid, in casu de provincie.

De gunning van de studieopdracht wordt in april verwacht. Daarna zal de studie worden opgestart, en we verwachten dat ze één jaar zal duren. Alternatieve tracés worden niet onderzocht. Er worden geen extra alternatieven toegevoegd, naast de alternatieve tracés die in het kader van het MER werden onderzocht. Dat blijft zo, we breiden dat niet uit.

De voorzitter: Mevrouw Saeys heeft het woord.

Freya Saeys (Open Vld): Dank voor uw antwoord, minister. Dat er geen alternatieve tracés worden onderzocht, betreur ik ten zeerste. Daar ligt nochtans een beetje de essentie van de problematiek. Alle punten die de Raad van State als problemen aanhaalt, hebben puur te maken met de gelijkgrondse doortrekking van de N41 door Denderbelle. Dat hypothekeert compleet de waterbuffering en de verkeersveiligheid, en dan hebben we het nog niet gehad over fijnstof en andere

milieuproblemen. Dat er zoveel geld naar een studie gaat, zonder dat er alternatieve tracés worden onderzocht, daar heb ik echt vragen bij. Ook de gemeente Lebbeke wil zich constructief opstellen en wil dat een studie alle realistische alternatieve tracés tegen het licht houdt, zonder taboes, zoals de wegcategorisering. Enkel op basis van becijferde gegevens kunnen we verschillende pistes vergelijken. Dan wordt het ook veel makkelijker om in samenspraak met alle actoren, actiegroepen en lokale overheden, tot een gedragen oplossing te komen en tot een definitieve oplossing van dit dossier, dat inderdaad al zeer lang aansleept.

Het laatste MER-rapport geeft aan dat ongeveer vijf jaar na een doortrekking de mobiliteitsproblemen lokaal ongeveer even groot zullen zijn als voor de doortrekking. Waar ligt dus de horizon voor een effectieve realisatie van dit dossier? Is een socio-economische studie niet wenselijk?

Is duurzaamheid eigenlijk ook een prioriteit? Ik denk bijvoorbeeld aan de combinatie met een fietssnelweg en carpoolparkings, duurzame oplossingen voor nevenaspecten. In het huidige rapport staan plots ook geen fietspaden meer, terwijl u, minister, in uw beleid ruime aandacht hebt voor fietspaden en fietsinfrastructuur. Dat zou dus tegen uw eigen beleid ingaan.

Nog een laatste vraag dan. Zullen alle nevenaspecten, mobiliteit, waterbuffering, lawaaihinder, fijnstof en dergelijke, in kaart worden gebracht en objectief becijferd? Dat is echt wel de manier om tot een goede oplossing te komen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp-a): Ik heb toch ook wel enkele bijkomende vragen bij uw relatief kort antwoord, minister. Collega Saeys en ik, maar ook andere collega's en heel veel mensen uit de streek, hebben één wens, en daarvoor hoeven we geen ongelooflijke pleitbezorger te zijn van dit wegsegment, namelijk dat de mobiliteit in dat deel van Oost-Vlaanderen uit het moeras geraakt. Vandaag is daar zo'n problematiek ontstaan dat tal van zaken stil liggen, er een juridisch kluwen is ontstaan, een RUP vernietigd is en heel wat mensen met argusogen elk planproces volgen. Dat vraagt enige zorgvuldigheid, maar ook de ambitie om een doorbraak te forceren. Net daarom druk ik me bijzonder voorzichtig uit.

Ik heb volgende bijkomende vragen. De studie wordt eind april aanbesteed en zal een jaar duren.

Hebt u de toezegging van de provincie Oost-Vlaanderen dat ze aan de slag zullen gaan met een nieuw planproces, want dat veronderstelt een nieuw initiatief? Men moet de beslissing nemen om een vernietigd RUP herop te starten, want vandaag is het gewestplan van toepassing. Als die toezegging er is, spoort de timing van de provincie met uw timing? Of moeten we tot de conclusie komen dat er tijdens deze legislatuur geen formele beslissing meer te verwachten is in dit dossier?

U hebt het voortdurend over technische ondersteuning. Ik probeer me daar iets bij voor te stellen, maar ik zie het niet scherp. Is dat dan op vraag van de provincie, die een bepaald scenario onderzocht wil zien of een bepaald technisch probleem wil aanpakken? Of is deze 700.000 euro bedoeld om een grondplan te maken voor het hele traject, wetende dat een MER onlosmakelijk aan een nieuw RUP verbonden is en dat er verschillende scenario's zullen worden gehanteerd? Men zal met argusogen naar enige vooringenomenheid in de besluitvorming kijken. Ik zie echt niet scherp wat u bedoelt met technische ondersteuning en hoe dat praktisch in zijn werk gaat. Het lijkt me wel belangrijk om dat te kunnen inschatten.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dit is inderdaad een vraag over een regionaal vraagstuk, maar de N41 is zo belangrijk voor onze regio. Niet iedereen is daarvan overtuigd, maar velen wel. Ik wil nogmaals benadrukken in deze commissie dat we voortdurend worden geconfronteerd met ondernemers, mensen die willen investeren in onze regio, die zeggen hoe belangrijk die N41 is. Ik hoor hier een constructieve houding van een bepaalde gemeente. Het verwondert me dan ook zeer sterk dat op een bepaald overleg met het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) iedereen aanwezig was, behalve de betrokken gemeente. Dat lijkt me een zeer ruime interpretatie van een constructieve opstelling.

Je kunt natuurlijk elk dossier in vraag blijven stellen en er vragen over blijven stellen in de hoop dat het er nooit komt. Dat is een tactiek die we kennen. Dat zou echter een ramp zijn voor onze regio, onze mobiliteit en de leefbaarheid van de dorpskernen waar nu vrachtwagens doordenderen. Er moet maar eens een keuze worden gemaakt. Als men zegt dat de open ruimte bewaard moet blijven en er in de kernen moet worden gewoond, dan moeten die kernen wel leefbaar zijn.

Ik roep dan ook alle regioparlementsleden op. Voor mij moet een regioparlementslid regionaal en nationaal zijn en mag die niet enkel blijven steken in lokale besommeringen of bezwaren. Ze moeten ook verder durven kijken.

Minister, ik bedank u voor die studie, want die is essentieel en nodig, en we ondersteunen de provincie ermee als trekker. Ik heb dat ook vermeld in de pers. Ik hoop dan ook dat we uiteindelijk met dit dossier verder kunnen en dat de N41 uiteindelijk wordt doorgetrokken. Heel wat mensen vragen dat, niet enkel ondernemers, maar toch ook ondernemers uit Lebbeke. Ik ben blij dat u die ondersteuning levert aan de provincie. Ik roep nogmaals op dat iedereen die het woord 'constructief' ernstig neemt, constructief deelneemt aan gesprekken waarop men wordt uitgenodigd.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er zijn verschillende standpunten naargelang de woonplaats van de vraagsteller.

Het plan-MER opnieuw doen en verschillende andere studies verrichten: dat is de kar dermate overladen dat die niet meer vertrekt. Dat is in tegenspraak met de doelstelling om opnieuw schot in de zaak te krijgen. Ik wil proberen dit project uit het moeras te trekken. Daarvoor wil ik de methodiek gebruiken die het snelst zou kunnen gaan en die voortwerkt op datgene dat al bestaat. We vertrekken dus van het bestaande plan-MER dat ergens in 2011 is goedgekeurd.

Ik benadruk dat mijn rol in dezen beperkt is. Het initiatief blijft bij de provincie, en dat is ook goed. De provincie heeft wel zelf gevraagd naar die studie. Als u mij vraagt wat ze ermee zullen doen, dan koester ik de hoop dat ze die niet in de versnipperaars zullen deponeren.

Wat is het probleem? De Raad van State heeft het PRUP nietig verklaard in mei 2014 omdat er onvoldoende werd aangegeven hoe de verplichte natuur- en boscompensatie werd ingevuld. De RUP-procedure dient daarom opnieuw gevoerd te worden, waarbij de voorschriften van het PRUP niet meer bindend zijn en dus aangepast kunnen worden. De nieuwe studie wil net een concrete technische uitwerking van het tracé verschaffen dat planologisch werd vastgesteld. Gezien de voorschriften van het PRUP niet meer bindend zijn, kunnen lichte aanpassingen worden doorgevoerd. Dat is een voordeel.

Op basis van dat opgemaakte PRUP en het plan-MER wordt in de studie het project-MER verder uitgewerkt en wordt zo een ontwerp als basis voor een aanbestedingsdossier, een vergunningsaanvraag, uitgevoerd, inclusief onteigeningsplannen en het volledig uitwerken van de opgelegde milderende maatregelen in

het plan-MER. Want alle zaken die u vraagt, mevrouw Saeys, zitten in het plan-MER, en daaruit volgend ook enkele milderende maatregelen, faunadoorgangen, geluidswerende constructies, buffering enzovoort.

Op basis van die studie kan het provinciebestuur een nieuw ontwerp-PRUP opstellen dat rekening houdt met alle compensaties die uit het plan volgen.

De voorzitter: Mevrouw Saeys heeft het woord.

Freya Saeys (Open Vld): Minister, ik ben echt teleurgesteld door uw antwoord. Ik ben ervan overtuigd dat een dossier juridisch correct moet zijn en dat voor een breed draagvlak onder alle actoren moet worden gezorgd. U hebt gesteld dat u een versnelling hoger wilt schakelen. Indien iemand een versnelling hoger gaat en diezelfde muur tegenkomt, vrees ik een beetje voor de zaak.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp.a): Minister, ik wil enkel zeggen dat ik op mijn honger blijf. Ik weet echter niet of dat uw verantwoordelijkheid is. Ik heb niet gehoord dat er een formele afspraak zou zijn met het provinciebestuur om dat PRUP te starten. We hebben uit eerdere echo's vernomen dat voor het provinciebestuur een lokaal draagvlak, in dit geval bijna de unanimitéit in de gemeenten, een voorwaarde zou zijn om dit dossier opnieuw te starten.

Volgens u is het aan de provincie om dit te doen. Dat klopt. Als wegbeheerder van de bestaande infrastructuur en van een eventuele doortrekking bent u echter medeverantwoordelijk. Om die reden trachten we u hier te vatten. Dat zal een jaar duren. Het lijkt me logisch dat een PRUP niet meer voor deze legislatuur zal zijn.

Ik hoop oprecht dat een doorbraak zal worden bereikt voor deze mobiliteitsknoop in dit deel van Vlaanderen. De toestand is daar behoorlijk ernstig. Het betreft een dossier dat al veertig jaar stilligt. Er is aan getrokken en geduwd, maar de door u aangehaalde kar is niet vertrokken.

Ik kan enkel mijn pleidooi herhalen en versterken om hier een participatief proces van te maken. Of u dat doet als wegbeheerder of het provinciebestuur dat doet als initiatiefnemer met betrekking tot het plan, zal mij en vele mensen eerlijk gezegd worst wezen. We kunnen echter niet tolereren dat nog eens gedurende een decennium of meer geen mobiliteitsantwoorden voor dit deel van Oost-Vlaanderen worden geboden. Andere dossiers die hier worden aangehaald, liggen ook stil. Ik vind dat bijzonder problematisch.

Minister Ben Weyts: Ik wil nog even verduidelijken waarom het hier om een provinciaal initiatief gaat. Het betreft een secundaire weg. In dat geval is het meestal de provincie die het planningsinitiatief neemt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onderhandelingen met de loodsen – 1720 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de stakingen en stiptheidsacties van de loodsenverenigingen in het voorjaar van 2017 en de onderhandelingen betreffende de hervormingen van het loodswezen – 1805 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, we hebben het in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken al eerder over de loodsen gehad. Ook tijdens een plenaire vergadering hebben we hierover van gedachten gewisseld. Vandaag komen we op dit onderwerp terug. Waarschijnlijk zullen we dit dossier in de toekomst nog verder ter sprake brengen.

Minister, dit is niet specifiek aan u gebonden. Spijtig genoeg hebben we ook tijdens de vorige legislaturen moeten vaststellen dat de problematiek van de loodsen meermaals ter sprake kwam. Toen was het vaak mevrouw Jans die vragen over de loodsenproblematiek stelde. Aangezien het dossier in het verleden door mevrouw Jans, een partijgenote van u, zo onder de aandacht werd gebracht, dacht ik dat u met de kracht van verandering orde op zaken zou stellen. Dat was een grote verwachting, maar helaas moeten we nu vaststellen dat dit niet het geval is.

Ik zal me tot de vraagstelling beperken. U weet dat de Vlaamse havens zeer belangrijk zijn voor onze Vlaamse economie. Ze vormen een grote economische meerwaarde en ze zijn een belangrijke toegangspoort tot onze economie. Voor het vlot verloop van het havenverkeer spelen de loodsen een belangrijke rol. De vlotte afwerking van de schepen is noodzakelijk voor de concurrentiepositie van onze havens en bij uitbreiding van onze Vlaamse economie.

De onderhandelingen met de verschillende vertegenwoordigers van de loodsen lopen al enkele jaren. Ook in het verleden hebben de syndicale acties reders verplicht naar naburige concurrerende havens te gaan. Tegelijkertijd zijn afspraken gemaakt over multivalentie en een hogere productiviteit. Dit moet de wachttijden verminderen.

Tijdens de voorbije periode hebben we meermaals krantenartikelen kunnen lezen over het verdere verloop van de onderhandeling. Dan had u weer een akkoord met een organisatie, de Beroepsvereniging van Loodsen (BVL), maar dat bleek niet voldoende. Dan kwam weer een andere syndicale organisatie en vervolgens weer een andere organisatie problemen aankaarten. Aangezien ik heb gemerkt dat mevrouw De Ridder hierover enkele vragen wil stellen en het historisch verloop van de voorbije periode heeft geschetst, zal ik haar hiervoor aan het woord laten.

In elk geval moeten de maatregelen die de wachttijden moeten verminderen, erin bestaan dat jonge loodsen sneller voor grotere schepen worden ingezet, dat er een strengere vakantieregeling komt en dat er een stand-by ploeg komt. De verwachting is dat het akkoord samen met alle vakbonden in een sectorcomité verder zal worden gefinaliseerd.

Minister, hoe gaat u ervoor zorgen dat de onrust bij de loodsen verder wordt aangepakt? Hoe gaat het nu effectief met de financiering van het akkoord? Het probleem

zit niet bij de individuele loodsen, minister, maar eerder bij de aansturing door de organisaties van de loodsen. Daar is een aanpak nodig.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ook ik heb inderdaad een vraag ingediend naar aanleiding van de toestand met de loodsen. Er waren al eerder confrontaties of stillegging van het werk, in maart. Dat werd toen 'stiptheidsacties' genoemd. Het gevolg waren serieuze wachtrijen van schepen. Er was sprake van een dertigtal schepen die lagen te wachten voor de Antwerpse haven en zeker vijf voor de haven van Gent. Die zogezegde stiptheidsacties mochten geen stakingen worden genoemd.

Dat is sowieso niet goed, zoals de heer de Kort aanstipte. We hebben een zeer goede naam met onze nautische keten in het buitenland. We slagen erin met onze havens meer en meer trafiek richting onze regio te trekken. Maar dan komen er een aantal zaken terug: mobiliteit, loonkosten en zeker ook de betrouwbaarheid van de dienst. Het lamleggen van havens met enkelingen is natuurlijk nefast voor de reputatie van zowel de Antwerpse als de Gentse haven, zeker omdat het een herhaalde staking was.

Enkele weken geleden hebt u een akkoord bereikt, minister, met de liberale vakbond VSOA. Inhoudelijk gaat het terug naar het voorakkoord van 2016 over efficiëntieverhogingen binnen het loodswezen die echt wel noodzakelijk zijn. Dat is ook nog eens aangetoond door het rapport van Audit Vlaanderen. Eerder werd er hierover ook al een akkoord gesloten met de Beroepsvereniging van Loodsen (BvL).

Na de akkoorden die u stap voor stap tot stand kon brengen, was het plots de socialistische vakbond ACOD die het akkoord verwierp, en opnieuw kregen we een weekend van blokkades met alle gevolgen van dien.

Jacques Vandermeiren, CEO van het Antwerpse havenbedrijf, zei in Gazet van Antwerpen: "Daarom ben ik zo ontgoocheld over de acties van de loodsen. In andere landen vinden ze hun loodsen wel te duur, maar zijn ze betrouwbaar. Hier zijn de loodsen duur en niet betrouwbaar. Hun acties tasten de geloofwaardigheid van onze haven aan."

Eén ding kunnen we wel duidelijk stellen. Het gaat om een beroepsgroep die zeer hoog opgeleid is en zeer professioneel werkt. Dat mag ook wel worden gezegd. Ze hebben terecht een goede naam op dat vlak. Ze worden daar ook zeer goed voor verlonnd, en daar heb ik totaal geen probleem mee. Ze zouden daarvoor in ruil ook enige efficiëntie en modernisering mogen aanbieden. Daar knelt het schoentje.

Minister, ik kom tot mijn vragen. Enkele ervan zijn al door de realiteit ingehaald. Een eerste betrof een toelichting bij het voorstel dat voorligt en waarover een akkoord werd bereikt met de verschillende loodsenverenigingen. Kunt u dat nog eens kort toelichten? Intussen is in alle kranten wel voldoende uitleg gegeven. Kunt u nog eens kort zeggen hoe op termijn de efficiëntieverhogingen, zoals vooropgesteld door het rapport van Audit Vlaanderen, worden gerealiseerd?

Kunt u uitleg geven bij het statuut en werkritme van de verschillende categorieën van loodsen? Door die verschillen – geldelijk en in shiften – zouden er discussies ontstaan.

Het ACOD deed redelijk verongelikt, maar ik had begrepen dat u voort onderhandelde met de beroepsverenigingen die te kennen hadden gegeven open te staan voor verdere onderhandelingen, en dat het te maken heeft met het feit dat zij natuurlijk niet eerder hun akkoord gaven voor het akkoord van 2016. Speelt er nog iets anders? In de kranten stond dat het eindeloopbaanverhaal een rol zou spelen. Dat kan natuurlijk niet door Vlaanderen worden geregeld. Dat zit niet in uw bevoegdheidspakket.

Een belangrijke vraag voor mij: welke maatregelen kunt u treffen wanneer onverantwoorde en disproportionele stiptheidsacties aanhouden, met grote schade voor onze havens en economie tot gevolg?

Welke loodsenverenigingen en hoeveel loodsen gingen staken of namen deel aan de verschillende stiptheidsacties? Hoeveel loodsen legden het werk stil en de facto ook onze havens?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik hoor en lees goedbedoelde raadgevingen in de kranten. Men zegt me dat het simpel is, dat ik met al die mensen en organisaties moet gaan samenzitten en uitpraten. De realiteit is enigszins complexer dan dat. We zitten met drie verschillend gekleurde vakbonden: ACOD, VSOA en ACV. Dat zijn erkende vakorganisaties. Daarnaast zijn er de beroepsorganisaties, de rivierloodsen gegroepeerd in de BvL, er is de Onafhankelijke Vereniging van Loodsen (OVL) en andere beroepsverenigingen zoals de Associatie voor Kustloodsen (AvK).

Dat is dus een breed amalgaam waarbij de diverse korpsen ook tegengestelde desiderata hebben en waarbij een toegeving aan de ene wrevel veroorzaakt bij de andere. Daarnaast is er ook nog eens het gegeven dat de erkende vakorganisaties zelfs niet aan één tafel willen zitten met de beroepsverenigingen omdat zij zeggen dat ze erkende vakorganisaties zijn en de beroepsverenigingen niet. Zelfs als je het zou willen, zou je er niet in slagen, wie dan ook. En als je dan aan één tafel zou zitten – abstractie makend van dat klein probleempje –, zie ik niet in hoe je kunt onderhandelen en hoe je een tegemoetkoming zou willen doen aan de ene groep die aan de andere kant van de tafel onmiddellijk tot consternatie zou leiden. Het is niet werkbaar, vandaar dat ik er heel doelbewust voor heb geopteerd om de onderhandelingen apart te voeren, en vooralsnog – niettegenstaande de inleiding van de vraagsteller – met goed gevolg, maar hout vasthouden.

Wat is er gebeurd? Ik ga niet alles herhalen wat we hier al hebben besproken. De basis van de akkoorden zijn de akkoorden van maart 2016 waarbij we heel duidelijk een afspraak hadden gemaakt over grosso modo een optimalisatieplan waarbij we tot een betere dienstverlening willen komen voor de klanten met minder wachttijden en meer efficiëntie met een optimalisatie van 15 procent. Daartegenover staan tegemoetkomingen aan verschillende vragen met betrekking tot bijvoorbeeld de pensioenberekeningen, de opname van premies en toelagen in het loon zodat het ook meetelt voor het pensioen. Andere zaken zijn bijvoorbeeld een premie voor de beloodsing van de megaschepen van 300 meter en meer. Dat is grosso modo het uitgangspunt geweest. Vervolgens hebben we in dat akkoord gezegd dat we, om zo'n optimalisatieplan te kunnen uittekenen, Audit Vlaanderen aan het werk gaan zetten om een grondige screening te doen en suggesties te doen in functie van het bereiken van de doelstelling van 15 procent meer efficiëntie. Daaruit zijn onder meer de voorstellen gekomen met betrekking tot multivalentie.

Wat hebben we dan verder gedaan? We hebben getracht met verschillende vakorganisaties en beroepsorganisaties een akkoord te bereiken over de uitvoering van het akkoord dat we eerder hadden gesloten.

Dat heeft geleid tot onderhandelingen met de Beroepsvereniging van Loodsen (BvL), de rivierloodsen die vooral op de Schelde richting Antwerpen beloodsen – dat heb ik hier al uitvoerig geduid – waarbij zij vooral problemen hadden met de multivalentie. Multivalentie wil zeggen dat je afstapt van de artificiële indeling in diverse loodsenkorpsen – zeeloodsen, kustloodsen, kanaalloodsen, rivierloodsen – die vandaag enkel bevoegd zijn voor een specifiek tracé en enkel op dat tracé kunnen beloodsen. Ze loodsen van punt A naar punt B en worden vervolgens

vervangen door bijvoorbeeld een rivierloods of een kanaalloods. De rivierloodsen loodsen op de Schelde, de kanaalloodsen op het kanaal Gent-Terneuzen.

Multivalentie wil zeggen dat een loods wordt opgeleid, niet enkel voor een specifiek tracé maar ook voor een ander tracé. Dat systeem stuitte op weerstand bij de Beroepsvereniging van Loodsen. Ze zeiden dat ze op hun tracé met andere maatregelen konden zorgen voor nog meer efficiëntie en optimalisatie. Mijn uitgangspunt was optimalisatie; multivalentie is maar een weg om die doelstelling te bereiken. We hebben dus vervolgens een akkoord gesloten. Als de Beroepsvereniging van Loodsen tegen 2019 kan aantonen dat hun maatregelen leiden tot meer efficiëntie en meer optimalisatie, wie ben ik dan om dat tegen te spreken? Is dat niet het geval, dan zullen we ook op dat tracé multivalentie invoeren. Dat is grosso modo het akkoord met de BvL. Er waren nog enkele andere technische aspecten. De onderhandelingen verlopen dus op een zeer technisch en heel specifiek niveau.

We hebben ook met ACV-Transcom gesproken. Daar ging het vooral over de opstart van de multivalente inzet van de loodsen en over de compenserende maatregelen, onder andere voor de integratie van de opname van de STCW-toelage (Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Dit is een soort opleiding die moet worden gevolgd in functie van onder andere veiligheid. Men krijgt ervoor een toelage, en als je die integreert, heeft dit natuurlijk een effect voor de pensioenberekening. Er werd dus onderhandeld over compenserende maatregelen voor de integratie van de opname van de STCW-toelage en een toelage voor technische bekwaamheid in het salaris van de operationele functies niet-loodsen.

VSOA maakte vooral een strijdpunt van gelijk loon voor gelijk werk. Ik vond dat ze ook een punt hadden omdat eenzelfde tracé door verschillende korpsen wordt beloofd tegen een ander tarief, dat soms honderd procent of meer verschilt. Ook de studie van Audit Vlaanderen heeft bepaalde discrepanties aangetoond waarbij eenzelfde tracé door de zeeloodsen veel goedkoper wordt beloofd dan wanneer kustloodsen hetzelfde tracé beloodsen.

Dus ook daar vroegen zij een aanzet tot gelijk loon voor gelijk werk. Ik heb daar een eerste aanzet toe gegeven en gezegd dat wij daar op minstens één specifiek tracé aan kunnen tegemoetkomen.

De ACOD heeft nooit het originele akkoord van 2016 goedgekeurd, waardoor zij nooit zijn uitgenodigd voor gesprekken omdat die gesprekken gingen over de uitvoering van een akkoord waarover zij maar even mee hadden onderhandeld, maar dat zij niet hadden goedgekeurd. Het leek me vreemd om partijen die het akkoord niet hebben goedgekeurd, te betrekken bij de uitvoering daarvan. Uiteindelijk heb ik dat wel gedaan gelet op hun stiptheidsacties, die hebben geleid tot enig oponthoud in de haven. Ik heb recent nog een gesprek gehad met hen over hun inhoudelijke opmerkingen en bedenkingen over het optimalisatieplan. Zij hadden verder nog specifieke vragen over de eindloopbaanproblematiek. Zij wilden de mogelijkheid behouden om mensen vanaf de leeftijd van 58 jaar in een ander regime te laten stappen waardoor zij minder prestaties zouden verrichten en meer rust zouden kunnen genieten. Hun eisen gingen niet over efficiëntiewinsten of wenselijke premies.

Op maandag 24 april 2017 vindt een volgende vergadering van het Sectorcomité XVIII plaats. Gelet op de gevoerde onderhandelingen met de drie vakbonden verwacht ik daar een akkoord te krijgen voor de integrale uitvoering van het optimalisatieplan zoals het op vandaag tot in detailniveau werd uitgewerkt. Ik verwacht van de vakbonden nadien een duurzaam engagement om stabiliteit te creëren ten aanzien van de stakeholders binnen de havengemeenschappen. Het is de bedoeling om te komen tot een duurzame sociale rust. Dat heeft ons genoeg bloed, zweet en tranen gekost.

Mevrouw De Ridder, het statuut en het werkritme van de verschillende categorieën loodsen zijn beschreven in het Vlaams personeelsstatuut. Dat is een vrij ingewikkelde materie. De belangrijkste verschillen tussen de verschillende korpsen betreffen de zogenaamde potverdelingen en het van thuis uit werken versus het van Vlissingen uit werken voor de zeeloodsen. De zeeloodsen moeten een bepaalde tijd in Vlissingen aanwezig zijn. Wat de potverdelingen betreft, werken de loodsen aan een soort van forfaitair tarief en een prestatiegerichte verloning. Die verloning gaat in een pot en wordt gedeeld door de diverse loodsen van dat betrokken korps. De verdeling verschilt echter van korps tot korps. Bij het ene korps is dat 75/25. De kanaalloodsen hebben nu gevraagd of een verdeling 100/0 mogelijk is. Dan zou de individuele loods de premie volledig op zak steken. Er zijn ook nog andere verdelingsmogelijkheden.

De loodsenverenigingen die deel hebben genomen aan de actie van 25 maart tot 31 maart, waren VSOA en ACOD. Aan de actie van 7 april tot 9 april namen vooral de ACOD-leden deel. Twaalf loodsen staakten formeel tijdens deze laatste actie. Bij beide acties ging het enkel over het zeeloodsenkorps, waar in die periode dagelijks zowat 25 zeeloodsen op de beurtlijst stonden. Onder hen bleven telkens een twee- tot viertal werkwilligen varen.

Wat de geschatte economische schade per haven en per actie betreft, heb ik de cijfers zelf ook gelezen in de pers. Er werd een bedrag van 50 miljoen euro genoemd. Ik kan dat zelf niet beamen of ontkennen. Ik denk dat de bedrijven in kwestie daar veel meer zicht op hebben. Ik neem akte van hun cijfers. Ik hoop alszins dat alle inspanningen die we hier hebben gedaan, leiden tot een duurzame sociale vrede, tot stabiliteit, tot meer tevreden loodsen, maar vooral ook tot meer tevreden klanten die kunnen rekenen op minder wachttijden en meer efficiëntie.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het siert u dat u in uw antwoord altijd op het dossier speelt en niet op de man. Dat waardeer ik.

U verwijst naar de suggesties die u soms krijgt via krantenartikelen en opiniestukken. In dat opiniestuk hebben wij niet alleen gepleit voor onderhandelingen met alle vakbonden maar ook voor het uitwerken van een langetermijnvisie voor de loodsen. Mijns inziens stelt het probleem zich niet bij de individuele loods – er is duidelijk een corporatistische reflex aanwezig – maar bij de aansturing van het loodswezen. Ik vraag me af hoe het mogelijk is dat kleine problemen telkens zo kunnen escaleren die door de organisatie, door de dienstleiding, moeten worden opgelost in plaats van in een ad-hocoverleg met u. Dat is volgens mij een probleem van organisatie, van aansturing van de directe leiding van de loodsen. Minister, hoe gebeurt vandaag de aansturing van de loodsen? Zijn er mensen die een duidelijke richting kunnen aangeven ten aanzien van de volledige organisatie?

Wat de langetermijnsamenwerking betreft, wil ik het ook nog eens hebben over de samenwerking met de Nederlandse loodsen. Die samenwerking is een aspect dat in het kader van de Scheldeverdieping is opgenomen in dat akkoord. Daardoor hadden de Nederlandse loodsen het recht om op de Schelde 27,5 procent van de schepen te bedienen. Verder werd afgesproken dat Vlaanderen de tarieven mag bepalen met de Scheldeloodsen. Om de concurrentiekracht van onze havens niet in het gedrang te brengen, worden die tarieven niet te hoog gelegd, wat betekent dat de werkelijke kostprijs kan worden gevraagd. Daardoor wordt Vlaanderen geconfronteerd met een serieuze factuur. We stellen in de begroting vast dat de kostprijs elk jaar stijgt. We moeten dan ook verder kijken op lange termijn en nagaan of het niet wenselijk is om, naar analogie met het decretaal kader voor de havens, een decretaal kader uit te werken voor de Vlaams-Nederlandse loodsdiensten, die worden samengevoegd in een slagkrachtige organisatie, waarbij het

materieel en het personeel efficiënter kan worden ingezet. We moeten daarover verder van gedachten wisselen en de resultaten van de audit die is uitgevoerd, verder bekijken. We moeten nagaan of we op die manier het loodswezen in de toekomst niet efficiënter kunnen maken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het Vlaams personeelsstatuut zal ik zelf opzoeken.

Ik sluit me volledig aan bij uw conclusie dat sociale vrede heel belangrijk is – een pluim voor u, want ik weet dat dat intense overleg u bloed, zweet en tranen heeft gekost – maar binnentreden in de 21e eeuw is dat ook. In die zin hoop ik dat men de overstap zal willen maken naar efficiënter werken en naar meer betrouwbaarheid in die ketenbenadering. De loodsen behoren tot de best betaalde ambtenaren met 7000 euro nettoloon, als ik me goed heb laten informeren.

Nogmaals, ik heb daar totaal geen problemen mee. Het zijn goed opgeleide mensen met een bijzonder lange en zeer professionele vaarervaring. Maar we mogen daar wel iets voor in de plaats verwachten. Als ik dan hoor wat u bevestigt, minister, namelijk dat bij de laatste stakingsactie twaalf loodsen, ACOD-leden, ervoor hebben gezorgd dat dertig schepen in wacht lagen en naar Rotterdam werden afgeleid, dan vraag ik me af of die mensen beseffen wat ze doen, hoe ze met onze welvaart spelen en wat ze riskeren teweeg te brengen. Het moet van twee kanten komen. Sociale vrede is heel belangrijk, maar binnentreden in de 21e eeuw ook en betrouwbaarheid evenzeer.

Een vraag die niet helemaal beantwoord werd, wil ik graag meegeven voor de toekomstige oefeningen die er ongetwijfeld nog moeten volgen. Er kan over oplossingen worden nagedacht voor gevallen waarbij op die manier wordt gestaakt zonder veel verband met de eisen die men stelt. Staken wordt uiteraard gegarandeerd door het Europees Sociaal Handvest, maar bepaalde beroepsgroepen kunnen ook worden opgevorderd. Waarom kan dat niet bij loodsen? Prikacties zijn mogelijk, maar op een bepaald ogenblik houdt het op. Men mag zijn punt maken, maar niet voor tientallen miljoenen euro's onze Vlaamse economie gijzelen. Voor bepaalde groepen kunnen we wettelijk een uitzondering maken en opvordering mogelijk maken. Ik denk daarnaast ook aan het systeem van de beloodsing op afstand. Bij slechte weersomstandigheden is dat mogelijk en vragen de loodsen dat ook zelf. Waarom kunnen bepaalde loodstaken niet worden overgenomen wanneer we zien dat er niet wordt uitgevaren? Beloodsing op afstand kan wel enkel voor bepaalde schepen, en ik wil graag weten voor welke wel en welke niet. Er zijn tal van mogelijkheden, en dan zwijg ik nog van de privatisering. Voor alle duidelijkheid, ik verwacht daarop van u geen antwoord, minister, maar het zijn wel allemaal zaken die spelen, die leven en waarover we het debat moeten durven te voeren.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik vind dat u zeer goed te werk gaat in dit heel complex en historisch beladen dossier. Mensen verrichten inderdaad heel goed werk, maar ik hoop dat ze nu toch tot het inzicht zijn gekomen dat we echt naar een duurzame vrede moeten kunnen gaan in het belang van eenieder en voor de klantvriendelijkheid, betrouwbaarheid, toegankelijkheid van onze havens, competitiviteit enzovoort. U bewandelt het goede pad om genuanceerd tot echte oplossingen te komen, zonder te schofferen, maar door te verbinden. Dat is de goede aanpak, en ik hoop uit de grond van mijn hart dat we duurzaam kunnen landen en dat de sociale rede echt terugkomt, zodat we tot een oplossing op langere termijn kunnen komen. Het mag gezegd, minister, u neemt de goede houding aan, en ik hoop dat ze vruchten afwerpt. Ik kan alleen maar de sociale partners oproepen samen de duurzame landing in te zetten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor de lange termijn is mijn eerste bezorgdheid natuurlijk de sociale rust, de verbetering van de efficiëntie en de goedkeuring van het optimalisatieplan in al zijn details. Voor de toekomst sluit ik niets uit, maar mijn eerste bezorgdheid is sociale rust en stabiliteit. Daarvan worden niet alleen de loodsen beter, maar ook en vooral de klanten. Zij kunnen op die stabiliteit rekenen, maar ook nog eens op een betere dienstverlening en minder wachttijden. Dat was ook hun vraag, en ik denk dat ze absoluut wel varen bij wat er nu op tafel ligt. Ik moet ook even meegeven dat de budgettaire impact of 'fall-out' van de engagementen die ik ben aangegaan, binnen het bestaande budget blijft.

Dat geldt ook voor de klanten. Voor hen is er geen budgettaire impact, alleszins niet in negatieve, maar wel in positieve zin. Zij kunnen genieten van een betere dienstverlening, meer efficiëntie en minder wachttijden. Dat is ook financieel voor hen interessant.

Het eerste akkoord dat ik heb gesloten, was met de Nederlandse loodsen. Soms kunnen we op hen rekenen voor extra dienstverlening. Onze vraag kan niet altijd positief worden beantwoord, maar die mogelijkheid bestaat wel.

Ik hoop dat we eind deze maand op sectorcomité XVIII het optimalisatieplan en dus ook de sociale rust en stabiliteit kunnen bezegelen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Dank voor de aanvulling, minister, maar ik blijf nog met de vraag naar de directe leiding van de loodsen zitten. Hoe zit het daarmee?

Minister Ben Weyts: Voor DAB Loodswezen, een onderdeel van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, heb ik een nieuwe directeur aangewezen, de heer Yves Goossens, die intussen een jaar aan het werk is en me bij de gesprekken uitstekend heeft bijgestaan. Ik heb in hem een zeer groot vertrouwen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reorganisatie van De Lijn – 1736 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie 'objectivering en de financiering van het kernnet' – 1749 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de hervorming van de bedrijfsstructuur bij De Lijn – 1831 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, op 24 maart stond er in een artikel in De Standaard onder andere het volgende: "Om een snellere besluitvorming en een vlottere communicatie te garanderen gaat De Lijn een stevige reorganisatie tegemoet en die zal banen kosten." Daar viel natuurlijk mijn oog op. Verderop stond

er ook dat de vijf provinciale entiteiten op de schop zouden gaan en dat het aantal directeurs fors moest dalen, van de huidige elf naar zes of zeven. Enfin, De Lijn gaat naar een slankere en efficiëntere structuur.

Het is een beetje normaal dat een dergelijke berichtgeving, out of the blue, op het terrein voor heel wat onrust zorgt. Ondertussen hebben we er al iets meer over vernomen, maar niet echt veel meer. De vijf entiteiten zouden inderdaad niet in de huidige vorm overeind blijven. Er zou een centraal orgaan komen en verder zou er worden gewerkt op basis van 13 of 19 – ik weet het niet precies, maar in elk geval meer dan 10 – vervoersregio's. Op die vervoersregio's worden dan lokaal de technische diensten, de exploitatie en het stakeholdersmanagement georganiseerd. Dat is zo'n beetje wat ik heb gehoord.

Er is ongerustheid, maar ik vind het ook wel positief dat De Lijn het heft in handen neemt om de efficiëntie te verhogen. Dat was ook van in het begin de vraag van onze meerderheid, en daaruit kwam het hele concept basisbereikbaarheid voort, dat nu volop proefdraait. De regie daarvan bevindt zich op een hogere schaal, en is niet meer alleen in handen van De Lijn, en de vervoersregio's, met een grote betrokkenheid van de lokale besturen, spelen daarbij een belangrijke rol. Vanaf 2020 staan we ook voor de uitdaging van de Europese liberalisering. Het is dan ook noodzakelijk dat De Lijn klaar is voor al die uitdagingen en in die zin is het goed dat de oefening wordt gemaakt. We weten er alleen zo weinig over, en daarom wil ik u daarover een paar vragen stellen, minister.

Wat klopt er van de berichtgeving? Hoe wordt de reorganisatie ingevuld? Gaan de provinciale hoofdkantoren effectief sluiten? Vanwaar die plotse beslissing? Hoeveel en welke banen zullen er verdwijnen?

Vanuit CD&V vragen we u en De Lijn om daarvoor eens te kijken naar hoe men daarmee op de VRT is omgegaan. Het ging daar over serieuze aantallen. Hier gaat het precies meer over het middelmanagement, en zal het niet meteen over chauffeurs gaan. Het is allemaal heel onduidelijk. We hopen dat er naar het voorbeeld van de VRT een goed plan komt, als er al een plan komt. We weten immers niet waar de reorganisatie precies staat. We hopen dat het gebeurt op een manier zonder naakte ontslagen, in de mate van het mogelijke. De ongerustheid moet weggenomen worden. Het zou interessant zijn dat dit vanuit de politieke wereld aan De Lijn wordt meegegeven.

Op welke manier bereidt de centralistische reorganisatie voor op de toekomstige gedecentraliseerde uitdagingen inzake vervoersregio's en basisbereikbaarheid? Hoe past alles in elkaar? Zal na het aflopen van de huidige beheersovereenkomst in 2020 De Lijn mogelijk worden geprivatiseerd? Dat wordt boudweg gesteld in de kranten. U weet dat CD&V daar geen voorstander van is. We willen De Lijn alleszins een belangrijke rol laten spelen in Vlaanderen door de capaciteit die ze heeft. Er valt veel op aan te merken, maar ze doen toch ook geweldig veel goede dingen. Kunnen we dat reorganisatieplan krijgen? Is daar een papieren versie van?

Ik wil nog even vooruitlopen op de vraag van mevrouw De Ridder, omdat ik daar een schriftelijke vraag over heb lopen. Ik heb een maand geleden een vrij uitgebreide schriftelijke vraag ingediend over de proefprojecten enzovoort. Ik verwacht daar eerstdaags een antwoord op. Een van de subvragen ging ook over de resultaten van die studie in verband met het objectiveren en financieren van het kernnet. We hebben daar als fractie altijd een aantal standpunten over ingenomen. We zullen zien wat de studie zegt, maar we hopen dat het zal meevallen.

We hebben van in het begin al gevraagd om op te letten: het eenvoudig optellen van alle belbusbudgetten zal allicht niet volstaan om vervoer op maat in de regio's op een goede manier te organiseren. De bestaande ritten worden vereenvoudigd zonder het kronkelend vervoer door de dorpjes. Het zal op een iets

eenvoudigere manier gebeuren. Dat bespaart ook geld. Ik weet niet of daarmee rekening is gehouden in de studie.

Ik zeg alvast dat we benieuwd zijn naar de budgetverdeling tussen de regio's en De Lijn. Het mag zeker niet de bedoeling zijn om de kosten af te wenden op lokale besturen die dan, als het zou tegenvallen, ook nog een keer minder goed bediend zouden worden. De basisbereikbaarheid moet solide zijn. Ook minder dichtbewoonde gebieden moeten zo optimaal mogelijk worden bediend, zij het met andere vervoersmiddelen.

Hoever staat het met de studie? Ik zit er op hete kolen op te wachten.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, ik denk dat de vraag van de heer Vandembroucke eerder aansluit bij de vraag van mevrouw Brouwers, en dat mijn vraag iets anders is.

Mevrouw Brouwers, we hebben dat ook in de krant gelezen. Elke oefening die leidt tot meer interne efficiëntie, is voor ons een goede oefening. Ik ben ook benieuwd naar het antwoord van de minister. Ik vond het wel raar dat u vroeg of er naakte ontslagen zullen vallen bij de chauffeurs. Dit heeft te maken met het management en de interne organisatie. *(Opmerkingen van Karin Brouwers)*

Mijn vraag gaat over de grote oefening om over te stappen naar basisbereikbaarheid en af te stappen van basismobiliteit. De bedoeling is om vraag en aanbod meer op elkaar af te stemmen, maar ook om de steden en gemeenten en de privésector meer te betrekken. Vooraleer dit volledig kan worden uitgerold, wordt er gewerkt met drie vervoersregio's. Ondertussen zijn het er trouwens tot mijn grote blijdschap vier geworden, na de aansluiting van de vervoersregio Antwerpen als proeftuin.

Er ligt een belangrijke rol bij die vervoersregio's, maar het was nog niet helemaal duidelijk hoe de lagen in elkaar zouden worden geschoven en hoe de bijhorende financiering zou gebeuren. Daarom had u in uw beleidsbrief aangekondigd dat er een studie zou worden opgeleverd van een studiebureau over de objectivering en financiering van het kernnet. Ik denk dat de studie er ondertussen is.

Minister, wat zijn de belangrijkste conclusies van de studie 'Objectivering en financiering van het kernnet'? Hoe ziet men de uitbouw en financiering van de verschillende vervoerslagen? Zal dit leiden tot bepaalde verschuivingen? We zien nu dat De Lijn een kernnet heeft, een aanvullend net en vervoer op maat. Is dat een oefening die redelijk overeenstemt met de analyse van het studiebureau? Of kan dat op een andere en meer efficiënte manier?

Wat is de stand van zaken in de verschillende vervoersregio's? Ik weet dat u die al herhaaldelijk hebt gegeven, maar er was nog altijd een klein wit vlekje, namelijk het betrekken van de privésector en de taxisector. Ik hoop dat er inmiddels al meer duidelijkheid bestaat over hoe de verschillende vervoersregio's de privépartners zullen betrekken en met welke budgetten ze aan het werk kunnen.

De voorzitter: De heer Vandembroucke heeft het woord.

Joris Vandembroucke (sp-a): Minister, op 23 maart las ik een bericht van het persagentschap Belga over de reorganisatie van de managementstructuur van De Lijn. Het zou gaan over een grote hervorming, waarbij er zou worden gesneden in de managementlagen en het aantal directeurs, en de provinciale entiteiten zouden worden afgeschaft. Tegelijkertijd zou er ook meer lokaal worden gewerkt.

Een van de elementen die in het oog sprongen, was de uitspraak van de directeur-generaal, de heer Kesteloot, dat "de reorganisatie onvermijdelijk voor banenverlies

zal zorgen". De vakorganisaties en het personeel van De Lijn zijn daar natuurlijk ongerust over en zouden graag weten over hoeveel banen het gaat, over welke banen enzovoort. Moeten de mensen in de provinciale entiteiten allemaal naar Mechelen bijvoorbeeld of worden die meer lokaal ingezet?

Op zich is het geen probleem dat men bij De Lijn nadenkt over de optimalisatie van de organisatie. Nog niet zo lang geleden, met name op 27 februari 2014, kwam de heer Kesteloot al eens naar deze commissie om het plan voor te stellen 'De Lijn van/naar de toekomst', waarin er ook al sprake was van een grondige transformatie van structuren. Er werd toen ook geschermd met argumenten dat er meer klantgericht moest worden gewerkt, meer efficiënt, met meer focus op een sterkere samenwerking met lokale stakeholders. Er werd ook gezegd dat er meer centrale aansturing moest zijn op vlak van de kerntaken. Met andere woorden, dat waren inhoudelijk dezelfde krachtlijnen als die die we lazen in het Belga-bericht. Naar mijn informatie is dat transformatieplan dat de heer Kesteloot hier toen voorstelde, ook doorgevoerd.

Er is natuurlijk ook de transitiebeheersovereenkomst voor de periode 2017-2020, waarin we al het volgende konden lezen: "De interne structuur van de onderneming richt zich op de vervoerregio's zoals gedefinieerd binnen het concept van basisbereikbaarheid en waar mogelijk worden niet-operationele taken gecentraliseerd. Concreet houdt dit in dat de structuren van de kernactiviteiten van De Lijn grondig worden aangepast." En verder ook nog: "Op basis van de evaluatie van de proefprojecten en in functie van interne efficiëntie zal De Lijn een reorganisatie uitvoeren om deze optimale werking maximaal te ondersteunen."

Wat we in het bericht van Belga van 23 maart 2017 hebben gelezen, is, met andere woorden, eigenlijk al aangekondigd in de transitiebeheersovereenkomst die we onlangs hebben besproken. Ik zou hierover een paar vragen willen stellen.

Minister, liggen de krijtlijnen van de hervormingsplannen al vast? In de transitiebeheersovereenkomst staat immers dat de hervormingen moeten worden gebaseerd op de evaluatie van de proefprojecten. We weten dat die proefprojecten pas eind dit jaar aflopen. Dat lijkt me in tegenspraak te zijn. Enerzijds zijn er de krachtlijnen van een hervorming en anderzijds is er een transitiebeheersovereenkomst waarin staat dat eerst de proefprojecten moeten worden geëvalueerd. Op basis daarvan moet dan worden geherstructureerd.

Kunt u meer toelichting geven bij de contouren van de plannen zoals ze momenteel bestaan? Kunt u bevestigen dat de provinciale entiteiten volledig zullen verdwijnen?

Natuurlijk is er nog de vraag die brandt op de lippen van vele mensen, niet het minst de werknemers van De Lijn. Zal de hervorming effectief voor banenverlies zorgen? Moet daarbij worden gevreesd voor naakte ontslagen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, het klopt dat op 22 maart 2017 een document aan de raad van bestuur is voorgelegd en dat dit document op 23 maart 2017 ook aan de ondernemingsraad is voorgelegd. Dit document betreft de krijtlijnen van een reorganisatie. Het gaat hier absoluut niet om een afgewerkt plan, maar om de basis voor verdere besprekingen. Ik heb hier niets dat ik nu kan ronddelen. Het is een startdocument dat De Lijn zelf verder zal verfijnen.

Ik kan alleszins wel de grote lijnen schetsen. Dit maakt deel uit van de opdracht die is opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst, waarin expliciet vermeld staat dat De Lijn zich moet reorganiseren in functie van de toekomstige werking van de vervoersregio's binnen het concept van de basisbereikbaarheid. Daarnaast moet er een verdere optimalisatie komen van de centralisatie van de overkoepelende taken

en van de decentralisatie van de taken die dicht bij de klant staan. Dat is de omschrijving in de beheersovereenkomst.

Er moet natuurlijk optimaal worden ingespeeld op de beleidswijziging die we voor ogen hebben, namelijk een globalere en lokalere werking. Die efficiëntie zal nodig zijn voor de benchmarking waar De Lijn ten laatste tegen 2020 voor zal staan. Om in de toekomst als interne operator te worden aangeduid, zal De Lijn moeten kunnen aantonen marktconform en efficiënt te functioneren. De Lijn heeft er dan ook zelf alle baat bij tegen 2020 zo scherp mogelijk voor de dag te komen.

De huidige matrixorganisatie van De Lijn bestaat uit de vijf huidige operationele entiteiten die min of meer met de provinciegrenzen overlappen. De Lijn heeft momenteel vijf grosso modo provinciale entiteiten waarin ook alle functionele domeinen zijn weerspiegeld die in de centrale diensten zijn gecreëerd. Wat in Mechelen centraal bestaat, heeft een afspiegeling in de vijf verschillende provinciale entiteiten. Het loopt niet volledig gelijk met de provinciegrenzen, maar grosso modo is dat wel het geval.

Zo hebben De Lijn Oost-Vlaanderen of De Lijn West-Vlaanderen een provinciale communicatiedienst. Die diensten gebruiken soms eigen communicatie-instrumenten, eigen communicatiebureaus en eigen communicatiedragers. Zo wordt een communicatief figuurtje van De Lijn West-Vlaanderen in Limburg niet gebruikt. Het gaat echter wel altijd om De Lijn. Dit toont aan wat het resultaat van deze werkwijze is.

De organisatie wordt aangestuurd langs een combinatie van hiërarchische en functionele lijnen. Dit biedt ongetwijfeld voordelen, maar er zijn ook nadelen. Zo wordt ten gevolge van de afspiegelingen van functies in de entiteiten te weinig gebruikgemaakt van mogelijke schaalvoordelen, bijvoorbeeld op het vlak van communicatie. Door de reorganisatie 'De Lijn van de Toekomst' in 2014 is begonnen met het wegwerken van dat nadeel bij de ondersteunende diensten.

De organisatie wordt gekenmerkt door een uitgebreide hiërarchie die de communicatiecascade onnodig complex maakt en die een cultuur van het geven en nemen van verantwoordelijkheid alleszins bemoeilijkt.

Tot slot heeft de structuur in de loop der jaren mee geleid tot het ontstaan van sterke verschillen tussen de entiteiten en de regio's, onder meer op het vlak van arbeidsorganisatie en werkprocessen. Er zijn verschillen per entiteit, ook ten aanzien van de reizigers.

De reorganisatie moet bovendien niet enkel een antwoord bieden op de vermelde mankementen, maar moet natuurlijk ook de omslag faciliteren naar een cultuur van open communicatie, feedback en accountability, zoals men dat in het mooi Nederlands zegt.

Dit vergt natuurlijk een voldoende groot draagvlak. Om die reden wordt vertrokken vanuit een basisdocument. Ik kan mededelen dat de raad van bestuur volgende week donderdag een speciale vergadering heeft ingelast om dit specifiek thema nader te bekijken.

De krijtlijnen houden in dat we een nieuwe managementstructuur willen uittekenen die onder meer inzet op een sterk stakeholdermanagement met een impact op de vervoersregio's, op een sterke centrale aansturing van de processen en op de uitbouw van competenties. Dit wordt gecombineerd met een lokale uitvoering dicht bij de klant onder de leiding van een klein en wendbaar directiecomité. We trachten hierbij maximaal de synergieën en schaalvoordelen te benutten. We willen een optimale 'make or buy'-split. Dit betekent gewoon dat er een goede verhouding moet zijn tussen wat De Lijn insourcet en door externen laat uitvoeren.

Een discutabel voorbeeld is het registratie-, ticketing- en boordcomputersysteem ReTiBo. Dit is eigenlijk vertrokken als een in huis ontwikkeld concept waarmee vervolgens naar buiten is getreden. De externe partners moesten werken op basis van een concept dat volledig op de eigen tekentafel was ontworpen. De Lijn had toen evengoed een in de markt bestaand en functionerend systeem kunnen aankopen dat zijn deugdelijkheid al had bewezen. Op basis van de eigen inzichten en de eigen productie op dit vlak is toen een andere keuze gemaakt.

Voor De Lijn bevat het plan vooral drie grote concrete verschuivingen. Ten eerste, er wordt dicht bij de klant gewerkt. Dit betekent dat de exploitatie niet wordt gericht op het aanbod, maar op de behoeften in de vervoersregio's. Dat is het gehanteerd uitgangspunt. Ten tweede, er wordt in de sturing en de expertise maximaal centraal gewerkt. Dit betekent een centrale functionele sturing door een business-unitmodel. De operationele activiteiten worden regionaal gespreid in functie van wat de optimale voetafdruk wordt genoemd. Dit wordt echter tot uitvoerende activiteiten beperkt. Zo nodig worden de operationele verantwoordelijkheden op een zonaal niveau gebundeld. Dit kan enkel en alleen vanwege de 'span of control' nodig zijn. Ten derde, er komt meer daadkracht en wendbaarheid. Er komen minder managementlagen en het directiecomité zal zich op een compacte besluitvorming focussen.

De bestaande matrixorganisatie en de indeling in vijf regionale entiteiten met centrale diensten wordt verlaten. In de plaats komt een organisatie met functionele pijlers. Ik som ze even op, maar het gaat om werktitels. De pijlers zijn marktproduct en verkoop, operaties, techniek, human resources en organisatieondersteuning. Dit zijn voorlopige werktitels.

Vanuit de pijler marktproduct en verkoop worden de per vervoersregio's georganiseerde accountmanagers die de relaties met de vervoersregio's beheren, centraal aangestuurd.

In de huidige structuren hebben we regionale aankoopdiensten per provincie in plaats van één grote dienst. De desiderata – ook zelfs ten aanzien van rollend materieel – kunnen verschillen per provinciale entiteit.

'Operaties' en 'Techniek' worden elk volgens hun optimale voetafdruk opgedeeld in regio's in elk maximaal twee centraal aangestuurde zones. Het directiecomité zoals we dat nu percipiëren, bestaat uit zes tot maximaal zeven leden. Dit laat een snellere besluitvorming toe.

Wat de verdere timing betreft, zodra de raad van bestuur van De Lijn de voorgenomen reorganisatie heeft goedgekeurd, gepland tegen de zomer van dit jaar – we doen dat gefaseerd en met aandacht voor het nodige draagvlak – ... In overleg met de sociale partners zullen de spelregels inzake de concrete invulling van het organogram en het doorvoeren van de reorganisatie bepaald worden, inclusief de impact op de geografische verdeling van locaties en hoofdzetels. Daar wil ik absoluut geen voorafname op doen.

Inzake de banen en de link met een mogelijke privatisering is het belangrijk om mee te geven dat de oefening grotendeels de verschillende managementlagen van De Lijn betreft. Dus de chauffeurs en technici worden hierdoor niet geraakt of zullen die reorganisatie alleszins minder intens ervaren. Ik ga ervan uit dat er in de meeste gevallen voor hen niets verandert. De link met privatisering is niet relevant, omdat we de onderneming, of ze nu publiek dan wel privé is, zo efficiënt mogelijk willen organiseren. Dat staat los van het debat.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, u hebt de vraag over het kernnet van mevrouw De Ridder niet beantwoord.

Minister Ben Weyts: Oh, deze vragen zijn samengevoegd?

De studie over het kernnet is ondertussen opgeleverd bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Ik zal ze u bezorgen. Ik zal er niet volledig in detail op ingaan.

Ik beperk mij tot de doelstellingen van de studie en de belangrijkste conclusies. Het doel van de opdracht was het objectiveren van de financiering van de verschillende lagen in het kader van ons hele project rond basisbereikbaarheid: het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. De focus lag daarbij op twee elementen: het in kaart brengen van de besteding van de middelen voor het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. We zijn daarbij vertrokken van het jaar 2015. We hebben een foto gemaakt van de financiering van 2015.

Tweede focus was: op basis van deze analyse komen tot een omschrijving en financiering van wat een optimaal kernnet voor Vlaanderen zou kunnen zijn, niet alleen op basis van de besteding, maar ook op basis van bijhorende kwaliteitskenmerken. Hierbij werd vertrokken van de definities en kwaliteitsniveaus zoals die vandaag reeds toegepast worden in het gelaagd openbaarvervoernetwerk in twee vergelijkbare regio's in Nederland en Denemarken. Dat was de gehanteerde guideline.

Concreet kwamen we zo tot een theoretisch model waarmee we een vraaggestuurd kernnet kunnen uittekenen. Meer dan dertig mogelijke scenario's werden op die manier doorgerekend. Op vier scenario's wordt in de studie meer in detail ingezoomd. Voor de verschillende scenario's werd telkens een doorrekening gedaan van de geschatte kostprijs van de exploitatie per net, de effecten op het aanbod geregeld openbaar vervoer en de verwachte impact op het aantal reizigers. Wat de financiering van het toekomstig openbaar vervoer betreft blijft het uitgangspunt dat we werken met een gesloten enveloppe, wat betekent dat het totaalbudget op het niveau blijft van het exploitatiebudget van De Lijn van 2015.

Dit bedroeg toen 851 miljoen euro voor Vlaanderen. De bedoeling is dat we die centen uitsplitsen tussen de verschillende netten, waarbij de budgetten voor het vervoer op maat aan de verschillende vervoersregio's worden toegewezen. De bestaande verdeling wordt als uitgangspunt genomen.

De studie concludeert dat het 'scenario 2' als preferentieel toekomstmodel kan worden aangeduid. Hierbij wordt volgens de onderzoekers een optimale invulling gegeven aan de drie lagen en de onderlinge afstemming ervan, binnen het kader van het huidige exploitatiebudget.

De kost van de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net in dat scenario is geraamd op 738 miljoen euro. Het vervoer op maat, dat wordt uitgewerkt door de vervoerregio's en dat complementair is aan de hogere vervoersnetten, kan dan opgevangen worden binnen een budgettaire enveloppe van 112 miljoen euro.

De benchmark en de studieresultaten bevestigen dus het aanvoelen dat er onder basismobiliteit te veel werd ingezet op het opvangen van zeer specifieke en beperkte vervoersstromen door middel van grote bussen met reguliere lijnen, terwijl deze bediend hadden kunnen worden door meer vraaggerichte oplossingen die dan ook nog eens efficiënter en goedkoper waren geweest. Dat kwam daaruit naar voren.

Bovendien biedt het puur theoretisch vraaggestuurd model van de studie een nuttige insteek aan De Lijn voor het afstappen van de aanbodgedachte. Het is een aanbodmodel dat zich in de geesten heeft genesteld.

Deze theoretische netoefeningen gaan we nu aftoetsen aan de praktijkoefening in de proefregio's. De uitrol van het vervoer op maat staat in Vlaanderen immers nog in zijn kinderschoenen en men dient ook bij een vraaggestuurd aanbod nog steeds voldoende rekening te houden met het gegeven dat het geheel een netwerk moet

vormen en dat het niet zomaar kan bestaan uit een wirwar van losse lijnen. Dat is misschien een kritiek op het model dat nu voorligt, dat daar te weinig rekening mee werd gehouden.

Het is daarom dat mijn kabinet gevraagd heeft om de praktische expertise van De Lijn te koppelen aan die van de theoretische oefening van TML onder coördinatie van de modusonafhankelijke regisseur, het departement. Het is op die basis dat De Lijn ondertussen al tot een ontwerp van kern- en aanvullend net is gekomen voor de drie proefregio's. Deze ontwerpen van kern- en aanvullend net zijn op dit moment nog ruimer dan in 'scenario 2' van de studie.

Dit laat toe dat zowel het departement als de vervoersregio's mondjesmaat ervaring kunnen opbouwen met het organiseren van vervoer op maat en ondertussen toch nog steeds een beroep kunnen doen op de ervaring, expertise en relatief uitgebreide diensten van De Lijn. Concreet wil dit zeggen dat er reeds 32 miljoen euro voor het vervoer op maat wordt gepland, tegenover de 112 miljoen euro volgens 'scenario 2' uit de studie. Deze 32 miljoen euro komt overeen met het huidige budget binnen De Lijn voor het vraagafhankelijk vervoer. Concreet zijn dit dus de belbussen.

Wanneer de geplande mobiliteitscentrales en de werking binnen de vervoersregio's verder evolueren, kan de enveloppe voor het vervoer op maat stelselmatig worden uitgebreid ten nadele van het aanvullend net. Er gaat geld van de ene enveloppe naar de andere. Duidelijk is dat het kantelpunt waarbij we overschakelen van een regulier aanvullend net naar efficiënter vervoer op maat, steeds hoger komt te liggen naarmate we meer synergieën hebben in het kader van het vervoer op maat en het vervoer op maat dus een steeds beter alternatief wordt. Het is om die redenen dat naast de 32 miljoen euro ook de budgetten voor leerlingenvervoer en de Dienst Aangepast Vervoer (DAV) ter beschikking worden gesteld aan de vervoersregio's. Deze kunnen bovendien dan nog worden aangevuld met bestaande of nieuwe lokale mobiliteitsinitiatieven. Op basis van de huidige inzichten wordt momenteel gekeken wanneer dergelijk nieuw ontwerp van kern- en aanvullend net en de organisatie van het vervoer op maat ook daadwerkelijk op het terrein kan worden uitgerold. Het is wat mij betreft steeds de bedoeling geweest dat er binnen de vervoersregio's voldoende snel kan worden geëxperimenteerd binnen het vervoer op maat, bijvoorbeeld met het inschakelen van de taxisector.

Voor de aanbestedingen voor de voertuigen – taxidiensten, VVB, derden – die in het Vervoer op Maat kunnen worden ingezet, zal door het departement een standaardbestek worden opgemaakt dat kan worden gebruikt in de proefregio's. Ook daarin moet ervaring worden opgebouwd. Ik laat tevens nagaan met welke centrales de ritten in het kader van het Vervoer op Maat kunnen worden aangeboden aan de reizigers, in afwachting van de organisatie van een of meerdere mobiliteitscentrales voor heel Vlaanderen.

De drie proefprojecten in de regio Westhoek, Aalst en Mechelen zijn van start gegaan. Een studiebureau dat de werkzaamheden van nabij zal opvolgen, werd ondertussen aangeduid. Verschillende informatievergaderingen en de opstartoverlegmomenten vonden reeds plaats. De opmaak van het mobiliteitsplan is volop lopende. Organisatorisch staan deze proefregio's dus op punt en ook de ontwerpmodellen voor het nieuwe vervoersaanbod van het kernnet en aanvullend net zijn in ontwerpfase. Het Vervoer op Maat wordt nu uitgetekend. Het is nu kwestie van zo snel mogelijk tot concrete acties op het terrein over te gaan. Vervoersplannen van De Lijn kun je niet zomaar in een-twee-drie veranderen. In afwachting daarvan hoop ik wel dat er al kan worden geëxperimenteerd binnen het VoM.

Tot slot is het inderdaad zo dat er een vierde proefregio wordt toegevoegd. Het is eigenlijk een uitloper van de overeenkomst in het kader van de afspraken die zijn

gemaakt met de intendant en de actiegroepen in het kader van het toekomstverbond. We zijn overeengekomen om een vierde proefproject in de regio Antwerpen op de rails te zetten. Ik heb dit zelf wel wat aangemoedigd. We hadden nog geen echt grootstedelijke context, bij dezen dus wel. Het is dus een aanvulling op de drie bestaande proefprojecten. Het eerste overleg is gepland in de loop van juni 2017. Het zal dus ook een geleidelijke en gefaseerde opstart zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Zeker het tweede deel was interessant om te vernemen dat er volgens de studie 112 miljoen euro zou moeten worden vrijgemaakt om het Vervoer op Maat in de regio's over heel Vlaanderen op termijn te organiseren. Het klinkt inderdaad beter dan wat we een tijd geleden hoorden, namelijk dat 40 miljoen euro van de belbus wel zou volstaan. Ik zal de studie met veel aandacht lezen.

In het artikel van De Standaard van 24 maart dat ik heb geciteerd, had de vertegenwoordiger van de vakbond ACV gesproken van 'een beetje een historische omslag'. U zei dat u nog niet veel kon zeggen omdat het nog maar een startdocument was, maar eigenlijk hebt u toch al heel veel gezegd, in een beetje een moeilijke managementtaal. Ik zal het verslag nog eens heel goed moeten nalezen om te weten hoe een en ander zal worden gereorganiseerd. Ik heb toch begrepen dat bij De Lijn die 'historische omslag' toch in beweging is gezet, dat men op dit moment toch eigenlijk met beetje dubbel werk zit, als ik dat in mensentaal mag zeggen, en dat men dat probeert uit te zuiveren. Ik heb u ook horen zeggen dat er dicht bij de klant zal worden gewerkt, in het kader van de behoeftes van de vervoersregio. Dat horen wij graag, want uiteindelijk moet de klant centraal staan. We doen het allemaal om onze Vlaamse burgers te kunnen vervoeren. De Lijn vervoert uiteindelijk mensen, en daar gaat het om.

Ik zou u willen vragen om daar zo snel mogelijk mee door te gaan. Collega Vandebroucke zegt dat alles toch maar definitief zal zijn nadat de proefprojecten zijn afgerond, of zo stond het in de beheersovereenkomst dat het wat gelijk moet lopen, maar ik denk dat het belangrijk is dat er snel duidelijkheid komt voor het personeel. Het is heel goed dat u zegt dat het de chauffeurs in principe niet zal raken omdat het over andere types van werknemers bij De Lijn gaat. De communicatie naar het personeel moet op een goede manier gebeuren.

Nu hebben zij de algemeenheden van het plan wel al leren kennen. Er is een ondernemingsraad geweest waarnaar u hebt verwezen. Het zou niet slecht zijn dat er gestaag verder wordt gewerkt aan een concreet plan zodat men weet om welke functies het gaat, waar die zullen wegvallen en hoe ze zullen worden opgevangen. Ik vraag u om concreet verder te werken en niet te wachten tot bij wijze van spreken 2020. De timing was ook niet zo heel duidelijk. In het artikel stond iets van: 'De heer Kesteloot hoopt de transitie tegen eind november af te ronden.' Dat zal tegen dan waarschijnlijk het concrete plan zijn dat op tafel zal liggen? Ik weet niet of dat correct is, want zo duidelijk hebt u niet naar timing verwezen. Het is misschien ook interessant om te weten.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik ben zeer tevreden met de opstart van de Antwerpse proefregio, maar ook met het feit dat werk wordt gemaakt van de bestekken voor het betrekken van taxi-diensten en andere derden, specifiek voor de aanbesteding 'Vervoer op Maat, samenwerking met de privé'.

Het is een goede zaak dat die oefening is gemaakt. We hebben altijd gezegd dat dit met een gesloten enveloppe moest gebeuren. Ik versta dat er onmiddellijk wordt

gestart met die 32 miljoen euro van de belbussen en dat het dan de bedoeling is om vanuit de enveloppe 'aanvullend vervoer' te verschuiven naar Vervoer op Maat om tot die 112 miljoen euro te komen. Ik hoop uiteraard dat we De Lijn als trouwe partner daarin meekrijgen, want af en toe krijg ik toch ook wel signalen dat ze de middelen houden om ze op het kernnet te zetten. Bepaalde lokale vragen worden dan afgewimpeld als vragen voor Vervoer op Maat of voor een vervoersregio of een stad. Dat gaat natuurlijk niet. Het hangt uiteraard af van regio tot regio, maar ik hoop dat zij ook volledig inzien dat hoe meer men kan inzetten op het kernnet en het echte aanvullende net, dat op een meer efficiënte manier kan, en dat er verschuivingen noodzakelijk zijn naar Vervoer op Maat als het efficiënter kan via de privé. Dat is mijn enige vrees, maar ik ga ervan uit dat zij op een loyale manier zullen meewerken in de oefening.

Het is me niet helemaal duidelijk of de verdere oefening zal afhangen van de evaluatie van de proeftuinen die we met z'n allen zullen maken. Eventuele verschuivingen zullen we zien gebeuren al dan niet als we de evaluatie hebben van de proeftuinen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat betreft de concrete inhoud of dat wat nu al concreet is of in de richting van de concretisering van de reorganisatie gaat, heb ik geen bijzondere gevoelens of gedachten bij. Laat ons afwachten wat het interne overleg oplevert. Ik vind het goed dat er wordt overlegd. Het is belangrijk dat ook de werknemers daarbij worden betrokken. Ik hoop dat het alleszins resulteert in een meer klantgerichte benadering van De Lijn. Ik heb u duidelijk horen zeggen dat chauffeurs en technici in principe niet worden geraakt. Ik denk dat dit al een zeer belangrijke verduidelijking is, mevrouw Brouwers, die nu al wordt gegeven.

Mevrouw Brouwers wil dat u zo snel mogelijk doorgaat. Collega's, in de beheersovereenkomst die nog maar een paar maanden jong is, staat wel degelijk: "Op basis van de evaluatie van de proefprojecten en in functie van (...) zal De Lijn een reorganisatie uitvoeren." Het heeft weinig zin om proefprojecten te organiseren, om na te gaan hoe het model van basisbereikbaarheid zal worden georganiseerd, en hoe men daarop uiteraard de structuur van De Lijn moet aanpassen, en niet af te wachten wat het oplevert alvorens men de structuur van De Lijn verandert.

Niemand verbiedt natuurlijk om al na te denken over de richting waarin dat moet gaan, om krachtlijnen af te toetsen, om een aantal zaken te bestuderen, maar ik hoop toch dat de juiste volgorde der dingen wordt gerespecteerd zoals neergeschreven is in de beheersovereenkomst. Die beheersovereenkomst bindt De Lijn maar ook de Vlaamse Regering.

Minister, kunt u duidelijk zijn over de implementatie van die nieuwe structuur van De Lijn? Zal er niettegenstaande het feit dat er nu al wordt overlegd en er nu al blauwdrukken worden uitgeschreven, effectief worden gewacht op de uitrol van het hele verhaal tot die proefprojecten zijn geëvalueerd zoals letterlijk in de beheersovereenkomst is bepaald?

Een tweede punt is het antwoord op de vraag om uitleg van mevrouw De Ridder. Minister, ik ben zeer benieuwd naar die studie. Bedankt om toe te zeggen dat u die aan het parlement zult bezorgen. Ik herinner me ook nog de studie over de belbussen, de Timenco-studie. Daarin stond dat het zeer moeilijk is om op een kostenefficiënte manier een vervoersvraag die verspreid is in landelijk Vlaanderen maar die ook een stuk lager ligt dan in stedelijk Vlaanderen, op te vangen. Belbussen zijn duur, een pak duurder dan reguliere bussen in stedelijk gebied, maar – zo stond in die studie – overal in Europa waar men vraaggericht collectief vervoer inzet in gebieden met een disperse vervoersvraag, is die prijs vergelijkbaar met wat het ons vandaag kost, zoals het wordt georganiseerd door De Lijn.

Minister, uw hervorming droeg de belofte in zich om dat vervoer op maat minstens even klantvriendelijk, zo niet klantvriendelijker te organiseren, met een beter aanbod en beter aangepast aan de vraag die inderdaad verspreid en minder is in landelijk Vlaanderen en op een efficiëntere manier. Ik neem aan dat het niet de bedoeling kan zijn dat wie in de plaats van De Lijn, een amalgaam aan vervoersactoren, vervoer op maat organiseert, meer geld krijgt dan De Lijn vandaag om hetzelfde aanbod te realiseren. Dit is effectief het ei van Columbus: op een goedkopere manier voor de overheid klantvriendelijk en beter inspelen op een vervoersvraag die effectief verspreid en lager is in landelijk Vlaanderen. Als je het op een goedkopere manier moet doen, moet men in de richting kijken van de tarieven. U kent het standpunt van mijn partij: het kan niet de bedoeling zijn dat collectief vervoer in landelijk Vlaanderen een pak duurder wordt dan in stedelijk Vlaanderen. Want ook daar is er vervoersarmoede, ook daar is er behoefte aan een alternatief voor de wagen. Ik ben zeer benieuwd naar de resultaten van die studie.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Back to basics. Waarvoor is De Lijn opgericht? Het is al een aantal keren zijdelings gezegd in de rest van de gloedvolle betogen: om reizigers te vervoeren. Dat is eigenlijk het uitgangspunt van het hele verhaal. Dat is de reden waarom daar heel veel belastinggeld naartoe gaat. Er gaat 1 miljard euro naar die organisatie wanneer men investeringskredieten en exploitatiekosten optelt. Vraag is nu of dat die organisatie een meerwaarde biedt voor de reiziger. En dan kan ik alleen zeggen dat er vanuit landelijk Vlaanderen, en dat is het grootste deel van onze regio, nauwelijks aanbod is naast de werk- en schooltijden. Het is dus eigenlijk huilen met de pet op.

Wanneer men hervormt, moet men dat uiteraard doen vanuit het uitgangspunt van de reiziger en met respect voor de medewerkers van die organisatie. Doe een ander niet wat ge niet wilt dat u geschiedt. Wie daar zelf werkt, wil ook serieus worden genomen en weten waar hij of zij aan toe is. Anderzijds moet men ook geen organisatiedeskundige of manager zijn om te weten dat dit voor de buschauffeur, voor de technicus, voor het ondersteunend personeel heel weinig zal uitmaken.

Die provinciale entiteiten hebben een historiek, maar indien men vandaag een organisatie als De Lijn zou moeten uitvinden en op poten zetten en moet zou kunnen beginnen vanaf 'scratch', om het met een anglicisme te zeggen, dan zou men nooit meer met die structuur beginnen. Dat heeft allemaal zijn historische redenen. Ik ken ook in Limburg heel veel verdienstelijke mensen die gemotiveerd werken. Tenzelfdertijd is meermaals en vanuit alle fracties doorheen de verschillende legislaturen dat dit parlement zelfstandig bestaat, gezegd dat die provinciale entiteiten niet goedkoop zijn. Daar zitten directeurs, kaderfuncties die veel geld kosten.

Indien iedereen dolgelukkig zou zijn over De Lijn, dan zouden we onze handen daarvan afhouden. Het uitgangspunt bij de hervorming is meer aanbod. Deze regio heeft behoefte aan meer collectief vervoer. En dat zeg ik absoluut als liberaal. Ik heb dat trouwens ook altijd gezegd. In de nieuw te vormen vervoersregio's moet men vanuit dat extra aanbod vertrekken. Dat is wat ons motiveert en wat de logica is achter die hervorming. Ook de lokale besturen, steden en gemeenten, ongeacht wie daar ook de plak zwaait vandaag, hebben over het openbaar vervoer allemaal één mening: er is meer nood aan meer aanbod. Wat ook de overtuiging is, betreuren zij dat zij daar niets aan te zeggen hebben. Men kan met die mensen rond de tafel gaan zitten, maar dat is een eenrichtingsverhaal. Men krijgt daar eigenlijk gewoon een mededeling. Men wordt aangevinkt, en voor de rest is het slikken en knikken. Met alles respect, dat zijn beschaafde gesprekken, maar dat is niet het verhaal van gelijke partners. We moeten ervoor zorgen dat de steden en gemeenten die door hun inwoners worden aangesproken over het gebrekkige aanbod, meer hefboomen krijgen in de nieuwe structuur, zodat

ervoor kan worden gezorgd dat voor de reizigers nog meer recht wordt gedaan. Dat, minister, moet u drijven, en daarvoor krijgt u vanuit onze fractie alle steun.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Aanvullend op de heer Keulen wil ik nogmaals het belang benadrukken van een grotere impact van de steden en gemeenten op De Lijn. Dat is ongelooflijk belangrijk. Wanneer we meer mensen op die lijnen willen, wanneer we meer aanbod willen, dan weten steden en gemeenten beter dan wie ook hoe dat aanbod moet worden georganiseerd.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De reorganisatie is besproken op de ondernemingsraad met betrokkenheid van de sociale partners. Daarom vind ik het ook een beetje vreemd dat er in Limburg een paniekcommunicatie was ontstaan. Deze oefening heeft immers helemaal geen betrekking op een specifieke regio. Ik ga er ook niet van uit dat technici en chauffeurs daardoor worden getroffen. Misschien zal er wel een reorganisatie en clustering plaatsvinden op dat niveau, maar zeker niet in termen van ontslagen en dergelijke.

Die oefening staat los van de proefprojecten bereikbaarheid. We zullen die organisatiestructuur ongetwijfeld wel een beetje finetunen op basis van de resultaten van de proefprojecten, maar de reorganisatie gebeurt in functie van een efficiënte managementstructuur en interne taakverdeling. Daarnaast is er de organisatie van de basisbereikbaarheid. Binnen die vervoersregio's loopt dat overleg goed. Bij het toekennen van verantwoordelijkheid aan die lokale besturen en lokale mobiliteitsspelers slaagt men erin om enige consensus tot stand te brengen.

Is dat werkbaar? Leidt dat tot efficiëntere resultaten? Slaagt men er ook in om private partners te betrekken bij dat vervoer op maat, taxidiensten of andere? Slaagt men erin om met diezelfde middelen een beter en meer aanbod te doen aan de lokale inwoners? Dat is vooral de oefening. Ongetwijfeld zullen daar zaken uit volgen die niet alleen betrekking hebben op de budgettaire verdeling tussen het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Ik denk dat we vooral daaruit zullen moeten leren.

Ik kom dan bij de timing van de reorganisatie. Ik plan dat we voor de zomer in de raad van bestuur van De Lijn, met betrokkenheid van de ondernemingsraden, dat plan rond moeten hebben.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Dank nogmaals voor het wel heel uitgebreide antwoord, minister. Het is ook een heel belangrijk thema. De Lijn en wij met z'n allen die met het openbaar vervoer begaan zijn, staan voor een heel grote uitdaging om de basisbereikbaarheid goed te ontplooiën. Hopelijk lopen de proefprojecten verder echt goed.

Ik wil nog een suggestie doen, niet zozeer aan de minister, maar wel aan de commissie. Roger Kesteloot komt hier in een hoorzitting spreken, ergens in juni als ik me niet vergis. Misschien kunnen we tegen dan meer klaarheid scheppen over de stand van zaken van de hele reorganisatie en de proefprojecten. Het lijkt me nuttig daarop over een goede twee maanden terug te komen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Zoals gezegd, ben ik benieuwd naar het resultaat van de reorganisatieoefening, minister. Als ze de klant ten goede komt, is dat een

goede zaak. Toch wil ik ten behoeve van de collega's die al eens de indruk geven dat De Lijn een log, geldverslindend waterhoofd heeft, volgende kanttekening maken. Het auditagentschap van de Vlaamse overheid heeft in 2013 de overheadkosten van alle mogelijke Vlaamse entiteiten bestudeerd en kwam tot de volgende resultaten. Anno 2013 – ik geef toe dat de gegevens een beetje ouder zijn, maar ik neem aan dat het niet in slechte zin is geëvolueerd – bedroeg de gemiddelde overheadkost voor de Vlaamse overheid in haar geheel 7,48 procent. Bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken was dat 4,79 procent en bij De Lijn 2,89 procent. De Lijn had toen de laagste overheadkost van alle Vlaamse overheidsagentschappen. Dat mag toch even worden gezegd. Maar als het nog beter kan, mij niet gelaten.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de rij- en rusttijden van chauffeurs in bijberoep – 1739 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): We weten allemaal dat in het wegvervoer chauffeurs zich aan bepalingen inzake rij- en rusttijden moeten houden. In het vrachtvervoer gelden die vanaf 3,5 ton en in het personenvervoer vanaf 9 personen.

In de praktijk van vandaag zien we dat de categorieën vrachtvervoer van minder dan 3,5 ton en busjes van minder dan 9 personen op ons wegennet ook goed vertegenwoordigd zijn. De afgelopen maanden hebben collega's geregeld vragen om uitleg gesteld over het toenemend aantal bestelwagens op de weg ten gevolge van de boeiende internetverkoop. We zien dat de kleinere voertuigen in vracht- en personenvervoer aan belang winnen, maar niet onderworpen zijn aan de regels rond rij- en rusttijden.

De aanleiding voor mijn vraag ligt in de persartikels over Just Cargo, een Nederlands bedrijf dat ook de intentie heeft om in België te starten. Bij Just Cargo kunnen mensen als chauffeur bijklussen zonder dat hun veel vragen worden gesteld. Ze moeten twee jaar een rijbewijs hebben en vlot bereikbaar zijn met de smartphone en dan kunnen ze voor en na hun dagtaak naar believen pakjes rondbrengen. Geen rij- en rusttijden. Ook wij, minister, kunnen na onze dagtaak tot diep in de nacht pakjes rondrijden, met alle gevaren van dien. Er wordt dus erg op de verantwoordelijkheidszin van de chauffeurs gerekend, terwijl misbruik toch wel mogelijk is.

Daarom heb ik volgende vragen voor u. Hoe ziet u deze nieuwe trend? Hebt u er een zicht op hoeveel chauffeurs in deze sector actief zijn? Kunt u binnen uw bevoegdheidsdomein maatregelen nemen? Is volgens u een uitbreiding van het wettelijk kader van de rij- en rusttijden mogelijk?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Van Miert, de regels rond rij- en rusttijden voor het wegvervoer zijn natuurlijk vooral opgesteld vanuit een bekommernis om de arbeidsvoorwaarden en de sociale bescherming van de bestuurders. Daarnaast moeten ze ook zorgen voor een gelijk speelveld en een eerlijke concurrentie in de sector garanderen. Van mensen die in bijberoep, na hun gewone dagtaak, met pakjes gaan rondrijden, weten we natuurlijk niet wat ze in de loop van de dag hebben gepresteerd. Zij vallen daar hoe dan ook buiten.

Vooralsnog zijn deze bevoegdheden een exclusief federale materie. Daarom hebben we geen zicht op het aantal bestuurders dat in bijberoep in de sector actief

is. We hebben over deze materie wel geregeld overleg met de Europese Commissie en hebben de Commissie ook laten weten dat wij voorstanders zijn van een Europese regeling inzake rij- en rusttijden voor alle personen- en goederenvervoer. Vermoeidheid is immers een van de belangrijkste oorzaken voor ongevallen en het is van groot belang hieraan de nodige aandacht te schenken bij alle types weggebruikers. Met de invoering van de rij- en rusttijden werd op Europees niveau ingegrepen voor het zwaardere goederen- en personenvervoer, maar er geldt inderdaad een vrijstelling voor alles onder de 3,5 ton. Die categorie is aan veel minder regels gebonden. Voor deze chauffeurs geldt de regeling voor rij- en rusttijden niet, hoewel ze ook veel op de baan zijn.

Uit gegevens blijkt dat de helft van de dodelijke arbeidsongevallen op de weg gebeurt. Een verdere mentaliteitswijziging is dus duidelijk nodig. Omdat dit zeer belangrijke informatie is die tot meer verkeersveiligheid kan leiden, heb ik in het verkeersveiligheidsplan specifiek een maatregelafiche over de verkeersveiligheidscultuur in bedrijven opgenomen. We sporen daarbij alle werkgevers en werknemers aan na te denken over hun gedrag in het verkeer. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde heeft haar aanbod naar bedrijven sterk uitgebreid met een reeks aangepaste opleidingen. We zullen daar nog meer op inzetten en we proberen de werkgever ertoe te brengen ook van verkeersveiligheid een echt item te maken, met zelfs rechtstreekse benefits voor de organisatie en efficiëntie van de betrokken bedrijven.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik begrijp natuurlijk dat het wetgevend kader uiteraard een federale bevoegdheid is, aangezien het over arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming gaat. Iedereen zal het er echter wel mee eens zijn dat het eigenlijke probleem de verkeersveiligheid betreft, en dan komen we wel bij uw bevoegdheden terecht. Dat geeft u ook aan. We hebben het de afgelopen dagen ook gezien. Ondanks het goede weer werden onze snelwegen geteisterd door kop-staartaanrijdingen. Een grote rol daarin speelt onoplettendheid, die heel vaak het gevolg is van oververmoeidheid. We mogen dus echt niet licht over deze problematiek heen stappen.

Tot slot hoop ik dat u het regelmatig overleg zult gebruiken om er samen met de collega's van het federale niveau op aan te dringen dat Europa een eensgezinde wetgeving invoert voor alle transporteurs, ongeacht de tonnage of het aantal personen dat ze vervoeren. Onze transportsector heeft het sowieso al niet makkelijk door de concurrentie van de lageloonlanden. Als er dan nog een fenomeen zoals Just Cargo bij komt, dat dezelfde jobs met andere spelregels en modaliteiten uitoefent en minder aan regels gebonden is, dan weegt dat voor onze transportsector extra zwaar. Ik richt dus alle hoop op het Europees overleg om een gezamenlijk standpunt in te nemen los van tonnage of aantal personen. Vervoer is vervoer en daarvoor moeten dezelfde regels gelden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over extra middelen voor prioritaire spoorinvesteringen – 1791 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het meerjareninvesteringsprogramma voor de spoorwegen – 1832 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, dames en heren, een goede twee maanden geleden hebben wij hier van gedachten gewisseld over de stand van zaken met betrekking tot het uitblijven van een meerjarig investeringsprogramma voor het spoor en de gevolgen hiervan voor de Vlaamse spoorstrategie. De gedachtewisseling vond plaats naar aanleiding van het nieuws dat de NMBS-Groep 1 miljard euro mocht lenen, onder andere om het Gewestelijk Expresnet rond Brussel af te werken.

Tijdens de commissievergadering van 9 februari 2017 zei u dat u aan uw federale evenknie, minister Bellot, had gevraagd om spoedig een vergadering van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) te organiseren.

Tijdens de eerste week van het paasreces hebben we berichtgeving gelezen in een aantal media over een persbriefing van minister Bellot, waarin nogmaals bevestigd werd dat er 1 miljard euro extra zou kunnen worden geleend voor de afwerking van het voorstadsnet rond de hoofdstad. Dit extra miljard euro zou tevens uitzicht bieden op 368 miljoen euro aan extra spoorinvesteringen voor Vlaanderen, al moet die toewijzing nog gebeuren binnen de Investeringscel voor het spoor.

Het spoorinvesteringsbeleid zit nu al twee jaar in lopende zaken. Het staat eigenlijk zo goed als stil. Er wordt in deze commissie al eens gegoocheld met de term 'historisch'. Dit is ook historisch, maar het is absoluut geen verdienste. Ik reken op snelle historische doorbraken wat dat betreft.

Minister, kunt u bevestigen dat er uitzicht is op 368 miljoen euro aan investeringsmiddelen, specifiek voor Vlaamse spoorprojecten? Is er al een bestemming voor die middelen? Zo ja, aan welke projecten zouden deze worden toegewezen? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het nieuwe meerjareninvesteringsprogramma voor het spoor? Beschikken Infrabel en NMBS intussen over een afgewerkt investeringsprogramma? Werd dit politiek afgeklopt? Wat is de stand van zaken van de hieraan gekoppelde dossiers, in casu het vervoersplan 2017, waarover momenteel trouwens een roadshow loopt in de verschillende provincies, en de beheersovereenkomsten tussen de Federale Regering en de NMBS-Groep?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, eind maart heeft de federale premier de contouren van een nationaal investeringspact voorgesteld. Hij mikt op 30 miljard euro aan strategische investeringen tot in 2030.

Tegelijk communiceerde uw federale collega van Mobiliteit, de heer Bellot, dat deze aankondiging ook bevestigt dat de Federale Regering 1 miljard euro leent om te investeren in de uitbreiding van het spoor. Deze som komt boven op de middelen voor een nieuw investeringsprogramma van de NMBS en Infrabel, maar daarop is het al meer dan twee jaar wachten.

Intussen heeft minister Bellot ook de verdeling van dat miljard extra toegelicht. Vlaanderen zou tot in 2020 kunnen rekenen op 429 miljoen euro, waarvan 368 miljoen bestemd zou zijn voor nieuwe sporen. Dat laatste opent perspectieven voor de uitvoering van de Vlaamse spooragenda die aan elf spoorprojecten voorrang geeft.

Eerder verklaarde deze Vlaamse Regering, bij monde ook van de minister-president, dat van deze elf projecten de reactivering van lijn 18 – de spoorverbinding tussen Hasselt en Neerpelt – de prioriteit der prioriteiten is. Die lijn 18 is overigens een van de drie Limburgse projecten op de Vlaamse spooragenda. De elektrificatie van lijn 19 – Mol-Hamont-Weert – is een ander project. In het eind vorig jaar getekende addendum bij de overeenkomst over de realisatie van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, is voor dat tweede project een financiële inbreng van Nederlandse zijde opgenomen. Aan Belgische zijde probeert minister Bellot bij de Europese Commissie subsidies los te peuten voor dit zogenaamde

crossborderproject, maar kondigt hij ook een federale financiering van het niet-gesubsidieerde deel aan.

Minister, bevestigt u dat Vlaanderen tot in 2020 alvast kan rekenen op 429 miljoen euro aan extra investeringsmiddelen voor sporen en treinvervoer? Bevestigt u dat er van deze som 368 miljoen euro zal worden bestemd voor een uitbreiding van de sporen in Vlaanderen? Waaraan zal in dat geval de resterende 61 miljoen euro worden besteed? Hebt u in het overleg met uw federale collega en in de schoot van de zogenaamde Investeringscel voor het spoor verkregen dat de 368 miljoen extra voor spooruitbreiding zal worden uitgegeven aan projecten van de Vlaamse spooragenda?

Handhaaft u de opstelling van de Vlaamse Regering dat de reactivering van lijn 18 een prioriteit der prioriteiten is en dat dit dossier zodoende in aanmerking komt om als allereerste te worden uitgevoerd met de extra middelen die de Federale Regering nu op tafel legt? Welke waarborgen hebt u dat Infrabel voor lijn 18 effectief en op korte termijn de koe bij de horens vat en zorgt dat de reactivering van deze spoorverbinding tegen 2020 een feit is? Hoeveel middelen zal deze reactivering weghappen uit het extra investeringsbudget van 368 miljoen euro?

Gezien deze extra investeringsmogelijkheden gelimiteerd zijn, aan welke andere spoorprojecten van de Vlaamse spooragenda geeft u nog voorrang? Hebt u van de federale minister bericht gekregen over de indiening van een subsidiedossier bij de Europese instantie voor de elektrificatie van lijn 19, de voortgang ervan bij deze instanties en over een timing voor de beslissing ter zake? Hangt dit project af van een positieve subsidiebeslissing? Hebt u een plan B achter de hand bij een negatieve subsidiebeslissing?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dames en heren, er is grote overeenstemming in deze commissie, namelijk de weerkerende vragen omtrent de spoorinvesteringen, waarbij ik er niet aan twijfel dat er een breed draagvlak is voor de regionalisering van deze bevoegdheid en de toekenning ervan aan deze minister, waarvoor dank.

Er waren vragen over de aankondiging van minister Bellot over de investeringsbedragen. Tot op heden is er nog geen enkel initiatief genomen door de minister in kwestie om met de gewesten politiek te overleggen over de beslissing over de deugdzame schuld van 1 miljard euro. Ik had eerder al geanticipeerd om de besluitvorming over de spoorinvesteringen door de federale overheid te versnellen. Via een brief van februari 2017 heb ik aan minister Bellot gevraagd om het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit bijeen te roepen over de spoorinvesteringen. Ik heb tot heden dus nog geen enkele toelichting gekregen van minister Belot over de beslissing, en dus ook niet over de bedragen voor de spoorinvesteringen.

Er is wel op administratief niveau contact geweest tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer – ook met enig voorbehoud – en de secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Daar werd verwezen naar de beslissing van de federale ministerraad in het kader van de budgettaire controle met betrekking tot het GEN rond Brussel door het zogenaamde 'miljard deugdzame schuld'. Volgens de FOD Mobiliteit zou een bedrag van 368 miljoen euro beschikbaar zijn voor spoorinvesteringen aan Vlaamse kant.

Er wordt wel gewacht op verdere instructies van het kabinet van minister Bellot om de administratieve Investeringscel Spoorwegen opnieuw te starten. Ik wil zelf duidelijkheid over het geheel van de spoorinvesteringen, zowel de federale als de gewestelijke componenten. Wat de gewestelijke component betreft, wil ik specifiek worden geïnformeerd over de berekeningswijze van de verdeling van de deugdzame schuld, over de toepassing van de 60/40-verhouding en over de wijze waarop het betrokken bedrag tot stand is gekomen.

Ondertussen handhaaf ik natuurlijk de prioritaire investeringsprojecten die de Vlaamse Regering eerder heeft goedgekeurd. De Investeringscel Spoorwegen, waarin de NMBS, Infrabel en de gewesten natuurlijk zijn vertegenwoordigd, zal eerst op administratief vlak de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel technisch op onze gewestelijke prioriteiten afstemmen. Vervolgens moet in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) op strategisch vlak politiek overleg worden georganiseerd tussen de federale en gewestelijke ministers van Mobiliteit.

Wat het bedrag van de deugdzame schuld betreft, moet ik terzijde nog opmerken dat dit volgens mij nog steeds langs de raad van bestuur van Infrabel moet passeren. Het idee is dat Infrabel een grotere schuld zou opbouwen. Het gaat om een bijkomende schuld van 1 miljard euro. Ik denk niet dat de raad van bestuur dit ondertussen heeft goedgekeurd. Ik kan me vergissen, maar ik heb hierover ook een gesprek met de heer Lallemand gevoerd. Hij heeft me bevestigd dat de raad van bestuur van Infrabel hierover nog geen akkoord heeft bereikt.

De reactivering van spoorlijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt blijft natuurlijk een van de spoorprioriteiten. Dat verandert niet. Er is me gevraagd wat de kostprijs zou zijn. Het betreft een investering van 197 miljoen euro voor een dubbelsporige niet-geëlektrificeerde lijn. Voor een enkelsporige lijn bedraagt de raming 117 miljoen euro. Indien we die wensen te elektrificeren, moeten we daar nog eens 21 miljoen euro bij tellen.

Het lijkt me niet de eerste prioriteit nu al andere spoorprojecten aan de bestaande lijst toe te voegen. Het komt er vooral op aan te zien wat er van de bestaande elf spoorwegprioriteiten zal komen. Het lijkt me niet verstandig daar nu al in te rommelen of die lijst nu al aan te vullen. De lijst is gekend.

Wat de verhouding tussen het vervoersplan en de beheerscontracten betreft, heeft de NMBS tijdens haar roadshow door de verschillende provincies beklemtoond dat de realisatie van het vervoersplan natuurlijk afhankelijk is van de goedkeuring van het investeringsplan van Infrabel door de Federale Regering.

Tijdens de vergadering van het ECMM van september 2016 hebben we beslist dat deze dossiers met elkaar zijn verbonden. Het vervoersplan, het toekomstige meerjareninvesteringsplan, de nieuwe beheerscontracten van de NMBS en Infrabel en het Gewestelijk Expresnet vormen een onlosmakelijk geheel. Er kan geen sprake zijn van voorafnames op de elf prioritaire spoorinvesteringen die het Vlaamse Gewest bij de Investeringscel Spoorwegen heeft ingediend.

Die beslissing is genomen naar aanleiding van een vorige discussie. Tijdens de toelichting van het vervoersplan was al een voorafname gedaan met betrekking tot enkele lijnen. Indien ik me niet vergis, ging het om de lijnen 18, 19 en 15. Ik heb dat eruit kunnen halen. Wat mij betreft, kan het vervoersplan enkel worden gefinaliseerd in functie van de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en van Infrabel.

Ik heb van de bestuurders van de NMBS en van Infrabel vernomen dat de beheerscontracten tussen de NMBS en Infrabel en de federale overheid nog niet zijn afgesloten. Ik zal de gewestelijke bestuurders van het Vlaamse Gewest in die raden van bestuur vragen de belangen van Vlaanderen maximaal te verdedigen tijdens de onderhandelingen over die beheerscontracten.

Ik kan nog meedelen dat Infrabel in februari 2017 bij de Europese instantie een subsidiedossier betreffende de elektrificatie van spoort 19 heeft ingediend. We verwachten dat daarover tegen de zomer een beslissing zal worden genomen. Gezien de bevoegdheidsverdeling is het echter niet aan mij om als Vlaams minister van Mobiliteit een plan B voor een federale bevoegdheid uit te werken.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat het bedrag van 368 miljoen euro betreft, hebt u in de voorwaardelijke wijs gesproken. Minister Bellot heeft dat bedrag natuurlijk wel vermeld tijdens een persbrieven op zijn kabinet. Ik neem aan dat het wel zal kloppen. Ik heb begrepen dat er nog geen verder politiek overleg met de gewesten is gepleegd. Daarom gebruikt u de voorwaardelijke wijs.

De nonchalance waarmee wordt omgegaan met het investeringsbeleid van een van de belangrijke sectoren in het land, de transportsector, vind ik hemeltemgend en onverantwoordelijk. Ik heb vandaag een artikel gelezen in Metro, een krant die vooral door gebruikers van het openbaar vervoer veel wordt gelezen. Ze worden warmgemaakt voor het nieuwe vervoersplan voor het spoor. Wat het aanbod en de frequentie betreft, stijgen de procenten overall, ook rond mijn mooie thuisstad Gent. We verheugen er ons op. De waarheid is natuurlijk dat dit voorlopig allemaal on hold staat tot Infrabel en de federale ministerraad het investeringsplan hebben goedgekeurd. Dat staat in kleine lettertjes ook op de powerpointpresentatie die is getoond tijdens de roadshow die de NMBS door verschillende provincies heeft georganiseerd. We zagen krachtige grafieken, mooie beloften en schitterende perspectieven. Overall stond echter 'onder voorbehoud' bij. Blijkbaar zal het nog een tijdje duren.

Ik betreur dit enorm. Ondertussen explodeert de filedruk in Vlaanderen en exploderen ook de hiermee gepaard gaande kosten voor onze economie, ons milieu en onze gezondheid. De investeringen in wat iedereen hier de ruggengraat van het openbaar vervoer noemt, liggen gewoonweg stil. Ik vind dat hemeltemgend.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik heb heel vaak de woorden 'zou', 'niet' en 'nog niet' gehoord. Dat is de voorwaardelijke wijs waarover de heer Vandenbroucke het had. Hoewel ik dit ook stuitend vind, probeer ik me met betrekking tot dit dossier desalniettemin constructief op te stellen. Er is geen andere optie en er is geen plan B. Ik zou echter wel een paar bijkomende vragen willen stellen.

U hebt verklaard dat het ECMM hierover nog niet heeft vergaderd. Wanneer komt het ECCM dan wel samen? Is al een moment bepaald? Zo neen, wie zal dan daartoe het initiatief nemen? Ik vind het belangrijk dat over dergelijke belangrijke dossiers op een ernstige wijze wordt vergaderd. Dit mag niet in de nevelen van de geschiedenis verdwijnen.

U hebt tevens verklaard dat lijn 18 een prioriteit blijft. Mijn vraag is eigenlijk of dit de prioriteit der prioriteiten blijft. Als slechts één dossier wordt gerealiseerd, zal het dan lijn 18 zijn? Kunt u dat bevestigen? In het verleden is er op die manier over gesproken. Nu de mogelijke realisatie naderbij komt, zou ik willen weten of u die woorden in de mond blijft nemen. Ik hoop het.

U hebt het gehad over de elektrificatie van lijn 19. Er is een Europees subsidiedossier ingediend. Tegen de zomer zal die beslissing vallen. Zult u tijdens de volgende vergadering van het ECMM hierover van gedachten wisselen met minister Bellot? Het lijkt me belangrijk dat dit dossier gelijktijdig wordt gerealiseerd. Dat is niet een en ondeelbaar, maar gezien de efficiëntievoordelen van een elektrificatie zou dit moeten worden gehonoreerd.

Volgens u heeft Infrabel nog geen beslissing genomen. Betekent dit dat er binnen de raad van bestuur nog discussie is over de verdeling? Betekent dit misschien dat ze nog niet hebben vergaderd of betekent dit dat dit een punt is waarover niet veel zal worden gediscussieerd, maar dat nog niet op de agenda is geplaatst? Dit lijkt me belangrijk. Als we de tijdens de voorbije jaren verschenen krantenartikelen over ons openbaar vervoer lezen, blijkt dat er een grote aankondigingspolitiek is

gevoerd. Als puntje bij paaltje komt, gaat het vaak om zaken waarover nooit ergens een beslissing is genomen. Dat zou in dit verband bijzonder jammer zijn.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, ik kan u tevreden maken. U hebt gezegd dat het goed zou zijn mocht Vlaanderen ook bevoegd zijn voor het spoor. U kunt al een en ander doen voor het spoor. Op basis van de zesde staats hervorming hebt u de mogelijkheid om een aantal regionale projecten mee te financieren voor een evenredig bedrag. U zou eigenlijk vanuit Vlaanderen boven op de 368 miljoen euro die nu is gepland, via een samenwerkingsakkoord, we moeten enkel een akkoord afsluiten met de federale overheid, een gelijkaardig bedrag van 368 miljoen euro kunnen leggen.

Tijdens de vorige legislatuur hebben we met de Vlaamse spoorstrategie – dat bestaat ook al – 51 prioritaire investeringsprojecten vastgelegd. Daarvan hebben we 8 prioriteiten der prioriteiten uitgekozen. Dus u hebt alles om effectief in te zetten op het spoor. Dus, minister, hebt u extra middelen om in te zetten als cofinanciering? Kunt u de noodzakelijke modal shift realiseren en meer verkeer van de weg halen richting het spoor?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik onthoud vooral dat u met die 368 miljoen euro in de tijdspanne 2017-2020 voluit wil gaan voor de elektrificatie van Mol-Hamont en een derde spoor tussen Gent en Zeebrugge. Ik weet ondertussen uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 13 februari dat de studies zijn aangevraagd via Europa en via TEN-T-projecten van lijn 18 Hasselt-Neerpelt en voor het havengebied Gent-Zelzate. De kwalificatie door uw grote baas, minister-president Bourgeois, voor lijn 18 is rond. Dat is de prioriteit der prioriteiten. Voor minder gaan we niet meer. Daartegen zou zelfs de secessie van de zuidelijke staten van Amerika in 1861 klein bier zijn, want dan zou het rebellie zijn. Dat is iets waar we u aan houden. Het is meermaals bevestigd. Dat u dit niet gerealiseerd krijgt voor 2020 qua budget en tijd, daar wil ik nog in komen, maar daar mag niet aan worden getornd, want dan wordt het bijeenkomen van deze commissie en dit parlement gewoon een tijdverdrijf, en daar voelen we ons allemaal te goed voor.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, ik hoor hier een warm pleidooi van mijn goede collega de Kort voor het aantrekken van extra middelen, 368 miljoen euro maar liefst. Minister, ik stel voor dat u dat eens bespreekt met de regering. Ik weet niet of er zoveel ruimte zit bij andere ministers om zomaar vrolijk te gaan schuiven met budget, maar men weet maar nooit. Het is het proberen waard.

Minister, u hebt natuurlijk mijn volle steun om als Vlaams minister met het spoor aan de slag te gaan. Waarom niet in de nabije toekomst? Ik wil u ter zake maar één zin in herinnering brengen – u hebt de Vlaamse spoorprioriteiten niet opnieuw voorgelezen, die zijn ons al genoegzaam bekend –, en die ene zin luidt dat de tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen hoog op het lijstje staat. Ik zie de heer de Kort goedkeurend knikken. Die ontsluiting mag zeker niet worden vergeten in uw prioriteitenlijstje waar u ongetwijfeld binnenkort mee aan de slag gaat.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, collega's, het is niet de eerste keer dat ik een lans breek voor spoorlijn 4. Het gebeurt niet vaak in ons land of onze regio dat zowel werkgevers als werknemers, zowel de stad als de provincie, eigenlijk iedereen, alle neuzen, in dezelfde richting staan. Als dat geen deugdzaam dossier is,

dan weet ik het niet. Het zijn tienduizend auto's van de weg. Dat zijn concrete onderbouwde cijfers. Ik hoop dat die deugdzame investering topprioriteit is en blijft, en dat u daarmee aan de slag gaat samen met federaal minister van Mobiliteit Bellot.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Nog een kleine aanvulling. U bleef een beetje wazig over de communicatie van de Federale Regering hierover. We hebben het even opgezocht. In de notificaties van de federale ministerraad van 31 maart staan wel degelijk al die bedragen. U kunt die 368 miljoen euro daar heel duidelijk terugvinden. Dat even terzijde en ter herinnering.

Het is maar een vraag: kan de regering dat bekijken? De vorige Vlaamse Regering had op een bepaald moment 200 miljoen euro ingeschreven om aan dergelijke pre- en cofinanciering te doen. Door het feit dat de plannen van de NMBS zijn uitgebleven, is dat geld ook niet uitgegeven. Toen was dat bedrag wel gevonden. Misschien moet dat eens grondig worden bekeken.

Lies Jans (N-VA): Iedereen is voor regionalisering. Dus dat kunnen we volgende woensdag in het parlement regelen. Dat zal geen probleem zijn.

We zitten nog met de realiteit, minister. U wacht op de officiële resultaten of gesprekken. Dat lijkt me zeer verstandig. In de notificatie is 368 miljoen euro neergeschreven, zegt u. U hebt gelukkig de juiste reflex, minister, om dat allemaal grondig na te kijken en na te gaan of de 60/40-verhouding die we altijd hebben vooropgesteld en blijven vooropstellen, ook hier correct is toegepast. Wat ons betreft, neem zeker de tijd om dat te bekijken en om daarover ook op politiek en niet enkel op ambtelijk niveau te discussiëren.

De prioriteiten zijn vastgelegd, ook in de Vlaamse Regering. Ik vind het zeer goed dat u daaraan vasthoudt, maar als Limburger kan ik natuurlijk alleen maar het pleidooi ondersteunen voor de reactivering van lijn 18. Ik vraag u om alles te doen wat nodig is om dat te realiseren. We weten dat dat moeilijk is.

Ik ben op de voorstelling van het vervoersplan in Limburg geweest. Er stond inderdaad ook bij 'onder voorbehoud van goedkeuring van het investeringsplan'. Toen stelde iemand een vraag aan de afgevaardigde van Infrabel, en die had naar mijn aanvoelen nog nooit gehoord van lijn 18. De antwoorden waren dan ook abominabel. Op dat vlak is het zeer goed dat u die twee zaken aan elkaar blijft koppelen, zowel de investeringen als het vervoersplan. Dat is de enige manier om de druk nog verder te kunnen opvoeren voor de realisatie van de prioriteiten die hier zijn vastgesteld.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Inderdaad 368 miljoen euro is opgenomen in de notificatie. Ik heb wel duidelijk gezegd dat inzake de financiering, want die 368 miljoen euro wordt gehaald uit de deugdzame schuld die moet worden opgebouwd door Infrabel ... Bij Infrabel is daar nog geen akkoord over. Over de manier waarop dat miljard gefinancierd zal worden, bestaat er federaal nog geen eenduidigheid. Dat maakt dat men daaromtrent nog niets – ook naar het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit – heeft geagendeerd.

Ik kan zagezegd prefinancieren en 368 miljoen euro – die er nog niet is – op de tafel leggen. Ik kan cofinancieren, mijnheer de Kort, en het zou heel simpel zijn, los van de budgettaire meervraag die ik natuurlijk sowieso veiligheidshalve al meeneem namens uw fractie naar het begrotingsoverleg. Maar inzake het samenwerkingsakkoord staat in de bijzondere wet op de hervorming der instellingen, artikel 6, §1, X, 14°, en dat is recent ingevoegd, dat de gewesten bevoegd

zijn onder de voorwaarde van het afsluiten van een samenwerkingsakkoord overeenkomstig artikel 94bis, §4nonies. Ik probeer hier nu de betrokken verwijzing te vinden. Het gaat over de modaliteiten voor het afsluiten van een samenwerkingsakkoord. Heel concreet wil dat hier zeggen dat we een samenwerkingsakkoord zouden moeten afsluiten, bij mijn weten niet alleen met de federale overheid, maar ook met alle andere gewesten.

en voor een periode die beperkt is tot de duur ervan, de bijkomende financiering voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen, om hun zichtbaarheid en intermodaliteit met openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, taxi's en autodelen te verbeteren voor zover deze verder gaan dan de investeringen die voorzien zijn in een meerjareninvesteringsplan dat effectief in voldoende financiering door de federale overheid voorziet teneinde een aantrekkelijk en performant aanbod voor het spoorvervoer dat goed aansluit op de andere vervoermiddelen te verzekeren op het gehele grondgebied, en in een door het bovengenoemde samenwerkingsakkoord vastgelegde evenredigheid ten opzichte van de federale financiering

Dat lijkt me geen evidentie, en dan nog voor een periode die beperkt is tot de duur ervan, kunnen we bijkomend financieren voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen. Er staat verder ook nog: 'in een door het bovengenoemde samenwerkingsakkoord vastgelegde evenredigheid ten opzichte van de federale financiering'. Dat wil zeggen dat de verhouding die communautair zit in het federale investeringsplan, moet worden gerespecteerd in het samenwerkingsakkoord. Heel concreet lees ik dan hoe de 60/40-verhouding moet zitten in die cofinanciering. Als Wallonië bijvoorbeeld 0 euro zou willen cofinancieren – vanuit de logica dat er een samenwerkingsakkoord zou zijn –, dan zouden wij 60 procent van 0 euro kunnen investeren, en dat is dus ook niet veel. Dat is dus de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Ik denk dat het een passage is uit de laatste staatshervorming, maar het is niet alsof dat een reddingsboei zou kunnen zijn die onmiddellijk in ons bereik is om te zorgen voor een plan B.

Het dossier van de elektrificatie zit bij de federale overheid. Ik heb het wel gesteund met een brief. Ik heb hetzelfde gevraagd aan de Nederlanders. Ik herinner mij dat ik zelf rechtstreeks met de bevoegde staatssecretaris heb gebeld om dat mee te steunen, en ik denk dat men dat ook heeft gedaan, maar dat moet ik onder voorbehoud zeggen, want het zit een beetje ver in mijn geheugen. Ik heb alleszins met de betrokken Nederlandse regeringscollega overlegd. Voor alle duidelijkheid, dit verandert niets aan onze Vlaamse prioriteitenlijst. Daar doen we niets van af.

Nogmaals, bij mijn weten heeft de raad van bestuur van Infrabel ook nog geen beslissing genomen over de financiering van dat miljard euro.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik zou nog een laatste woord willen richten tot de collega's van de meerderheid die voor de zoveelste keer, telkens als ik de vraag stel, en dat doe ik al twee jaar aan een stuk, gloedvol pleiten voor die elf Vlaamse spoorinvesteringen die al dan niet moeten gebeuren. Uw pleidooi zal alvast een pak geloofwaardiger kunnen zijn als u uw eigen partijgenoten die deel uitmaken van de Federale Regering, er eindelijk van zou kunnen overtuigen om te stoppen met die onzalige besparingspolitiek op het spoor op een moment dat we die investeringen meer dan ooit nodig hebben. Daar ligt uw verantwoordelijkheid. Ik zou voorstellen dat u ze daar ook neemt, want uw pleidooien betekenen hier anders niets.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik heb op een paar vragen nog geen antwoord gekregen. Ik neem aan dat mijn kans bij dezen voorbij is, maar ik ga ze toch even in herinnering brengen en ik zal ze anders schriftelijk stellen.

Bent u bereid om het executief comité inderdaad samen te roepen of niet? Op welke manier wilt u daarmee omgaan? Ik vind dat toch wel een belangrijke vraag. U zegt als verontschuldiging dat een aantal dingen voor u niet duidelijk zijn, waardoor u niet kunt samenkomen. Ik vraag me af wanneer het dan wel gaat gebeuren en of u daartoe het initiatief wilt nemen.

Voor alle duidelijkheid: mijn eerdere vraag was niet met de bedoeling om nog extra spoorprojecten toe te voegen aan de prioriteiten. Mijn vraag was heel duidelijk zowel in de eerste als in de tweede lijn: is lijn 18, een lijn die toch als heel belangrijk wordt ervaren in heel Vlaanderen, niet een prioriteit maar de prioriteit der prioriteiten, met dien verstande dat als er iets wordt gerealiseerd, het die lijn is? Ik heb op die vraag eigenlijk helemaal geen duidelijk antwoord gekregen, denk ik.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ontwikkelingen in het dossier Bombardier en de gevolgen van de koppeling door Bombardier van het NMBS-contract aan de door Bombardier beoogde bestelling van lagevloertrams voor De Lijn – 1798 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Voorzitter, voor het verslag zal ik eerst een korte voorgeschiedenis geven. Eind oktober 2016 raakte bekend dat de treinen trambouwer Bombardier in Brugge naast de gunning had gegrepen om 146 lagevloertrams te leveren aan De Lijn. Het order van enkele miljoenen euro's ging naar het Spaanse CAF. Volgens de directie en de vakbonden van Bombardier was het natuurlijk een drama waarvan de gevolgen voor het voortbestaan van de vestiging in Brugge en voor de werknemers in het bijzonder niet te overzien zijn. Vandaar dat men besliste om naar de Raad van State te gaan om de toewijzing van het order aan te vechten.

De Raad van State schorste de toewijzing en de aanbestedingsprocedure werd stopgezet. Ik heb u in de commissie en in de plenaire vergadering reeds verschillende malen gevraagd naar de actuele stand van zaken in dit dossier maar er is nog steeds geen duidelijkheid. Vanuit eerste bron kan ik u toch wel vertellen dat de frustratie en de ongerustheid niet alleen bij het bedrijf maar zeker ook bij de werknemers en hun families toch wel bijzonder groot is.

Een delegatie van de Vlaamse Regering en federaal minister Kris Peeters hebben ondertussen een gesprek gehad met de top van Bombardier. De top van Bombardier heeft u en de Vlaamse Regering bevestigd dat de bestelling van de trams eigenlijk cruciaal was voor het voortbestaan van de vestiging in Brugge. U bent natuurlijk niet verantwoordelijk voor de beloftes die gedaan werden door federaal minister Peeters, maar die verzekerde de top van Bombardier dat naast de NMBS-bestelling ook het order van De Lijn wel in orde zou komen. Op die manier – ook door de top van Bombardier – is het order van De Lijn gekoppeld aan de NMBS.

Misschien een nieuw element in dit dossier is dat er blijkbaar fusiegesprekken aan de gang zijn tussen Bombardier en Siemens voor hun treindivisies. Gevreesd wordt

dat het op termijn zal leiden tot een definitieve sluiting van de vestiging in Brugge en een algemene verhuis van die vestiging naar het Noord-Franse Crespin.

Minister, wat is de actuele stand van zaken? Wat is de reactie op de koppeling van het NMBS- en De Lijn-dossier? Welke impact hebben volgens u de fusiegesprekken tussen Bombardier en Siemens op dit dossier?

Ik weet uit goede bron dat er blijkbaar ook gesprekken zijn tussen Bombardier en het Spaanse CAF over het order van De Lijn. Bent u daarvan op de hoogte en kunt u eventueel toelichting geven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat ik in dezen enige discretie moet respecteren. Ik herhaal ook mijn positie in dit dossier. Het is de raad van bestuur van De Lijn die de gunningsbeslissing binnen haar investeringsmachtiging die ze van dit parlement gekregen heeft, kan en moet nemen, waarbij ze vanzelfsprekend gehouden is aan de Europese regelgeving rond overheidsopdrachten. Wie stelt dat de politiek zomaar opdrachten kan toewijzen aan een bepaalde speler of een bepaalde marktpartij, is fout. Gelukkig maar dat dit niet correct is, want het eerste slachtoffer zou onze open exportgerichte Vlaamse economie zijn die vooral leeft bij gratie van contracten uit het buitenland. Als wij enkel het binnenland zouden bedienen, zou het maar een schaarse bedoening zijn.

Ik ben mij ook terdege bewust van het belang van de werkgelegenheid die de site van Bombardier in Brugge biedt. Het is ook daarom dat ik betreur dat ondanks bijvoorbeeld het nog lopende order van 88 trams van De Lijn vanuit Bombardier Internationaal, deze werkgelegenheid in Brugge stelselmatig werd teruggeschroefd de afgelopen jaren. Ook de koppeling van verschillende dossiers met rechtstreekse impact op de toekomstige werkgelegenheid, betreur ik.

Het is inderdaad zo, met enige bemiddeling van de voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn, dat er vanuit CAF is gepolst naar een mogelijkheid tot samenwerking met Bombardier in functie van onderaanneming. Die gesprekken zouden lopen. Dat is hoopgevend. We hopen dat dit leidt tot een gegarandeerde werkgelegenheid in Brugge.

Met het alternatief van de niet-gunning is geen van beide partijen gebaat, ook De Lijn niet. Dat zou immers betekenen dat de levering van die trams die broodnodig zijn, zou worden uitgesteld voor een lange periode. Die onzekerheid zou Bombardier zeker niet verder helpen. Men kijkt daar heel concreet en op korte termijn uit naar opdrachten.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Minister, een deel van uw antwoord is natuurlijk – en ik begrijp dat ergens wel – hetzelfde als wat ik in het verleden heb gekregen, meer bepaald wanneer u wijst op de discretie, de Europese regelgeving en de autonomie van de raad van bestuur. Ik wil er toch even op wijzen dat ook de Vlaamse Regering vertegenwoordigd is in de raad van bestuur van De Lijn en op die manier misschien toch enige invloed kan uitoefenen op de uiteindelijke beslissing van De Lijn.

Ik ben blij, en dat is een nieuwigheid, met uw openheid over de contacten die er zijn tussen Bombardier en CAF, maar nogmaals, ik weet uit goede bron dat een eerste voorstel van verdeling, 85/15, met eindverantwoordelijkheid bij Bombardier werd afgewezen door Bombardier en dat ook de gesprekken tussen CAF en Bombardier ten einde zijn.

U bent zijdelings ingegaan op de mogelijke fusiegesprekken tussen Bombardier en Siemens, wat toch ook wel belangrijk is in dit dossier. U had ongetwijfeld, voor zover ik weet, vroeger ook een grote parlementaire reflex. U zult dan ook begrijpen dat als ik een dossier aanpak, ik ook probeer om daarop door te gaan. U zult begrijpen dat ik bezorgd ben over de tewerkstelling van enkele honderden werknemers en de welvaart en het welzijn van enkele tientallen gezinnen in Brugge en West-Vlaanderen. Ik wil u dan ook vragen om dit dossier van nabij op te volgen. Ik ben er trouwens van overtuigd, en ik begrijp ergens dat u daar discretie wilt bewaren, dat u tijdens de gesprekken tussen de top van de Vlaamse Regering en Bombardier, nog wel een aantal andere zaken hebt verteld dat wat u hier in het parlement vertelt. Ik reken erop dat ik daar in toekomst misschien wel inzicht in kan krijgen. Ik wil eindigen met de vraag wanneer we de finale beslissing van De Lijn mogen verwachten in verband met het order van de 146 trams.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb natuurlijk geen zicht op de impact van een eventuele fusie tussen Bombardier en Siemens. Ik denk dat zelfs de betrokken bedrijven nog geen zicht hebben op wat dit concreet zou betekenen voor de tewerkstelling in de diverse fabrieken of productie-eenheden, laat staan wat de gevolgen zouden zijn ten aanzien van specifieke contracten of aanbestedingen.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Net als de heer Danen daarnet kan ik nog een vraag stellen maar geen antwoord krijgen. Ik zou dan misschien een schriftelijke vraag stellen over wanneer de uiteindelijke beslissing van De Lijn kan worden verwacht. Daar hangt veel, zo niet alles, van af.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.