



Vlaams
Parlement

vergadering **C241**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 11 mei 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reactie van federaal minister van Mobiliteit Bellot op de uitspraken van minister Weyts over de aangekondigde extra middelen voor prioritaire spoorinvesteringen – 1908 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de variabele kilometerheffing voor vrachtwagens – 1920 (2016-2017)	9
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Mobiliteitsplan Vlaanderen – 1923 (2016-2017)	12
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Fietsinvesteringsplan 2017-2019 – 1939 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de budgettaire invulling van het Fietsinvesteringsplan – 1959 (2016-2017)	15
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebrek aan sanitaire voorzieningen voor chauffeurs bij De Lijn – 2046 (2016-2017)	26
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over knelpunten in de wegcode voor duurzame vervoersmodi – 2027 (2016-2017)	32
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nadelige wetgeving voor speedpedelecs – 2028 (2016-2017)	34
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een aangepaste regelgeving voor oldtimers – 2019 (2016-2017)	38
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over preventiemaatregelen tegen overstekend wild – 2054 (2016-2017)	39
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gewijzigde samenstelling van de raad van bestuur van De Lijn – 2072 (2016-2017)	42

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitrol van de werking van De Werkvennootschap nv – 2079 (2016-2017)

46

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reactie van federaal minister van Mobiliteit Bellot op de uitspraken van minister Weyts over de aangekondigde extra middelen voor prioritaire spoorinvesteringen – 1908 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, u herinnert zich vast nog wel dat wij op 20 april 2017, niet eens zo lang geleden, van gedachten hebben gewisseld over de aankondiging van de Federale Regering dat er een miljard euro extra zou worden geleend voor spoorweginvesteringen, wat uitzicht zou bieden op 368 miljoen euro aan spoorinvesteringen specifiek voor Vlaanderen.

Minister, ik ga niet alles herhalen wat er toen is gezegd. U hebt toen wel twee punten aangehaald: ten eerste dat er nog geen eenduidigheid was over hoe en door wie dat miljard euro zou worden gefinancierd, en ten tweede dat u ondanks een schrijven van februari 2017 van u aan minister Bellot met de vraag om het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM) bijeen te roepen over de spoorinvesteringen, u tot op dat moment, 20 april dus, nog geen enkele toelichting had gekregen van minister Bellot over de beslissing, en dus ook niet over de bedragen voor de spoorinvesteringen.

Uw federale collega heeft erop gereageerd en gezegd dat hij het betreunde dat u twijfel zaaide, terwijl door de Federale Regering wel degelijk is beslist om een miljard euro extra te lenen. Infrabel hoeft daar geen fiat aan te geven, zoals u had gezegd op 20 april, minister. Dat zal middels een lening worden gefinancierd door de Federale Regering zelf. Bovendien beweerde minister Bellot dat hij tot dan toe nog geen enkele vraag van u had gekregen over een verduidelijking met betrekking tot spoorweginvesteringen.

Minister, ik heb dit punt al vaker dan me lief is op de agenda van deze commissie gezet omdat ik de nonchalante wijze niet begrijp waarmee wordt omgegaan met een investeringsagenda die volgens mij extreem belangrijk is voor onze mobiliteit, gelet op het feit dat het spoor de ruggengraat is van ons openbaar vervoer, zoals u het zelf zegt en zoals iedereen in deze commissie al heeft beaamd. Het spoor heeft bijvoorbeeld ook een belangrijke rol in het goederenverkeer.

Minister, hebt u kennisgenomen van de reactie van uw federale collega, minister Bellot? Bevestigt u dat u reeds in februari 2017 gevraagd hebt om verduidelijking te krijgen over de spoorinvesteringen? Erkent u de stelling van minister Bellot dat er geen onduidelijkheid is over de financiering van de spoorweginvesteringen waarvan sprake, gelet op de beslissing van de federale ministerraad, en dat hierbij geen afzonderlijke beslissing over de financieringsmethode noodzakelijk is in de schoot van de raad van bestuur van Infrabel? Hebt u naar aanleiding van de reactie van uw federale collega op uw interventies hier op 20 april, contact opgenomen met zijn kabinet? Zijn er afspraken gemaakt? Zo ja, wat is er afgesproken en hoe moet het nu concreet verder met dit dossier? Wanneer zullen wij volgens u een zicht krijgen op een volledig en politiek afgeklopt meerjareninvesteringsprogramma en de plaats van de Vlaamse spoorprioriteiten hierin?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb kennisgenomen van de reactie van minister Bellot. Ik kan bevestigen dat ik met een brief van 6 februari 2017 gevraagd heb om

verduidelijking te krijgen over de spoorinvesteringen, met mijn verzoek om het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit bijeen te roepen. Daarvoor werd een datum geprikt, maar die is vervolgens verschoven. Het is nu geprikt voor begin juni.

Wat mijn uitspraken in de marge betreft, in antwoord op een van de vragen die gesteld zijn in deze commissie, weet ik natuurlijk wel dat er in de schoot van de federale ministerraad een beslissing is genomen met betrekking tot de 368 miljoen euro wat Vlaanderen betreft. Dat is opgebouwd op basis van een deugdzame schuld die moet worden aangegaan door Infrabel. Ik heb er gewoon op gewezen dat er nog wel wat watertjes moeten worden doorzommen, want de raad van bestuur moet ter zake daar ook wel een formele goedkeuring aan geven. Bovendien is er nog de discussie over de ESR-comptabiliteit, dus in welke mate dat miljard euro deugdzame schuld buiten de geconsolideerde begroting kan worden gehouden. Ik had begrepen dat daar nog wat discussie over bestond, die vooralsnog niet is uitgeklaard. Ik hoop dat die uitgeklaard wordt. Ik heb daar gewoon op gewezen.

Nu is volgens mijn informatie Infrabel zijn meerjareninvesteringsplan aan het herzien als gevolg van de beslissing van de Federale Regering van maart. Na goedkeuring van de herwerkte voorstellen van meerjareninvesteringsprogramma door de raad van bestuur, zal de FOD Mobiliteit en Vervoer nagaan of de investeringsplannen van de NMBS en Infrabel op elkaar zijn afgestemd. Je zit daar dikwijls met een gemengde financiering, waarbij de ene en de andere een deel doet, maar er moet een afstemming zijn van beide. Dat is de taak van de FOD Mobiliteit. Dan moet de FOD Mobiliteit het advies van de verschillende spoorwegondernemingen inwinnen over het meerjarenplan van Infrabel, waarna in de Investeringscel Spoor uiteindelijk het politieke debat over de keuze van de spoorinvesteringsprojecten onder leiding van het ECMM kan worden gevoerd met de gewestministers van Mobiliteit.

Dat is de sequens der gebeurtenissen. Er is inderdaad een beslissing genomen door de federale ministerraad. Ik vind het goed dat er al een beslissing is genomen, maar er zijn nog wel wat discussies die moeten worden uitgeklaard. Meer heb ik daaromtrent niet gezegd. Dat blijft de stand van zaken.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik neem er akte van dat u met zoveel woorden en een omweg zegt dat de reactie van uw federale collega eigenlijk zonder voorwerp was. Wat mij vooral interesseert, is wanneer dit land eindelijk zal beschikken over een afgeklopt investeringsplan voor de spoorwegen. Het is in deze commissie al zo vaak gezegd hoe dringend en belangrijk die elf Vlaamse spoorweginvesteringsprojecten zijn. Ik leid uit uw antwoord ook af dat ook wat dat betreft, er nog heel wat water onder de brug zal moeten vloeien. De FOD Mobiliteit moet de plannen van de NMBS en Infrabel naast elkaar leggen. Er moeten adviezen worden gevraagd. Dan pas zal de Investeringscel zich erover buigen. Dan is er politiek overleg en afklopping binnen het ECMM.

Minister, durft u – u bent daar minder concreet in geweest – er een indicatie van timing over geven?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Het is inderdaad zo dat die contouren die worden geschetst, zij het door Infrabel zij het door onze Federale Regering, stilaan duidelijk worden. Het is belangrijk dat we vanuit Vlaanderen op korte

termijn de prioritering van de prioriteringen duidelijk maken. We weten allemaal dat de volledige wenslijst hiernaast geen haalbare zaak is.

Minister, het is belangrijk dat u daar zelf ook mee richting aangeeft, al heb ik er uiteraard vertrouwen in dat u de juiste prioriteiten zult stellen. Ik lees deze week in De Tijd dat u het spoorlijn in de Vlaamse havens erg belangrijk vindt. Dat is natuurlijk zeer hoopgevend voor een project dat ik maar ook andere collega's zeer genegen zijn, met name spoorlijn 204, waar we, wat maatschappelijke winst betreft, een enorme vooruitgang kunnen boeken en waar alle neuzen – van werkgevers, provincies, werknemers, stad – in dezelfde richting staan.

Minister, beschikt u ook over mogelijkheden om zelf projecten mee te financieren? Hebt u daar meer duidelijkheid over?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceysens (CD&V): Minister, we hebben in deze commissie het nut van de Vlaamse spoorstrategie al meermaals herhaald. Het is goed dat we een olijsting hebben van de prioriteiten binnen onze wenslijst in Vlaanderen. Het is natuurlijk wel zaak om op het moment dat er effectief een mogelijkheid komt, te investeren en de Vlaamse spoorstrategie te gebruiken. Zoals de collega zegt: de prioritering der prioriteringen zal moeten gebeuren.

Minister Bellot zei in De Tijd van eergisteren dat hij met u zou samenzitten voor de zomer om na te gaan naar welke projecten de 368 miljoen euro zou gaan. Ik begrijp uit uw eerste antwoord dat dit begin juni zal gebeuren. Wat de timing betreft, klopt dat. Ik ben dan wel benieuwd hoe u daarmee verder gaat.

Ik was zelf niet in de commissie van 20 april, maar ik ben aan het twifelen geslagen. Ik heb uw minister-president in deze commissie uitspraken horen doen dat lijn 18 de prioriteit der prioriteiten is. Ik denk dat dat in Limburg bijzonder goed onthaald is, dat er eindelijk het besef groeit dat dit geen grensregio is maar een regio die centraal ligt in de euregio en die dringend nood heeft aan bijkomend openbaar vervoer, niet enkel aan bussen, maar vooral aan treinen. Daarom denk ik dat die uitspraak van de minister-president zo goed gevallen is. Ik ben dan ook hoogst verwonderd dat u op 20 april in de commissie die uitspraak niet hebt willen herhalen. Wat moeten we daaruit concluderen, minister? Dat die uitspraak vandaag niet meer geldt en dat alles opnieuw open ligt? Of kunt u mij vandaag toch bevestigen dat die uitspraak van de minister-president geen loze uitspraak is en dat u die toch hard zult maken als u begin juni met minister Bellot aan tafel zit? Ik zou daar heel graag duidelijkheid over willen hebben.

Minister, ik blijf mijn vraag herhalen over het mechanisme van de cofinanciering. Volgens mij zijn er op Vlaams niveau in onze eigen begroting nog altijd geen middelen ingeschreven. U hebt op een keer gezegd dat u wou afstappen van die cofinanciering en aan prefinanciering wou doen. Ook daar zijn volgens mij nog geen middelen voor ingeschreven. Ik zou niet graag later in de situatie komen dat de federale overheid lijn 18 wel wou uitvoeren, maar dat Vlaanderen niet klaar was met zijn huiswerk. Dat zou iets zijn wat in Limburg absoluut niet meer zou worden geaccepteerd, na de uitspraken die er in het afgelopen jaar zijn gebeurd.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, in navolging van de commissie van 20 april, waar ik de vraag aan u heb gesteld over de prioritering van de prioriteiten en de reactie van minister Bellot daarop, heb ik aan mijn collega Stefaan Van Hecke gevraagd om minister Bellot eens te vragen hoe het zit met die lening aan Infrabel en wat de stand van zaken is. Als ik het goed heb begrepen, zegt hij

gewoon: 'Infrabel zou vooraf een bedrijfskapitaal kunnen krijgen met een controle achteraf zodat de werken kunnen worden gefinancierd zonder dat Infrabel in eigen zak moet tasten. Een andere mogelijkheid is dat de overheid leent en de facturen rechtstreeks betaalt. In beide gevallen gaat het om een zuivere overheidsfinanciering.' Ik begrijp dat u zaken veel moeilijker maakt dan hij ze maakt. Ik weet natuurlijk niet wie gelijk heeft, maar ik denk wel dat het vlug duidelijk moet worden wat er precies aan de hand is, want we zijn het wachten toch wel een klein beetje beu.

Het gebeurt niet zo heel vaak, maar ik moet mijn collega Ceyskens voor een heel groot stuk bijtreden. Ik heb op 20 april inderdaad de vraag over de prioritering van de prioriteringen gesteld. Ik was ook verrast dat u niet volmondig hebt gezegd dat lijn 18 belangrijk is omdat het maatschappelijk belang daarvan ook niet te onderschatten valt.

De heer Lallemand is een paar weken geleden tijdens zijn tour door België in Limburg geweest.

En daar deed hij veel gemakkelijker over de investeringen en over de mogelijkheden. Volgens mij was er niet veel aan de hand, op voorwaarde dat hij geld krijgt, en ik heb toch begrepen dat minister Bellot hem geld wil geven, alleen moet de politiek de beslissingen nemen die moeten worden genomen, namelijk vastleggen wat eerst moet gebeuren. En dan zou hij morgen beginnen.

Er is ook gevraagd of hij openstaat voor prefinanciering of cofinanciering. Wat hem betreft, is alles mogelijk. Ik wil de vraag van de heer Ceyskens hier herhalen: hoe staat u tegenover prefinanciering? Want ik heb begrepen dat een bepaalde Vlaamse gouw het wachten echt wel beu is.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Het belang van de Vlaamse spoorstrategie is door de vorige collega's al beklemtoond. Ik zal dat dan ook niet herhalen. Minister, ik heb ook begrepen dat u druk blijft zetten op de ketel om die investeringen gerealiseerd te krijgen.

Ik vind wel dat we in deze commissie en ook in plenaire vergaderingen veel tijd stoppen – en dat is niet verkeerd bedoeld, mijnheer Vandenbroucke – in dit onderwerp, dat ook zeer belangrijk is, terwijl ik soms toch de indruk heb dat het Vlaamse niveau weinig in de pap te brokken heeft in deze federale materie.

We hebben het altijd opnieuw over investeringen, en ik weet dat dit een mantra is van u, mijnheer Vandenbroucke. Volgens u dringt deze regering de investeringen terug, wat nefast is. Ik heb er de laatste cijfers bij genomen van de Rail Performance Index (RPI) die vanuit Europa ter beschikking wordt gesteld. Als we die cijfers bekijken, denk ik dat we een andere boodschap kunnen geven aan onze federale collega's. In 2015 is België met vier plaatsen gedaald, van 12 naar 15 in Europa. Het ligt dus niet alleen aan de investeringen. Wij hebben op twee landen na de hoogste publieke kost voor onze spoorwegen. Alleen Oostenrijk en Zwitserland scoren nog hoger. Als we dan kijken naar het 'performance level', dan zien we dat Noorwegen hoger staat dan België met de helft van het budget. Wij scoren maar even goed als Roemenië en Ierland wanneer het gaat over performantie terwijl zij slechts 20 tot 30 procent van het budget krijgen dat onze spoorwegen krijgen. Wij hebben het altijd over investeringen, maar ik denk dat het tijd is dat het niet meer uitsluitend gaat over meer geld voor de NMBS. Het gaat over een bedrijf dat op het vlak van middenmanagement en hoger management – het gaat dan niet over de bestuurder en over de vriendelijke dames die wij in de wagons tegenkomen, daar hoeft niet gesnoeid – dat dringend nood heeft aan een gezondheidsoefening.

Aangezien de collega's uit Limburg zo hard vechten voor hun project, wil ik toch ook even de aandacht vestigen op de problematiek in Turnhout. Wij willen daar eigenlijk ook wel twee sporen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik ga terug naar de start van mijn politieke loopbaan in 1988. Ik werd heel snel schepen, en kreeg toen meteen een les in politieke realiteit. Ik had heel veel plannen en ik kon daar een heel verhaal rond breien, maar toen bleek, en dat zei de fractieleider van de oppositie, dat wat niet in de begroting staat, ook niet bestaat. Dat zijn woorden in de wind, dat is praat voor de vaak. Ik had een heel verhaal voorbereid, wereldbestormer, klaar om de wereld te veranderen, maar er stond niets in de begroting, zelfs geen symbolisch bedrag om een ontwerper aan te stellen of een studiebureau onder de arm te nemen. Dat was voor mij een levensles in de politiek. Wat niet in de begroting staat, bestaat niet.

Samen met een aantal collega's uit Limburg waren wij op 28 april te gast bij Luc Lallemand. Infrabel deed toen een ronde langs de provincies. Het ging over de aanwerving van een aantal nieuwe collega's. Dat was een heel bijzondere ervaring: mensen werden daar uitgenodigd voor een sollicitatiegesprek, ze werden ondervraagd en moesten een medisch onderzoek ondergaan en kregen op datzelfde moment nog te horen dat ze zouden worden aangeworven. Zo mochten een aantal mensen uit de biomassacentrale van Langerlo gaan werken bij de dienst bovenleidingen.

Toen we ons mantra opnieuw begonnen af te spelen en onze zorgen wilden uiten, zei de heer Luc Lallemand ons dat wij ook een project kunnen financieren buiten alle mogelijke samenwerkingsovereenkomsten om. Wij kunnen dus geld op tafel leggen, en dan voeren zij dat project uit met het professionalisme dat hun eigen is en op een prijsverantwoorde manier.

Minister, we kennen allemaal minister-president Geert Bourgeois. Dat is een heel serieuze hardwerkende minister-president, maar dat is niet zo iemand van de spontane ontboezemingen, dat is iemand die emoties zeer goed in de hand heeft en die de ratio altijd laat bovendrijven. Hij heeft zichzelf altijd zeer sterk in de hand. En minister-president Bourgeois zei tijdens die toenmalige commissievergadering, en dat was meer dan wij mochten verhoppen, dat lijn 18 Hasselt-Neerpelt, de derde Spartacusverbinding, die moet worden gerealiseerd via de NMBS, de prioriteit der prioriteiten was voor de Vlaamse Regering.

Hij heeft dat meermaals herhaald. We hebben dat allemaal gevraagd, en telkens kregen we bevestiging, in hitparadeterminen, 'met stip op één'. Ik heb het niet verzonnen en niemand kan me tegenspreken. De minister-president, met de sérieux die hem aangeboren is, heeft dat toen meermaals uitgesproken.

Minister, het volgende valt dan inderdaad op. In de nabespreking van de commissievergadering van 20 april had iedereen het erover dat u, die ook goed van de tongriem gesneden bent en ook niet bang bent om concreet te zijn, en ik bedoel dat telkens als een compliment, dát niet uitgesproken kreeg. Dat is met stip op één de prioriteit der prioriteiten, mocht u dat ondertussen zijn vergeten, maar we hadden dat natuurlijk heel graag bevestigd gehoord.

Collega's, ten slotte lijkt het me in ons aller belang om in het huidige meerjaren-investeringsplan van Infrabel, van de spoorwegen, zeker te gaan voor de projecten die nu, op korte termijn realiseerbaar zijn. Dan denk ik bijvoorbeeld aan de elektrificatie van de verbinding Mol-Hamont. Dat lijkt me uiteraard heel belangrijk. Collega De Clercq heeft inderdaad ook een terecht punt als hij wijst op het derde spoor Brugge-Zeebrugge. Onze partij is één, 'fort et uni'. Ik denk dus

dat we dat vooral ook niet uit het oog mogen verliezen, en dat is dan meer een tactische opstelling.

Minister, wat dat verhaal van die lijn 18 en de prioriteit der prioriteiten betreft, we zitten samen in de meerderheid en we zijn ook loyaal. Dat moeten de collega's van de oppositie ook begrijpen. Dit is echter wel iets dat door de minister-president is uitgesproken. De objectieve nood wordt ook door niemand betwist. Dat willen we wel heel graag opnieuw bevestigd horen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Vlaams-Brabant, niemand?

Wat de timing betreft van een en ander, ik heb u de volgorde der gebeurtenissen geschetst. Dat ligt natuurlijk allemaal in federale handen. Ik waag me niet aan een gok daaromtrent. Die van u is even goed als die van mij. Ik ga ervan uit dat we begin juni meer horen en dat ook minister Bellot dan meer zicht heeft op een concrete timing. Ik stel mijn hoop dus daarop.

Wat onze prioriteiten en de vastlegging daarvan betreft, ik wil eerst zekerheid over de bedragen die we ter beschikking zullen krijgen. Neen, de woorden van de minister-president zijn nooit loos, maar ik doe ook geen voorafnames. Ik zal, zoals het hoort, een en ander bespreken in de schoot van de Vlaamse Regering, inclusief scenario's met betrekking tot alternatieven, afhankelijk van hetgeen wordt voorgesteld. In het kader van die alternatieven is er de prefinanciering en de nog veel moeilijkere cofinanciering, wat dan weer een samenwerkingsakkoord vereist, op basis van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Dan heb je ook altijd het gegeven dat daar eerst een financiering van de andere kant tegenover moet staan, en dat je ook bepaalde verhoudingen moet respecteren. Je kunt dus geen projecten prefinancieren of cofinancieren die niet door Infrabel of de NMBS worden opgenomen. Iets dat niet wordt geïnvesteerd, kun je ook niet prefinancieren of cofinancieren. Als we eenmaal zekerheid hebben over, bijvoorbeeld, die 368 miljoen euro en de mogelijkheid tot het aanduiden van spoorprioriteiten wat de financiering van dat bedrag betreft, met de vraag wat onze ruimte ter zake is, dan zal ik ook met het oog daarop aan de Vlaamse Regering een voorstel doen, en dan zullen we daarover vanzelfsprekend collegiaal een beslissing nemen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Collega Van Miert, uiteraard moeten efficiëntieoefeningen altijd gebeuren. Dat is de plicht van elke organisatie, ook van de NMBS. Ik wijs u er echter op dat de besparingen in de spoorwegen waartoe is beslist, zo diep gaan dat ze óók snijden in het investeringsbudget van de NMBS en van Infrabel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de variabele kilometerheffing voor vrachtwagens – 1920 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, de kilometerheffing voor vrachtwagens is gestart op 1 april 2016. Daarvoor werd een samenwerkingsakkoord gesloten tussen de Vlaamse, de Waalse en de Brusselse Regering. Dat was een mooi voorbeeld van samenwerkingsfederalisme. Het samenwerkingsakkoord legt

bepaalde algemene principes vast. Op andere vlakken zijn de gewesten vrij om een eigen invulling te doen. Zo wordt de berekeningsformule voor de kilometerheffing vastgesteld in het samenwerkingsakkoord, maar staat het de gewesten vrij om het tarief te bepalen. Dat kan variabel zijn, afhankelijk van een bepaalde tariefzone, een welbepaalde rijrichting of een welbepaald moment.

De drie gewesten hebben er in eerste instantie voor gekozen om een vast tarief te hanteren, onafhankelijk van plaats en tijdstip, maar recent heeft Waals minister van Mobiliteit Di Antonio het idee geopperd om met variabele tarieven te werken in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Om de spits naar Brussel te verbeteren, zou hij graag hebben dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een hogere kilometerheffing zou hanteren tijdens de spits en het tarief tijdens de daluren lager zou leggen, of zelfs op nul zou brengen. Hij heeft ook gezegd dat idee te zullen voorleggen tijdens de volgende vergadering van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit.

Ik wil u daarover enkele vragen voorleggen. Bent u van mening dat een variabel tarief de spits kan verlichten, niet alleen in Brussel maar bijvoorbeeld ook rond Antwerpen? Wat gaat uw houding zijn op de bijeenkomst van het comité? Steunt u de vraag naar een variabel tarief in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Plant u al dan niet zelf de invoering van een variabel tarief in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, een slimme kilometerheffing kan vanzelfsprekend een positieve impact hebben op de files, op voorwaarde dat die veralgemeend wordt ingevoerd. Ik herhaal dat ik een voorstander ben van de invoering van een slimme kilometerheffing. We zijn met voorbereidend werk op dat vlak bezig. Samen met de gewesten is er anders beslist, maar het is mogelijk om de tarieven te laten variëren, bijvoorbeeld naargelang het tijdstip – zoals de tarieven nu variëren naargelang de uitstoot en het gewicht van de vrachtwagens. Evenwel is het zo dat *pacta sunt servanda*. In deze commissie heb ik van in het begin en heel openlijk gezegd dat met de transportsector is afgesproken om de invoering van een variabele heffing naargelang het tijdstip pas te doen op het moment dat we de kilometerheffing voor personenwagens invoeren. Want het vrachtverkeer is goed voor slechts enkele procenten van de totale verkeersstromen. Met als gevolg dat een invoering uitsluitend voor vrachtverkeer door de bank genomen een zeer beperkte impact op de mobiliteit zal hebben.

De transportsector is echt geen vragende partij om onmiddellijk een slimme kilometerheffing in te voeren omdat dit zou kunnen leiden tot een stijging van de tarieven op de meest gevraagde leveringstijden, dat is: vlak voor het moment dat de winkels openen. De impact van een variabele regeling zou dus meer negatieve gevolgen hebben voor de binnenlandse transportsector dan voor de buitenlandse sector. Het engagement om de invoering uit te stellen nam ikzelf, maar ook de andere gewesten deden dat. Uiteraard zal ik de voorstellen van de andere gewestministers bekijken en met hen bespreken. Wijzigingen van de tarieven in andere gewesten hebben natuurlijk een impact op de verkeersintensiteit op de Vlaamse wegen. Ik zal met grote openheid naar hen luisteren en sluit niets uit. Maar de context en de afspraken gemaakt bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens heb ik u geschetst.

Dirk de Kort (CD&V): Dank voor uw antwoord. Ik denk dat we er alle belang bij hebben om de gevolgen van zo'n invoering voor de congestiegevoelige gebieden zoals Antwerpen in kaart te brengen. Daar kan de impact groter zijn. Er kan daar 's nachts meer vrije capaciteit worden aangesproken. Enkele procenten verschil kunnen een grote impact hebben op het aantal file-uren die overdag worden opgetekend, en dat is zeker zo met de werken die er zullen komen in het kader van de realisatie van de Oosterweelverbinding. Dat laatste merken we nu al, als we

kijken naar de werken die in het Antwerpse nu worden uitgevoerd. De transportsector neemt zelf initiatieven. De sector vraagt om de tol aan de Liefkenshoektunnel te verlagen, en gaat na wat er op logistiek vlak nog kan worden aangepast. Zo vraagt men zich af of en hoe de nachtvergoeding kan worden aangepast. Kan men ervoor zorgen dat men die pas uitkeert wanneer er een verblijf aan wordt gekoppeld? Als dat niet kan, bestaat het gevaar dat men in de toekomst de goederen niet meer ter plaatse krijgt.

Ik stel dus vast dat de transportsector, die vroeger een eerder negatieve houding aannam, meer en meer gaat meedenken. Zo denk ik aan Comeos, dat een vragende partij is om te onderzoeken of een variabele heffing niet tot de mogelijkheden behoort. Men is ervan overtuigd dat er nood is aan een variabele heffing, maar ook aan het herbekijken van de globale logistieke keten. We moeten dus blijven nagaan hoe we de capaciteit die er 's nachts is, beter kunnen aanwenden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, uw evaluatie zal erg belangrijk zijn, minister. Ook de versterking van het onderliggende net is dat. Vlaanderenbreed wordt ernaar gevraagd.

Het sturende aspect – als we het hebben over de kilometerheffing voor vrachtwagens – is, denk ik, het sluitstuk van elke kilometerheffing. We moeten dat in functie doen van tijd en plaats om corrigerend op te treden. Het is een soort belasting die zichzelf eigenlijk zou moeten wegwerken omdat mensen op een zeker ogenblik in de mate van het mogelijke hun gedrag bijsturen of bijstellen. Ik wou mijn bemerkingsen toch meedelen. Het zijn niet echt vragen, wel overwegingen, minister.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord

Paul Van Miert (N-VA): Ook namens mijn fractie, niet zozeer een vraag, maar enkele bemerkingsen. Ik heb al eens gezegd in deze commissie dat ik er sinds begin dit jaar probeer werk van te maken om minstens één keer per week een bezoek af te leggen aan een transportbedrijf. Deze week ben ik bij Transport Gheys geweest in Mol, een bedrijf met tweehonderd trekkers, dus geen kleintje.

Ik hoor daarbij heel veel vragen en opmerkingen, die gaan over de communicatie met Satelllic, variabele boetesystemen, moeilijkheden met het inruilen van de onboardunit (OBU), een website zoals Toll Collect, meer flankerende of andere flankerende maatregelen, maar de variabele tarifiering is in elk geval niet erg populair, om niet te zeggen heel onpopulair.

In eerste instantie moeten we de afspraken die we gemaakt hebben met de transportsector, behouden. We moeten behoedzaam zijn voor de impact van een variabele tarifiering voor de ondernemer en de transportsector.

Ik treed de heer de Kort zeker bij als het gaat over het beter benutten van de wegen en snelwegen, op de minder drukke tijdstippen, en 's nachts. De bezorgdheid moet in de eerste plaats uitgaan naar de transportsector en de ondernemers die het sowieso niet breed hebben. Als we zien welke impact het maar zou hebben, moeten we eerst een aantal zaken afwachten en vooral wachten met een algehele kilometerheffing voor we naar een variabele tarifiering gaan voor alleen de transportsector.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, het lijkt me toch wel van belang om de variabele kilometerheffing, waar mijn fractie vragende partij voor is, verder te

onderzoeken, maar niet om het op heel Vlaanderen toe te passen. We zijn er eigenlijk steeds meer van overtuigd dat het in zeer congestiegevoelige gebieden toch wel van belang is om dat verder te onderzoeken. We zijn ervan overtuigd dat het in en rondom Antwerpen, in en rondom Brussel, van belang is om verder te onderzoeken of we de kilometerheffing daar kunnen invoeren.

Mijnheer Van Miert, wij gaan ook op pad, wij leggen ook ons oor te luisteren. De mensen van de transportsector die bijvoorbeeld gevestigd zijn in het havengebied of die bezig zijn met vervoer naar supermarkten, zijn wel vragende partij voor de invoering van de kilometerheffing.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Mobiliteitsplan Vlaanderen – 1923 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): De Vlaamse overheid werkt al jaren aan een nieuw mobiliteitsplan voor Vlaanderen. De laatste ontwerpversie werd door de vorige regering behandeld op 15 oktober 2013. Die is hier dan nog eens vlak voor de verkiezingen besproken in het parlement. We kennen allemaal het verloop.

Het regeerakkoord maakt zich sterk dat dit Mobiliteitsplan Vlaanderen door deze regering zal worden afgewerkt. In uw beleidsnota preciseerde u, minister, dat u dat wilde doen in 2016. Dat is niet helemaal gelukt, onder andere het samen sporen met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen was belangrijk voor u, maar dat staat nu al een stapje verder, namelijk met een witboek.

We zijn mei 2017 en het einde lijkt nog niet in zicht. Het is een lange saga waarbij men maar niet tot een afgeklopt plan lijkt te komen. Daar is nog een vraag over gesteld door collega Vandembroucke op 9 maart. Hij vroeg ook naar het plan. U hebt toen de hele procedure uitgelegd. U zei dat u hoopt te landen tegen het eind van het jaar.

Ondertussen heeft de pers natuurlijk ook een en ander vernomen, en op 25 april naar aanleiding van een werksessie die op die dag zou plaatsvinden, stond er een artikel in De Standaard. Ik neem het er even bij. De werksessie zal zijn 'met een bonte verzameling aan actoren uit de mobiliteitssector die een voorlopige versie van het plan onder de loep neemt'.

Er volgden een paar reacties van onder meer Netwerk Duurzame Mobiliteit. Men vond de doelstellingen oké, maar de link met maatregelen ontbrak volledig. Voor de doelstelling om de CO₂-uitstoot door transport met 30 procent te verlagen, is een kilometerheffing voor personenwagens het ideale instrument, maar daarover wordt nergens in het plan gerept. Ook Voka hoopt dat er ten minste ergens een verwijzing zou zijn naar een kilometerheffing, dat men dat op zijn minst zou durven benoemen. De doelstellingen zijn dus goed, de maatregelen onvoldoende.

Nochtans herinner ik mij dat in het plan van 2013 wel degelijk maatregelen stonden met doorrekening in scenario's, zowel met als zonder rekeningrijden. Het was dan ook vreemd om te moeten lezen dat daar nu nergens sprake van is. In tegenstelling tot de vraag van 9 maart, nog niet zo lang geleden dus, die het vooral over de procedure had, hoop ik dat we vandaag ook over de inhoud kunnen praten.

Wat waren de resultaten van de werksessie van 25 april? Er is intussen nog een sessie gepland, maar wat kwam daar al uit? Wat zijn eventueel nog struikelblokken? Vindt u de kritiek terecht die nu al in de kranten staat, als zouden maatregelen ontbreken?

Waarom is het rekeningrijden voor personenwagens niet meer opgenomen? Wij hebben de tekst niet die nu voorligt. Ik heb daarnaar gezocht, maar je vindt dat nergens. Hoewel een bonte verzameling aan actoren die tekst blijkbaar wel heeft, hebben wij als parlementsleden die niet. Ik zou weleens willen weten of die dan zodanig verschilt met de tekst die in 2013 al op een ministerraad werd goedgekeurd als een ontwerp. Daar is dan openbaar onderzoek en een advies van de Mobiliteitsraad (MORA) op gekomen. Voor ons is het nu een beetje koffiedik kijken. Wij hopen dat u zo snel mogelijk kunt landen met het plan. U zei toen dat het tegen eind dit jaar zou zijn. Is die datum nog altijd haalbaar volgens u?

Wanneer gaan wij daar als parlement verder in betrokken worden? Wij hebben dat plan besproken in maart 2014, vlak voor de parlementsverkiezingen, maar als er nu natuurlijk wijzigingen in zouden zitten, is het ook wel nuttig dat we dat hier ook eens op dit niveau kunnen bespreken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We hebben daar inderdaad op 9 maart in de schoot van deze commissie een bespreking aan gewijd. Ik heb toen ook het traject geschetst en aangekondigd dat, conform de adviespraktijk en de betrokkenheid van de MORA, ik ook dialoogmomenten zou organiseren met de MORA. Zo zit het in elkaar.

Op 25 april hebben we een eerste dialoogmoment georganiseerd. Daar hebben we vooral ingezoomd op de verschillende beleidsdoelstellingen voor de middellange termijn. Die middellange termijn is dan zelfs nog 2030. Dat is een nog tamelijk abstracte oefening, omdat het over de doelstellingen op lange termijn gaat – want 2030 is toch vrij ver verwijderd in de tijd. Het gaat eigenlijk over het punt aan de horizon waar we naartoe willen. De bedoeling van die eerste workshop was om te komen tot een debat over die horizon. Indien de commissie dat wenst, kan ik de toelichting bezorgen die gebruikt werd bij die sessie. Maar het is natuurlijk maar een ontwerpversie. Dat is de cadans die mij is opgelegd. Als u mij zegt dat ik eerst een advies moet opvragen bij de MORA, dan doe ik dat ook, vooraleer naar regering en parlement te gaan. Dat is de werkwijze die vooropgesteld is.

Mijn administratie brieft mij dat tijdens die sessie verschillende aandachtspunten naar boven gekomen zijn. Men wil een ambitieus Mobiliteitsplan Vlaanderen, in een niet-ambtelijke taal. Men wil komen tot concrete, meetbare doelstellingen. Men vraagt aandacht voor innovatie. Men stelt ook dat een doelstelling formuleren één ding is, maar dat de uitdaging vooral in de realisatie ligt. Voor sommigen is het ambitieniveau te hoog, voor anderen is het te laag, maar spreken over 'struikelblokken' is volgens mij wat voorbarig.

Ik heb ook het verdere traject geschetst. Wat ik verwacht uit die sessies met MORA, is dat we een afgerond strategisch plan – dus de beleidsdoelstellingen op lange termijn – kunnen uitschrijven, maar tegelijk ook een concreet, operationeel actieplan, waar de verschillende beleidsmaatregelen in worden neergeschreven.

Volgende week, de week van 16 mei, is er een tweede workshop met MORA, die een hele dag zal duren. Daarbij worden ook de concrete beleidsmaatregelen besproken en zal een eerste consolidatie ervan kunnen gebeuren. Bijvoorbeeld de kilometerheffing zal daar zeker aan bod komen.

Wat de timing betreft, ben ik hoopvol, in die zin dat uit de grote interesse voor het stakeholderoverleg kan worden afgeleid dat het maatschappelijke middenveld

vragende partij is voor een mobiliteitsplan waarin keuzes worden gemaakt. Het is duidelijk dat men nog niet op één lijn zit wat betreft de finaliteit. Maar ik hoop tegen medio dit jaar een eerste voorstel te kunnen lanceren, zodat we tegen eind 2017 een door de Vlaamse Regering goedgekeurd Mobiliteitsplan Vlaanderen hebben, waarmee ik ook naar dit parlement kan komen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, bedankt voor het antwoord. Het zou inderdaad interessant zijn om die toelichting te bezorgen aan de commissie. Maar misschien, als er volgende week dan een tweede sessie is, waar het al over wat concretere zaken zou gaan, kan die dan meteen worden meegegeven, zodat u over twee weken dan het volledige plaatje meegeeft.

Heb ik het goed begrepen dat er een operationeel actieplan komt, buiten de algemene doelstellingen, en dat het volgende week al over dat operationele actieplan gaat? Of is dat er nog niet? U zei dat u een strategisch plan gaat maken op lange termijn, met Horizon 2030. Dat is de toelichting die men een paar weken geleden heeft gekregen, waarover al gedebatteerd is. Is dat operationele actieplan dan het volgende? Heb ik dat juist begrepen?

U hebt gezegd dat de kilometerheffing daar aan bod komt. Maar staat die nu wel of niet in de teksten? Voor ons is dat een beetje moeilijk om te volgen op dit moment. Er is ooit een tekst geweest. Die moet nog ergens in een lade liggen. Dat was zo'n dik boek, als ik het mij goed herinner. In hoeverre verschilt dat nu van de vorige versie? Als het allemaal zo lang duurt, zal er nog wel verder op gewerkt zijn. Ook het samen sporen met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zal daar allicht voor een en ander tussen hebben gezeten. Vooral dat operationele actieplan interesseert mij bijzonder, maar ik neem aan dat dat dan het volgende is. Bestaat er ook al een versie van? Of gaat u dat nadien nog maken, na die werksessies?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, iedereen wil duidelijk dat dit een wervend en ambitieus plan wordt. Het is een goede zaak dat het middenveld en zoveel mensen en organisaties interesse tonen en hieraan willen meewerken. We mogen echter niet vergeten dat we hier tijdens de vorige legislatuur al een paar jaar aan hebben gewerkt. Vlak voor de verkiezingen hebben we al een ontwerp besproken. Het lijkt me logisch dat hier nog heel wat aan moest worden veranderd en dat het niet meteen een tekst zou zijn die we na de verkiezingen konden goedkeuren.

Minister, ik ga ervan uit dat de tekst nu wel zal verschillen van de vorige versie. Ondertussen hebben we natuurlijk uw beleidsnota en uw beleidsbrieven gezien. Zeker op het vlak van mobiliteit heeft deze meerderheid volledig nieuwe accenten gelegd. Als voorbeeld verwijs ik naar de overstap van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Ik heb destijds de zoekfunctie gebruikt om de term in de ontwerpversie van midden 2014 op te zoeken. Als ik het me goed herinner, kwam dat woord daar vaak in voor. Ik hoop dat die term nu niet meer voorkomt en is vervangen door basisbereikbaarheid. Dit betekent dat de rest van het ontwerp ondertussen ook wel zal zijn bijgestuurd. Hopelijk kan dit ontwerp op een groot draagvlak rekenen en de instemming krijgen van veel mensen die naar die plannen kijken.

We hebben het zijdelings al over de kilometerheffing gehad. Iedereen voelt aan dat we steeds minder vaste taksen gebruiken en steeds meer evolueren naar verbruikstaksen. Dat is ook een Europese evolutie. De exacte beslissingen en modaliteiten vormen natuurlijk politieke beslissingen die wij met zijn allen zullen nemen. Dit staat los van wat in een mobiliteitsplan naar voren wordt geschoven als instrumenten om op lange termijn bepaalde doelstellingen te bereiken.

Volgens mij tonen deze vraag om uitleg en voorgaande debatten aan dat de geesten zijn gerijpt en dat over sommige zaken heel anders wordt gedacht. Dit vertaalt zich natuurlijk in een doorlooptijd. Dat is evident. We hopen dat u zult bijsturen. Ik hoop vooral dat u in de nieuwe plannen veel aandacht zult hebben voor innovatie en voor nieuwe inzichten die er een paar jaar geleden misschien nog niet waren. We zullen dan samen met iedereen het debat kunnen voeren zodra we de plannen, hopelijk nog dit jaar, in ons midden kunnen verwelkomen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Zoals gevraagd, zal ik de toelichting van de tweede workshop bezorgen. Hierin worden concretere beleidsmaatregelen besproken. Ik wil natuurlijk vermijden dat al te veel versies van het plan beginnen te circuleren. De toelichting lijkt me een goede guideline. Ik veronderstel dat de grote lijnen daarin allemaal worden geschetst.

Mevrouw De Ridder, zoals u hebt vermeld, is de tekst natuurlijk gedeeltelijk herschreven en aangevuld met nieuw beleid, zoals de basisbereikbaarheid. De gewestelijke planningscommissie heeft een ontwerp van een bijgestelde strategische visie uitgewerkt op basis van de elementen van dit nieuw beleid. De tekst is tevens afgestemd op het witboek betreffende de ruimtelijke ordening en op de klimaatdoelstellingen.

Ik wil nog iets zeggen over het stakeholdersoverleg. Dit is natuurlijk ruimer dan enkel de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Het gaat ook om private actoren, individuele bedrijven en experts uit de verschillende kennisinstellingen die hierbij aanwezig zijn. In totaal hebben toch een honderdtal aanwezigen de eerste workshop bijgewoond. Het is dan ook niet zo verbazingwekkend dat het daags nadien in de krant stond.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik wacht op de toelichting. We zullen het dan intern verder bekijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Fietsinvesteringsplan 2017-2019 – 1939 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de budgettaire invulling van het Fietsinvesteringsplan – 1959 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, in uw beleidsnota hebt u het Fietsinvesteringsplan voor de periode 2015-2017 aangekondigd. U hebt die timing niet gehaald. Ondertussen hebt u wel een plan gelanceerd voor de periode 2017-2019. Dit plan omspant de laatste drie jaar van de legislatuur. Ik heb daar met veel interesse en verwachtingen naar uitgekeken. Het is een uitgebreid overzicht geworden van de verschillende projecten, investeringspartners en fondsen. Het bevat alle projecten die u wilt realiseren. In uw communicatie hebt u ook stevast beloofd jaarlijks 100 miljoen euro in fietsinfrastructuur te investeren.

Het zal u niet verbazen dat de Fietsersbond en wij dat nog altijd veel te weinig vinden. De Fietsersbond denkt aan een vervijfvoudiging van het budget. We hebben daarnet nog de studie van Transport & Mobility Leuven (TML) gezien. Volgens mij zouden we in Vlaanderen nog meer moeten kunnen fietsen. Dit zou niet enkel tijdens het weekend moeten gebeuren. U hebt de cijfers gegeven, maar ik weet uit eigen ervaring dat er dan heel wat weekendfietsers onderweg zijn. Tijdens de week, voor het woon-werkverkeer, durft dat echter nogal eens tegenvallen.

Gezien uw straffe aankondigingen in het verleden hoopten we op een volledig en helder overzicht. Ik moet eerlijk zeggen dat we er een beetje aan waren voor de moeite. We hebben ongelooflijk moeten puzzelen om een zicht te krijgen op een en ander. Volgens ons is het Fietsinvesteringsplan onvolledig.

Ik denk dan aan de investeringen die de nv De Werkvennootschap zou moeten uitvoeren. Met betrekking tot de werken aan de ring rond Brussel hebt u steeds fietsinfrastructuur aangekondigd. We hebben dat hierin niet teruggevonden. Het is nog niet duidelijk welke projecten vanuit het Fietsfonds zullen worden gefinancierd. We hebben daar geen spoor van teruggevonden.

Over het Fietsfonds hebben we in deze commissie al regelmatig gediscussieerd. Daar zit jaarlijks 10 miljoen euro in. Het was in het verleden altijd een uitdaging om dat bedrag effectief besteed te krijgen.

U hebt u in het verleden sterk gemaakt dat een aanpassing van de subsidie-regeling ervoor zou zorgen dat het Fietsfonds wel optimaal benut zou worden. We zijn straks halfweg 2017 en ik maak me zorgen over het halen van die doelstelling, die optimale besteding van die 10 miljoen euro, als we vandaag geen zicht hebben op de geplande projecten die vanuit dat fonds zullen worden gefinancierd. Zullen al die projecten in de tweede helft van 2017 worden gerealiseerd? Of verwacht u opnieuw vertraging, zoals het in het verleden was, zoals u hebt aangeklaagd en waar u beleid over hebt aangekondigd?

We vinden het positief dat u ook buiten de Vlaamse begroting op zoek gaat naar middelen om te investeren in fietsinfrastructuur. Dat juichen we toe. Bij Europa worden er EFRO-middelen (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) gezocht voor de aanleg van fietssnelwegen. Dat is een goede zaak. In antwoorden van u op schriftelijke vragen van collega Vandenbroucke, Peeters en anderen, geeft u een overzicht van deze projecten met bijbehorende timing. Ik stel vast dat een deel van de geplande projecten in 2017 niet meer in dit Fietsinvesteringsplan staat, ondanks de antwoorden die u hebt gegeven op schriftelijke vragen. Alle projecten die wel zijn opgenomen in de oproep eind januari van dit jaar, staan er wel in. Ik vraag me af of de goedkeuring daarvan al volledig rond is, en vooral wat er gebeurd is met de projecten 2016.

Een positief punt is dat het Fietsinvesteringsplan nu het percentage fietsinvesteringen binnen de totale projectkost aangeeft. Ik wil dit zeker en vast meegeven, want dat was in het verleden vaak een probleem. Deze kolom in uw Fietsinvesteringsplan is zeer handig om te zien wat het aandeel van fietsinfrastructuur is. De intentie is goed. Dat zou het mogelijk moeten maken om de zuivere fietsinvesteringen uit de totale kost van een project te halen.

Na de lancering van uw plan heeft de Fietsersbond een aantal voorbeelden naar boven gehaald waaruit ze concluderen dat er een aantal problemen zitten in uw Fietsinvesteringsplan. Ik geef er een aantal. Voor de herinrichting van de N14 in Zandhoven waarvan de totale projectkost 4 miljoen euro is, zou volgens uw plan 100 procent naar fietsinvesteringen gaan. Dat lijkt ons nogal straf, aangezien dit bedrag vermoedelijk ook de aanleg van de weg en van een carpoolparking met zich meebrengt. Een ander voorbeeld is Affligem waar 2 miljoen euro voor de

brug over de A10/E40 louter als fietsinvestering in het plan is ingeschreven. Ik denk dat daar een fout in zit.

Als dit soort onzorgvuldigheden in het investeringsplan kloppen, maakt het uw verhaal natuurlijk een pak minder geloofwaardig, zeker gezien uw ambitie om toch zeker 100 miljoen euro te investeren in fietsinfrastructuur. Het maakt het niet alleen minder geloofwaardig, maar ook zeer moeilijk te controleren voor parlementsleden die dicht op die projecten zitten, en terecht, gezien de winst die we daar met de samenleving kunnen maken. Dat maakt het zeer moeilijk voor ons om een en ander te controleren.

Ik heb al schriftelijk mijn concrete vragen ingediend. Ik ga niet tot in de details gaan. Ik ga wel een paar algemene vragen ophijsten die ik heb bij het bekijken van uw Fietsinvesteringsplan.

De projecten van het Fietsfonds en De Werkvennootschap ontbreken nog in het programma. Voor het Fietsfonds gaat dat over een bedrag van 10 miljoen euro. Wanneer krijgen we een zicht op de investeringen die u plant met die 10 miljoen euro? Welk budget hanteert de nv De Werkvennootschap voor investeringen in fietsinfrastructuur in de projecten die daar zijn ondergebracht?

De fietsinvesteringen met EFRO-middelen hebben allemaal betrekking op projecten die zijn ingediend op 31 januari 2017 in het kader van de tweede projectoproep. Tien van deze projecten zijn opgenomen in het investeringsplan. Hebt u daar al de goedkeuring van Europa voor op zak? Zijn die projecten zeker?

Binnen dezelfde projectoproep voor EFRO-steun werden nog drie andere projecten ingediend, maar die zijn niet terug te vinden in het Fietsinvesteringsplan. Mag ik daar dan uit concluderen dat Europa die niet heeft goedgekeurd?

Bij de eerste projectoproep voor investeringen met EFRO-steun werden in juni 2016 twaalf projecten goedgekeurd. Die moeten allemaal binnen de drie jaar gerealiseerd worden, maar geen van deze projecten vind ik terug in uw Fietsinvesteringsplan. Kunt u even duiden wat er met deze projecten is gebeurd, zeker aangezien u in een antwoord op schriftelijke vraag nr. 789 van collega Lydia Peeters een duidelijke timing voor deze projecten hebt gegeven? Uit dat antwoord is duidelijk dat die niet allemaal in één jaar zijn afgerond.

Het plan maakt expliciet een onderscheid tussen de kost van het totale project en het percentage fietsinvesteringen. De Fietsersbond betwist de accuraatheid van de oefening. Er zijn een aantal voorbeelden gegeven. Moeten we rekening houden met een foutenmarge in deze cijfers of zijn de bedragen zoals in de voorbeelden aangehaald, effectief zuivere fietsinvesteringen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, minister, ongeveer halfweg april stelde u als minister van Mobiliteit en Openbare Werken uw Fietsinvesteringsplan voor met bijhorend budget, voor de komende drie jaar. Het moest de kers op de taart worden nadat vorig jaar het Fietsplan werd voorgesteld. U sprak in uw communicatie over de "magische en lang onbereikbare kaap van 100 miljoen euro per jaar". Daarnaast zei u in de kranten dat men vroeger alleen maar terugkeek naar de feiten en dat u nu voor het eerst vooruitblijkt voor de komende drie jaar.

Minister, eerlijk gezegd verbaasde me dat nogal sterk, omdat we in het verleden het Integraal Fietsinvesteringsprogramma van minister Crevits hadden. Het was een duidelijke planning voor de komende drie jaar met alle geplande investeringen rond het fietsbeleid. Met 'vroeger' bedoelde u wellicht 'vroeger in uw beleid', in uw eerste drie jaar, want onder de vorige minister kenden we al langer

een duidelijke planning voor fietsinvesteringen. Het is dus een goede zaak dat er opnieuw een fietsinvesteringsplan is.

Maar uw woorden waren nog niet koud of de Fietsersbond reageerde al. Ze zijn ontgoocheld in de investeringen en vinden die ruim onvoldoende.

Uiteraard kunnen we van een fietsersvereniging verwachten dat ze vragen om meer middelen, maar de Fietsersbond hekelt ook dat structureel onderhoud en wegenwerken –waar een fietspad bij hoort – worden meegeteld in de 100 miljoen euro.

Op basis van hun uitspraken heb ik toch ook de lijst in detail bekeken en ik merk nogal wat slordigheden. Ten eerste wordt de kaap van 100 miljoen euro slechts één keer gehaald: in 2018. Voor 2017 klopt de minister af op 85 miljoen euro, wat minder is dan de laatste investeringsjaren van Hilde Crevits.

Ten tweede lijkt de planning nogal snel opgesteld. Enkele voorbeelden: de Meulestedebrug in Gent is in 2018 twee keer opgenomen, respectievelijk voor 500.000 en 402.000 euro. Volgens de meerjarenplanning gaat het over 10 procent van een investering van 5 miljoen euro. Het lijkt me dus over een dubbele inschrijving te gaan. Daarnaast staat er 15.000 euro voor de omvorming van de N8 in Halle naar autosnelweg. De rol van de fiets ontgaat me wat in dit dossier. Zo zijn er ook de ecoveloducten voor fauna, flora en de fietsers, die beide voor 100 procent als fietsinvestering worden opgenomen. En zo zijn er nog enkele bedragen te noemen zoals voor duikers en nutsvoorzieningen.

Ik krijg de indruk dat er geschraapt is om aan het nodige budget te komen. Dit gevoel kreeg ik zeker bij een omschrijving als 'werftoezicht, veiligheidscoördinatie in Antwerpen' en ook in Antwerpen 'bijkomende maatregelen voor fietspaden nog te definiëren in het kader van flankerend beleid'. Zoiets is toch moeilijk als een harde vastlegging te beschrijven.

Kortom, ik heb dus wat vragen bij de snelheid en de correctheid waarmee het document is opgesteld. Minister, wanneer zult u de nodige aanpassingen aan het Fietsinvesteringsplan doorvoeren zodat er een correct plan kan worden opgesteld? Welke bijkomende inspanningen zult u doen om ook in 2017 en 2019 de 100 miljoen euro fietsinvesteringen daadwerkelijk te halen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, ik zal uitvoerig ingaan op de gestelde vragen om een en ander te verduidelijken en om wat snel geformuleerde kritiek, gefundeerd te kunnen beantwoorden.

Het fietsbeleid is divers en complex. Zowel in de planning als de uitvoering van fietsprojecten zijn veel actoren betrokken. Deze complexiteit bemoeilijkt mede de transparantie ten aanzien van de geplande fietsinvesteringen. Het Vlaams fietsbeleidsplan getuigt daar ook van. Ook het Rekenhof en de Fietsersbond hebben dit altijd vooropgesteld als zijnde een probleempunt.

Met het meerjarenfietsinvesteringsplan proberen we hieraan tegemoet te komen en beogen we drie zaken. We verhogen de transparantie ten aanzien van concrete investeringen. De fietsprojecten zijn opgenomen in de investeringsagenda's van de Vlaamse actoren en creëren daardoor een concreet perspectief naar de toekomst met het oog op de effectieve uitvoering ervan. Hiermee maken we een duidelijke breuk met de Integraal Fietsinvesteringsprogramma -lijsten (IFI) uit het verleden, waar mevrouw Fournier naar verwees. Het is geen verwijt, integendeel, maar wat er toen werd opgemaakt, was een verlanglijst en een opsomming van verschillende projecten waartegenover geen concrete inschrijving in de meerjarenprogramma's van de betrokken entiteiten stond. Het is een verschil met wat we nu doen. We

maken dus een breuk met het verleden: het ging toen om een oplijsting van fietsprojecten over een meerjarig perspectief maar die geen duidelijkheid of concreet engagement verschaffen naar financiering en uitvoeringstermijn. Het IFI had slechts een indicatief karakter. Het was een soort 'wenslijst', een samenvatting van wat men zou willen doen in de toekomst. De realiteit correspondeerde niet met de oorspronkelijke wenslijst.

We bieden een duidelijk meerjarig perspectief, in dit geval voor de jaren 2017-2019. En misschien nog belangrijker: deze werkwijze laat ons toe invulling te geven aan de ambitie om te gaan naar een investeringsbedrag van 100 miljoen euro. We draaien immers de redenering om in vergelijking met de werkwijze tot nu toe. We kijken vooruit, vroeger keken we altijd achteruit. Vroeger maakte ik altijd op het einde van het jaar de afrekening: waar hebben we hoeveel geïnvesteerd voor de fiets? Nu draaien we de zaken om en zorgen we ervoor dat de concrete inschrijving van engagementen in de investeringsprogramma's van de betrokken entiteiten gebeurt. Het gaat over projecten van het Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse Waterweg, de Afdeling Maritieme Toegang, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel. Alle projecten die zij hebben ingeschreven in hun investeringsprogramma's voor de fiets, staan in het meerjareninvesteringsplan. Per project werd aan het betrokken agentschap gevraagd in te schatten welk aandeel in de totale projectkost kon worden toegewezen aan investeringen voor de fiets. Het is die input die we ook verwerkt hebben in de opgeleverde tabel.

Op het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer krijgen alle projecten een rubriek toegekend. Deze rubriek geeft weer om welk soort werk het gaat. Een project kan slechts één rubriek toegekend krijgen.

Het is zo dat in heel wat projecten verschillende werkzaamheden worden gecombineerd, bijvoorbeeld de heraanleg van een kruispunt naar aanleiding van de slechte staat van het wegdek alsook verkeersongevallen met fietsers.

Het gaat in dit geval om een gecombineerd project. Toch kan een project slechts één rubriek toegekend krijgen en wordt er dus een keuze gemaakt. De rubrieken F en Of betreffen fietsinvesteringen of structureel onderhoud fietspaden. Het betreft investeringen die geïnitieerd worden door een fietsproblematiek, en daarom telkens voor honderd procent meegeteld worden in functie van rapporteringen over fietsinvesteringen.

Deze benadering is niet nieuw en werd ook in het verleden stevast toegepast bij de rapportage over de vastleggingen van fietsinvesteringen. Het F-aandeel in gecombineerde projecten werd ingeschat op basis van historische gegevens uit gelijkaardige projecten.

De projectenlijst maakt daarnaast ook het onderscheid tussen studiekosten, grondverwerving en effectieve uitvoering. Hiermee kan duidelijk worden aangetoond dat de aanleg van fietsinfrastructuur niet alleen de uitvoering betreft, maar dat er ook een heel voorbereidend traject aan voorafgaat en dat ook hier een serieus kostenplaatje aan vasthangt, zelfs wanneer het gaat over onteigeningen. Zonder onteigening geen fietspad, dat zijn noodzakelijke investeringen.

Voor het Fietsfonds wordt zoals elk jaar met een forfait gerekend. De Fietsfondsprojecten zijn projecten waarvoor de vijf provincies subsidies ontvangen, hetzij voor eigen projecten, hetzij voor projecten van gemeenten. Ik kan daar nog geen concrete invulling aan geven omdat dit afhankelijk is van de projecten van gemeenten en/of provincies.

Ook ten aanzien van de EFRO-projecten (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) werd een realistische inschatting gemaakt. De goedkeuring van de

projecten die in het kader van de tweede EFRO-oproep op 31 januari 2017 werden ingediend, is inderdaad nog hangende. De tien vermelde projecten zullen zeer waarschijnlijk worden goedgekeurd, maar die lijst is nog niet definitief. Ik heb die dan ook niet opgenomen. Ik had ook het tegenovergestelde kunnen doen, maar dat zou niet correct zijn. Ik heb gekozen voor zekerheid, maar dat betekent dat dit er nog bij moet komen.

Voor de goedgekeurde EFRO-projecten geldt inderdaad een realisatietermijn van drie jaar. Dit resulteert in een strakke timing. De investeringsprojecten die met EFRO-steun worden gerealiseerd, zijn wel in het fietsinvesteringsprogramma opgenomen, bijvoorbeeld de Kanaalroute Noord van De Vlaamse Waterweg. De projecten waarvan de Vlaamse cofinanciering met een projectsubsidie wordt vastgelegd, zijn niet in het programma opgenomen.

De EFRO-steun voor de projecten van de eerste oproep werd in 2016 beslist en daarom aan dat jaar toebedeeld. Voor de tweede oproep zal het EFRO-deel worden opgenomen in de cijfers van 2017.

De budgettering van de fietsprojecten binnen De Werkvennootschap is nog niet bekend. De Werkvennootschap neemt in eerste instantie de projecten van Via-Invest over. Eenmaal dit gerealiseerd is, kunnen de fietsinvesteringen door De Werkvennootschap in kaart worden gebracht en opgenomen in het Fietsinvesteringsplan. Ik heb dit niet opgenomen omdat ik daar nog geen concreet zicht op heb, maar dat komt er dus nog bovenop. Aandikken en schrappen heb ik niet gedaan.

Dit is ook niet snel snel opgesteld. Ik kan u verzekeren dat het een zeer intensieve oefening is gebleken, waarbij ik via de karwats steeds druk heb uitgeoefend op de betrokken entiteiten.

We krijgen alleszins een duidelijk perspectief op een vastlegging van 100 miljoen euro op jaarbasis, en dit voor 2017, 2018 en 2019. Zoals gezegd, zijn dit historische bedragen. Uiteraard is de oefening daarmee niet afgerond. Daar zal ook een nauwgezette opvolging mee gepaard gaan. De realisatie van projecten is natuurlijk afhankelijk van het verkrijgen van de nodige vergunningen en het verwerven van de nodige gronden.

Binnen het Fietsteam worden de gecommuniceerde tabellen zoals u die hebt gekregen, als basis gebruikt voor een opvolgingstool om de vastlegging en uitvoering van de projecten te monitoren. Het betreft een rollend meerjarenprogramma waarbij de timing maar ook de bedragen regelmatig worden geactualiseerd op basis van nieuwe informatie. Ik zal op jaarbasis dat plan actualiseren. We starten nu al met de voorbereiding van de aanpassing.

Daarnaast heb ik ook expliciet opgenomen in het ondernemingsplan van het Agentschap Wegen en Verkeer dat het investeringsprogramma – u hebt dat nog niet ontvangen, dat ligt nu bij de Inspectie van Financiën – minstens 80 miljoen euro in fietsinvesteringen moet bevatten op jaarbasis.

Het klopt dat deze doelstelling op dit moment nog niet gerealiseerd is in het programma voor 2017, maar als er dit jaar, zoals dikwijls gebeurt, middelen vrijkomen doordat projecten niet vastgelegd geraken, moeten deze prioritair naar fietsinvesteringen gaan. Ook voor de investeringen van de gefuseerde Vlaamse waterwegbeheerders zal ik een gezamenlijke investeringsdoelstelling van 10 miljoen op jaarbasis laten opnemen in het ondernemingsplan. Ik denk dat dit een goede basis is om het aantal fietsinvesteringen voor Vlaanderen naar een hoger niveau te tillen.

Enerzijds begrijp ik de kritiek dat dit te weinig is. Ik zou ook graag nog meer investeren maar we investeren dus wel historische bedragen. Ik zou natuurlijk willen dat het nog meer was en zal daar ook voor blijven ijveren.

Anderzijds heeft men toch soms een beetje snel vanuit de heup geschoten. Men heeft kritiek geformuleerd, terwijl men door effe Weyts te bellen een antwoord zou hebben gekregen. Zo vroeg u zich af waarom met betrekking tot de Meulestedebrug dat bedrag er twee keer in staat. 'Clown. Prutser.' Neen, dat is gewoon omdat het twee partners zijn, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en Waterwegen en Zeekanaal (W&Z), die daaraan participeren. Mocht u goed kijken, dan zou u zien dat er een bedrag bij AWV en een bedrag bij de waterwegbeheerder staat. Die financieren dat samen. Een deel van die investeringsbedragen komt dus op de begroting van de ene, en een deel op de begroting van de andere.

U had het over wat u de N8 in Halle noemt. Ik ken Halle een beetje. Dat is mijn achtertuin. U bedoelt waarschijnlijk de A8, want de N8 is een steenweg. Daar gaan we geen autosnelweg van maken, maar van de A8 wél. Waarom zijn daar fietsinvesteringen mee gemoeid? Die A8 komt nu vanuit Doornik Halle binnen, eerst op één vak, waarna men vervolgens wordt geconfronteerd met drie verkeerslichten. Dat zorgt natuurlijk voor een probleem, omdat de betrokken stad wordt doorsneden, met alle repercussies inzake verkeersonveiligheid. Wel, een deel van de oplossing bestaat erin te zorgen voor de doorstroming van het verkeer. Op bepaalde plaatsen kunnen er misschien verkeerslichten worden weggenomen. We voorzien in een doorstroming voor de fietsers: zij kunnen via een brug oversteken. Daarom is dat gerelateerd aan het omzetten van die A8 naar een autosnelweg. Daar zijn fietsinvesteringen mee gemoeid, omdat we willen dat fietsers veel beter dan vandaag veilig kunnen oversteken.

Als het over Zandhoven gaat, de onteigeningen worden volledig meegeteld in functie van de fietsinvesteringen. Dat heb ik ook gezegd. Dat zijn immers kosten die noodzakelijk zijn om de betrokken fietsinvesteringen te kunnen realiseren. De absolute meerderheid van de onteigeningen gebeurt in functie van het fietspad. De carpoolparking wordt trouwens op gronden van de FOD Mobiliteit gebouwd. Dat zal dus zeker niet doorwegen in het totaalbedrag voor de onteigeningen. De investeringskosten zelf betreffen de aanleg van fietspaden, aanpassingen ter hoogte van op- en afrittencomplexen in functie van de fietspaden, de doorstroming van het autoverkeer en, inderdaad, de carpoolparking, maar het hoofddoel van het project is de aanleg van veilige fietspaden, en het fietsaandeel wordt geraamd op 65 procent. Dat is dus niet 100 procent, maar 65 procent. Je kunt discussiëren over een paar procenten, daar niet van, maar men heeft ter zake wel een realistische inschatting gemaakt.

Dan was er de verwijzing naar het ecoveloduct in Dilsen. Dat is voor 100 procent als een fietsproject meegerekend. Dat is juist. Dat komt natuurlijk omdat de titel in dezen wat misleidend is. Meestal gebeuren die ecoducten in samenwerking met het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) of met Leefmilieu. Dat is dus fiftyfifty qua kostprijs. Dat is in dezen ook het geval: AWV geeft 50 procent en het ANB de overige 50 procent. Op ons programma staat enkel het aandeel voor AWV, maar dat natuurlijk wel voor de volle honderd procent van die 50 procent. AWV financiert de helft daarvan. Die volledige helft is voor ons. Het is een ecoduct, waar dus ook fietsers op kunnen rijden. De helft van dat investeringsbedrag beschouwen we dan als fietsinvestering. Dat lijkt me toch wel de logica zelve in dit geval.

Ten slotte is er de brug over de E40 in Affligem. Ook die ken ik wel. Dat betreft de brug die is aangereden door een vrachtwagen en die een belangrijke fietsverbinding was. Ook daarover kun je natuurlijk discussiëren. Wel, we hebben die voor 65 procent meegerekend in het Fietsinvesteringsplan, aangezien daarmee opnieuw een kwalitatieve verbinding wordt gecreëerd. Het is trouwens ook de bedoeling dat in autoverkeer op één rijstrook wordt voorzien, dus in alternerend autoverkeer: er kan altijd maar in één richting worden gereden, omdat de brug smal is en vooral bedoeld is voor fietsverkeer. Daarom hebben we die investering voor 65 procent

toegekend aan de fietsinvesteringen, omdat dat nu eenmaal vooral bedoeld is voor fietsverkeer, zij het ook voor alternerend autoverkeer, maar dat gaat vooral over lokaal verkeer. Daar hebben we dus die 35 procent op geplakt.

Daarmee heb ik een en ander geduid. Soms kan men op basis van cijfertjes in een tabel op het verkeerde been worden gezet. Dat begrijp ik volkomen. Er is echter altijd wel een logische, en in dezen ook steekhoudende, denk ik, verklaring voor. Ik denk dat we hiermee eindelijk echt een toekomstperspectief kunnen bieden. Je kunt over sommige zaken absoluut blijven discussiëren, maar ik denk dat we hiermee de ambitie echt hardmaken om met deze regering resoluut veel meer te investeren in fietsen, met concrete engagementen, een concreet perspectief vervat in concrete begrotingen – herinner u wat de heer Keulen daarstraks zei – van diverse entiteiten binnen de Vlaamse overheid.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u bent begonnen met de verklaring dat fietsprojecten realiseren complex is. Ja, dat wisten we natuurlijk al lang. U hebt natuurlijk behoorlijk fors gecommuniceerd, zoals u dat altijd doet. Dat siert u natuurlijk. U had het over 100 miljoen euro. U kunt het parlementsleden niet kwalijk nemen dat ze in de concrete plannen gaan onderzoeken of u dat haalt, hoe u dat hebt berekend en vanwaar eigenlijk de middelen komen. U bent – ik zal het mild formuleren – altijd kritisch geweest over het IFI. U hebt daarvan gezegd dat dat terugkijken was, dat het een wenslijst was, dat u niet goed wist wat daar al dan niet van werd gerealiseerd.

U zei dat u een transparant Fietsinvesteringsplan op de tafel zou leggen zodat die discussie objectiever kan verlopen. Minister, ik heb nu bijkomende antwoorden gekregen, maar op sommige punten blijft het absoluut niet transparant. U zei dat u de Vlaamse actoren zou proberen mee te nemen, maar u communiceert zeer hard over de Brusselse ring: daar liggen zoveel kilometer fietspaden bij. En toch vind ik die nergens terug. U zegt dat De Werkvennootschap nog bezig is, terwijl ik op de website over het project dat u met de Brusselse ring wilt realiseren, zoveel kilometer fietspad vind die daar en daar zullen lopen. Als u transparantie wilt brengen, dan verwacht ik toch dat bij die Vlaamse actoren er ook een tabel bij zou hebben gezeten van nv Werkvennootschap of Brusselse ring – het maakt me niet uit – : zoveel kilometer fietspad, en daar gaan we het budget halen. U hebt dit allemaal opgelijst en ik heb de verschillende tabellen bekeken.

Minister, op mijn vraag naar EFRO heb ik een antwoord gekregen, en dat begrijp ik. Dat maakt het natuurlijk opnieuw minder transparant. In uw antwoord op de schriftelijke vragen staat dat projecten binnen EFRO over verschillende jaren worden gespreid. Ik begrijp dat dat technisch is. U zegt dat het arbitrair is. Ik koppel die dus aan het jaar waarin ze zijn goedgekeurd. Maar nogmaals, dat maakt het natuurlijk minder transparant, want het betekent dat je telkens moet kijken naar wat we hebben goedgekeurd in 2016 en wat we moeten meenemen in de rekening die nog niet is afgelopen. Op dit moment komt u misschien aan 85 miljoen euro, maar u hebt wel degelijk 100 miljoen euro, want EFRO moet er nog bij, het Fietsfonds moet er nog bij, De Werkvennootschap moet er nog bij. Met andere woorden, we hebben misschien een eerste stap gezet naar transparantie, maar het kan nog beter.

Ten slotte wil ik nog even stilstaan bij die percentages. Dat is natuurlijk even arbitrair als wat u doet met EFRO. We gaan die alloceren in het jaar waarop ze zijn goedgekeurd. We gaan proberen aan te duiden welk percentage van de projectkost voor de fiets is. Ik wil u wel volgen dat een aantal dingen die u hebt aangehaald, wel degelijk ten goede komen van de fiets, maar een brug waar een vrachtwagen tegen rijdt die moet worden hersteld, daarvan 65 procent op de

fietsinvesteringen zetten omdat het een belangrijke brug is waar fietsers over rijden, ach ja, en ook nog de auto, dat is inderdaad een discussie waard. Daar zullen we het waarschijnlijk nooit over eens geraken. Ik ben al blij dat we een eerste transparantie krijgen in hoeveel procent u nu rekent, maar dat is misschien toch wel aan de brede kant gerekend.

Voor wat het ecoduct betreft, misschien zullen een aantal dieren die het ecoduct gebruiken, de fiets nemen, dan snap ik dat u daar 2 miljoen euro op vastzet. Geen probleem voor mij, minister, hoe meer investeringen, hoe beter. Daarin zijn we bondgenoten. Maar ik had toch van u verwacht, zeker gezien uw straffe verklaringen in het verleden over dat IFI, dat we hier een transparant en goed leesbaar investeringsplan zouden hebben, waarin we zeer goed zien wat de timing van de projecten is, waar het geld vandaan komt, wat er wordt gerealiseerd in 2016 in dit geval in 2017, 2018 en 2019. Ik moet eerlijk zeggen: dat bleef toch wat onder mijn verwachtingen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik wil toch nog even terugkeren naar uw opmerking over het fietsinvesteringsprogramma van minister Crevits. U zegt dat het een verlanglijst was. Ik kan u verzekeren dat het op net dezelfde manier werd opgesteld als u nu doet met uw Fietsinvesteringsplan. Het was ook de som van alle fietsprojecten van alle betrokken entiteiten zoals het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), Waterwegen en Zeekanaal (W&Z), Scheepvaart, De Lijn. Enkel het fietsdeel werd opgeteld om aan het plan te komen. Uw administratie is daar ook wel van op de hoogte.

U zegt ook dat u nu eindelijk concrete maatregelen neemt en geen verlanglijstje maakt. Ik ben ervan overtuigd dat het Fietsinvesteringsplan veeleer indicatief is, zoals ook het meerjarenplan van AWV indicatief is. We weten nog niet met zekerheid welke projecten er zullen worden uitgevoerd in 2017, 2018 en 2019. Bepaalde projecten waren gebudgetteerd of gepland in 2017, en die zijn dan uiteindelijk verdwenen of niet uitgevoerd. Ik verwijs daarvoor naar vele schriftelijke vragen van mij en van collega's aan de hand van het meerjarenplan van AWV over projecten die plots verdwenen bleken te zijn of werden opgeschoven in de tijd. Mijn vrees is dat dat met het Fietsinvesteringsplan dat nu op tafel ligt, ook het geval zou kunnen zijn, dat er dus projecten niet zullen kunnen worden gerealiseerd om de een of andere reden.

In een schriftelijke vraag van collega Rzoska van 1 april 2015 over het Fietsinvesteringsplan en de budgetten die effectief werden uitgegeven, staat dat in 2012 – toen minister Crevits bevoegd was – 98 miljoen euro werd uitgegeven aan fietspaden, inclusief fietsbruggen en -tunnels. U zegt dat de magische kaap van 100 miljoen euro nooit werd bereikt. U spreekt van een magische kaap van 100 miljoen euro, en wij hebben een effectief budget van 98 miljoen. Tussen 98 en 100 miljoen euro is er niet zo'n grote kaap te vinden. Voor uw plan zullen we de rekening moeten maken als het jaar voorbij is, als er effectief is geïnvesteerd in die budgetten.

Minister, in een persartikel las ik dat bepaalde zaken niet werden meegenomen en dat u met al die zaken die niet werden meegenomen toch aan die 100 miljoen euro komt. Onder andere spreekt u over opmeetwerken. Ik begrijp niet dat die opmeetwerken niet worden meegenomen en andere wel, zoals nutsvoorzieningen, duikers, veiligheidscoördinatie, planafdrukken, werftoezicht. Die worden wel opgenomen in het plan, en andere zaken staan er niet in.

Ik blijf bij mijn standpunt dat het nogal veel knip- en plakwerk is. Het is enerzijds onvolledig – dat zeggen u en uw woordvoerder zelf – en anderzijds staan er heel

veel zaken in die vergezocht en niet concreet zijn. Ik volg de heer Rzoska: transparant is het zeker niet.

Ik vind het jammer dat u een sneer geeft naar het vorige beleid. We kunnen aantonen dat toenmalig minister Crevits in 2012 98 miljoen euro heeft geïnvesteerd in fietspaden. U zegt dat u nu met 100 miljoen euro een magische kaap zult bereiken. Tussen 98 en 100 miljoen euro zie ik niet meteen een kaap.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Toen ik de titels van de vragen van de heer Rzoska en mevrouw Fournier zag, dacht ik: 'Wow, er gaan hier bloemekes gesmeten worden!' (*Opmerkingen*)

Nog erger! Het bleken alleen de bloempotten te zijn. De potten kwamen eerst.

Collega's, er is nu, in alle eerlijkheid, wel een fietsinvesteringsplan. Het ligt vast voor 2017, 2018 en 2019 en het wordt voorgesteld. Dat lijkt mij een zeer goede zaak. Deze minister maakt ook duidelijk dat hij het fietsen niet stiefmoederlijk behandelt, integendeel.

Mevrouw Fournier, u zei dat de minister zei dat de projecten niet langer in een wenslijst zijn opgenomen maar daadwerkelijk in de investeringsagenda's van alle Vlaamse actoren worden ingeschreven. Dat is wel degelijk relevant en een verschil met het verleden. In het verleden was het bij mijn weten niet het geval dat die al daadwerkelijk in investeringsprogramma's werden ingeschreven. Toen moest men nog intern onderhandelen en bekijken hoever men kwam. Het lijkt mij alleszins een goede zaak dat dat nu wel in de investeringsprogramma's van de verschillende agentschappen is opgenomen.

Er wordt wat lacherig gedaan over kosten voor opmetingen. Ik zou niet graag over fietspaden... – en ik ben voor alle duidelijkheid een heel hardnekkig fietser voor alles wat zich binnen het Antwerpse grondgebied bevindt. (*Opmerkingen van Mathias De Clercq*)

Ik doe alles met de Velo. (*Opmerkingen van Mathias De Clercq*)

Ik doe alles binnenstedelijk. Ik ben daarin geëvolueerd. Ik zou niet graag over fietspaden rijden die zonder opmetingen worden aangelegd. Laat ons even serieus blijven. Opmetingen zijn wel degelijk belangrijk voor fietspaden die men aanlegt.

Minister, wij zijn wel zeer tevreden met de aandacht die u aan het fietsbeleid schenkt. Ik hoor u zeggen dat u voorzichtigheidshalve nog niet alles hebt meegerekend, dat er nog dingen bijkomen. Bij wijze van boutade: indien zou blijken dat u ver boven die 100 miljoen euro zou uitkomen na een paar jaar, vergeet dan ook niet dat er nog andere investeringsnoden zijn. Dat is natuurlijk een grap. We vinden het heel belangrijk dat er wordt geïnvesteerd. Mevrouw Jans heeft daar al voldoende voor gepleit. We kunnen alleen maar toejuichen dat er zo'n omvattend meerjarenfietsinvesteringsplan voorligt, dat alle agentschappen betreft maar ook vastlegt door middel van hun programma's.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Collega's, eerst een puntje over de methodologie. Het verleden is één ding. Mevrouw Crevits heeft daar zeer grote verdiensten. Ik zeg dat zowel ten aanzien van CD&V als van de N-VA, de voormalige kartelpartners. Ik weet niet of er in 2012 nog een kartel was. Misschien moeten jullie toch nog eens samenzitten, want niemand heeft iets aan dat gebakkelei. Ik ontwaar ook geen enkel leedvermaak over het verleden. Ik denk dat er goede dingen zijn geweest, dat

we vooral moeten vooruitblikken, dat er moet en kan worden geïnvesteerd en dat er nog meer mag zijn. Minister, u erkent dat. Graag, maar stop met zwartepieten, zo van 'vroeger was het beter of nu is het slechter'. Ga nog eens samenzitten.

Ten gronde: minister, als we fietspaden aanleggen, en dat is de toekomst, is het belangrijk dat er ook comfort en kwaliteit is. In het Fietsvademecum van de Vlaamse overheid staat ook de aanbeveling dat fietspaden het best in asfalt moeten worden aangelegd, tenzij er goede redenen zijn om dat niet te doen. Minister, in welke mate wordt die aanbeveling structureel goed nageleefd? Kunt u hierover wat feedback geven?

Ik heb nog een stokpaardje waarover ik u al een paar vragen heb gesteld. Nieuwe technologieën, eenentwintigste eeuw. Vlaanderen is een kennisregio, we hebben veel nieuwe technologieën. Minister, vinden die ook meer en meer ingang in het Fietsinvesteringsplan? Ik denk aan dynamische ledverlichting, oplichtende fietspaden, oplichtende oversteekplaatsen. Het zou goed zijn, wanneer we die investeringen doen, dat het dan ook echt goed is en dat het technologisch potentieel wordt aangewend, dat we kiezen voor asfalt en minder voor beton, enzovoort. Misschien ook daarover een beetje inzichten van uwentwege, alstublieft.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik sta niet kritisch tegenover het IFI en ik sneer niet naar minister Crevits. Zij is – for the record – een uitstekend minister, en zij was een uitstekend minister. Stop met tegenstellingen te zoeken waar er geen zijn en waar ik ze absoluut niet zoek. Men heeft toen met een ander instrumentarium gewerkt. Nu worden duidelijk ook engagementen ingeschreven in de meerjareninvesteringsprogramma's van de respectieve entiteiten. Het nadeel van het IFI was dat je een soort wenslijst opmaakte. Het is dan voor de minister nogal zelfpijnigend om op het eind te moeten vaststellen dat er niet zoveel, of zeker niet alles, wordt gerealiseerd. Soms ben je ook volledig afhankelijk van andere partners.

Mijnheer Rzoska, De Werkvennootschap! Allez, speel het spel toch kei-eerlijk! Ik neem dat niet op in de begroting, want zij hebben zelf nog geen begroting voor de fietsinvesteringen. We weten wel wat we willen doen. Die zijn nog niet opgenomen in de begroting van De Werkvennootschap.

Het is de eerlijkheid zelve om dat niet in het Fietsinvesteringsplan op te nemen. Het omgekeerde zou toch oneerlijk zijn. Het goede nieuws is dat wat De Werkvennootschap nog voor het fietsverkeer zal investeren, hierbovenop komt. Dit is dus een sterk verhaal.

Op dat vlak is het onvolledig. Hopelijk zal het meer zijn. We moeten ook rekening houden met tegenslagen op het vlak van onteigeningen en stokken die in de wielen van de juridische procedures worden gestoken. Dat kan ook gebeuren als het over fietsinvesteringen gaat. Men kan naar de Raad van State stappen. Ik denk dat we een voorzichtige oefening hebben gemaakt. U hebt kritiek op het ecoduct. Het is een ecoveloduct. Ook in het Laarbeekbos in Jette is er zo'n ecoveloduct gepland, bedoeld voor de oversteek van fietsers, fauna en flora. In Dilsen gaat het over een samenwerking met het Agentschap voor Natuur en Bos. We nemen elk de helft van de investering voor onze rekening. De doorgang is ook bedoeld voor fietsers, zodat het logisch is dat het bedrag wordt aangerekend op het budget van het Fietsinvesteringsplan.

Transparantie is er, project per project. Alle entiteiten zijn verplicht om de projecten in de planning en de begroting op te nemen. Het perspectief is duidelijk. In het nieuwe Fietsvademecum wordt uitgegaan van de aanleg van fietspaden met asfalt. Maar soms moeten we klinkers of beton gebruiken. Klinkers worden gebruikt wanneer onder de grond een nutsvoorziening ligt waar men aan

moet kunnen. Soms werkt men met beton omdat beton beter bestand is tegen boomwortels of wanneer zware voertuigen zoals vrachtwagens moeten oversteken. Want beton is beter bestand tegen verzakkingen dan asfalt. Dat zijn dus uitzonderingen. In de regel wordt asfalt gebruikt.

Björn Rzoska (Groen): Minister, het parlement heeft de taak om te controleren. Wanneer u hierbuiten toetert dat u 100 miljoen euro aanwendt en dat dit een historisch groot bedrag is, dan is het logisch dat we checken of dat klopt. Ik geef grif toe dat we stappen vooruit zetten. De percentages zijn een interessant element om na te gaan hoe de berekening gebeurt. Uw antwoord over De Werkvennootschap roept een bedenking op. Het Fietsinvesteringsplan gaat over drie jaar. Het betreft een meerjareninvesteringsplan. Het moet dan toch mogelijk zijn om in te schatten hoeveel geld u zult vrijmaken om bijvoorbeeld via De Werkvennootschap fietsen op de Brusselse ring mogelijk te maken? Hetzelfde is waar als we naar het Fietsfonds kijken. U zegt dat het niet om concrete projecten gaat, dat u niet weet wat de provincies zullen ondernemen. Als ik de antwoorden op een aantal schriftelijke vragen zie en de toelichting in herinnering breng die we vorige week bij de VVSG in Antwerpen van de verantwoordelijke gedeputeerde kregen, dan krijg ik de indruk dat men goed weet waarop men de komende jaren wil inzetten. Dat gebeurt dan met subsidies uit het Fietsfonds. Ik verwacht dan dat een transparant investeringsplan ook blootlegt wat u in 2018 en 2019 zult ondernemen.

Minister, als u fors communiceert, dan is het de taak van het parlement om te controleren. Ik ben uw bondgenoot om boven op die 100 miljoen euro nog meer euro's te leggen. Maar u mag verwachten dat deze commissie, die gevoelig is voor het fietsen, een investeringsplan voor drie jaar graag tegen het licht houdt. Misschien moet u af en toe iets minder fors communiceren.

Martine Fournier (CD&V): Mijnheer De Clercq, ik verwijs niet voortdurend naar vroeger, maar de minister doet dat. Hij verwees naar de wijze waarop minister Crevits haar plan heeft opgesteld. Ik blijf erbij: dat is op precies dezelfde wijze gebeurd als dat hier het geval is. De heer Rzoska zei het al: we zullen nagaan hoeveel er de volgende jaren wordt uitgegeven. We zullen nagaan of er daadwerkelijk 98 miljoen euro zal worden besteed, zoals minister Crevits in 2012 al deed.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebrek aan sanitaire voorzieningen voor chauffeurs bij De Lijn – 2046 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, ik wil met mijn vraag een problematiek aankaarten waarvan ik het anno 2017 onvoorstelbaar vind dat we die nog moeten aankaarten. Iedereen op de werkvloer – hier zijn het de chauffeurs van De Lijn – moet kunnen beschikken over een proper en toegankelijk toilet om de meest elementaire menselijke behoeften te kunnen doen.

Dit kwam in het verleden in deze commissie al verschillende malen aan bod. Ik heb het opgezocht, onder andere mevrouw Brouwers had er al verschillende vragen over.

Ik heb begrepen dat De Lijn in 2008 een studie liet uitvoeren over haar sanitaire voorzieningen. Dat leidde tot een investering van 750.000 euro in de bouw van

toiletvoorzieningen en 400.000 euro in onderhoud en huur. Men heeft zich toen ook voorgenomen om te zorgen voor sanitaire voorzieningen op alle stelplaatsen en bij elke eindhalte. Die toiletten moeten voorzien zijn van stromend water en verlichting. Ze moeten toegankelijk zijn zolang er bussen en trams rijden. Men heeft toen ook de 100 minutenregel naar voren geschoven. Na elke periode van maximum 100 minuten moeten de chauffeurs gebruik kunnen maken van een toilet. Ik heb ook gelezen dat minister Crevits, die hier al vaak over de tongen is gegaan, in 2010 nog beloofde om de mobiele toiletten systematisch te vervangen door vaste.

Minister, de realiteit op het terrein is ondanks al deze inspanningen helaas anders. Dat leid ik af uit een stapel getuigenissen van chauffeurs. Deels heb ik die zelf verzameld, en deels de vakorganisaties via een bevraging. Ik heb verslagen kunnen lezen van comités voor preventie en bescherming op het werk waar de problematiek jaar na jaar blijft opduiken.

Ik schets de situatie op het terrein. Het globale aanbod van toiletten, van sanitaire voorzieningen, is op dit moment nog altijd onvoldoende. Als er sanitaire voorzieningen zijn, voldoen die vaak niet aan de minimale standaarden inzake comfort en hygiëne. Zo wordt op heel wat plaatsen nog altijd – en jarenlang – gebruik gemaakt van plasticen werftoiletten. Die vindt men ook op festivalweides en die zijn niet bedoeld om jarenlang op dezelfde plaats gebruikt te worden. Ik heb getuigenissen gehoord dat de toiletten in openbare voorzieningen zoals stations niet meer toegankelijk zijn 's avonds en in het weekend, of dat er wel voorzieningen zijn voor mannelijke chauffeurs maar niet voor vrouwelijke, en dat er eindhaltes zijn waar helemaal niets staat. Dat is inderdaad voornamelijk in landelijk gebied.

Dan is er nog de specifieke situatie van de werknemers van de 'pachters'. Zoals bekend, wordt ongeveer de helft van de busritten van De Lijn uitbesteed aan onderaannemers uit de private sector. Deze chauffeurs spreken van situaties waarbij er wel sanitair voorhanden is maar dat zij niet mogen gebruiken omdat ze geen werknemer zijn van De Lijn. De heer Kesteloot, de directie, heeft daarover brieven ontvangen van een vakorganisatie. Ik vond het antwoord van de CEO eerlijk gezegd – zoals ik vanochtend heb gezegd op de radio – getuigen van ambtelijke kommandeukerij. Hij zegt: wend u tot uw eigen werkgever, de onderaannemers hebben ook plichten inzake het welzijn op het werk en dat geldt ook voor sanitaire voorzieningen.

Ik denk dat de directie van De Lijn zich geen rekenschap geeft van het feit dat de chauffeurs van de onderaannemers ook klanten van De Lijn vervoeren, dat die rijden langs buslijnen van De Lijn, dat ze de infrastructuur van De Lijn gebruiken. Bovendien, collega's, zijn er plaatsen, onder meer in mijn eigen stad Gent, waar eindhaltes bediend worden door drie, vier verschillende pachters. Worden die dan allemaal verondersteld om voor hun eigen personeel aparte infrastructuur te plaatsen? Ik zou zeggen: maak daar afspraken over en los dat gewoon op.

Collega's, de overgrote meerderheid van de chauffeurs die rijden voor het openbaar vervoer – en ik weet dat u dat deelt met mij, en u ook, minister – doen hun job met heel veel passie en verantwoordelijkheidszin. Ze hebben maar één doel voor ogen en dat is hun klanten, de mensen die op hun bus stappen, op een veilige manier van A naar B vervoeren. Dat gebeurt soms in omstandigheden die sowieso al niet evident zijn. De toenemende files bijvoorbeeld zorgen ervoor dat de rittenschema's vaak onder druk komen te staan, dat ze vertragingen oplopen waardoor de pauze die ze hebben tot een minimum wordt beperkt.

Ik verwijs ook – het is een problematiek die ook al vaak aan bod is gekomen – naar de toenemende verkeersagressie en agressie op de bus die leidt tot meer stress. Als je dan ook nog meer dan eens geconfronteerd wordt met een situatie waarin je voor de meest elementaire behoeften moet op zoek gaan naar een toilet, is dat onaanvaardbaar anno 2017.

Minister, het brengt mij tot volgende vragen aan u. Waarom mogen chauffeurs in dienst van pachters van De Lijn geen gebruik maken van de sanitaire voorzieningen van De Lijn? Hoe gaat u ervoor zorgen dat alle chauffeurs die ritten uitvoeren voor De Lijn zonder onderscheid kunnen beschikken over toegankelijke sanitaire voorzieningen?

Aan hoeveel van de eindhaltes zijn er intussen sanitaire voorzieningen aanwezig waar chauffeurs gebruik van kunnen maken?

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de communicatie tussen De Lijn en de pachters – ik hoor daar ook klachten over van de vakorganisaties – verbeterd wordt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Over forse communicatie gesproken, mijnheer Vandenbroucke. Ik schrok een beetje vanochtend dat de VRT dat nieuws vond, omdat u van horen zeggen had dat er daaromtrent – zo heb ik u horen zeggen – honderden klachten waren. Ik heb mij daarover bevraagd.

Ik begin met de problematiek rond sanitair voor chauffeurs van pachters en de afspraken daaromtrent. Ik heb dat nagevraagd bij De Lijn, en er is geen enkel probleem met het gegeven dat chauffeurs van de exploitanten op dezelfde manier gebruikmaken van de aangeboden toiletten als de eigen chauffeurs. Er zijn verschillende toiletvoorzieningen mogelijk. Wij hebben er zeshonderd in totaal in de gebouwen van De Lijn. Dat kan de stelplaats zijn, of een chauffeurs-lokaal. Dat kan in stations van de NMBS. Er worden ook afspraken gemaakt, al dan niet betalend door De Lijn, met lokale partners over openbare gebouwen, handelszaken, private gebouwen. En tot slot zijn er ook mobiele toiletten. Als er geen ander alternatief is, dan moet het wel mobiel. Je kunt dat niet schoon vinden, maar dat is dikwijls een oplossing. Dat is trouwens ook met een raam-overeenkomst, waarbij in heel Vlaanderen van die mobiele toiletten worden geplaatst. Principieel kunnen chauffeurs van exploitanten dus zeker en vast gebruik maken van die voorzieningen.

Per entiteit is er bij De Lijn ook een verantwoordelijke om die problematiek specifiek op te volgen. Er zijn inderdaad grote investeringen gedaan. Meer dan 1 miljoen euro is daarin geïnvesteerd, en bovendien niet eenmalig, maar met structurele opvolging, waarbij men altijd per entiteit iemand heeft die de problematiek opvolgt. Er kan dus steeds een overleg zijn met de verantwoordelijke en met de vakbonden, als die ter zake bezorgdheden of klachten hebben, en/of met de exploitanten.

Zullen er op tijd en stond nog lokale problemen de kop opsteken? Ongetwijfeld. En dan moeten die ook lokaal worden opgelost. Maar nu gaan beweren dat dit schrijnende toestanden zijn, met veel zin voor dramatiek, dat is er toch ver over.

U verwijst ook naar correspondentie van de BBTK, die daaromtrent een schrijven heeft gedaan. Daarop werd er een wat defensief antwoord gegeven door De Lijn. Dat kan ik nog volgen: wat defensief-ambtelijk. Daarin stond dat in december de betrokken syndicale organisatie werd uitgenodigd voor een onderhoud over die problematiek, en dat men daarover vervolgens bij De Lijn niets meer gehoord heeft. Dus zo schrijnend en dramatisch is het dan, dat men daar toch niet de moeite voor heeft genomen om in te gaan op het aanbod van De Lijn. Ik herhaal het, het was wat ambtelijk geformuleerd, maar er was in het antwoord van de heer Kesteloot duidelijk een uitnodiging tot onderhoud. Daar is blijkbaar nooit een antwoord op gekomen. Men is nooit ingegaan op die uitnodiging.

Ik zie dat de reactie van het ACV vandaag toch wel van een heel andere orde is. Er werd verwezen naar het verleden, dat de samenwerking met de treinstations

niet optimaal was. De heer Coolbrandt zegt: "De samenwerking met de treinstations was niet optimaal, maar er is stilaan verbetering in gekomen, ook al moeten goede afspraken gemaakt worden." Hij schetst dat dus allemaal heel genuanceerd. Hij wijst er overigens ook op dat er binnenkort luxueuzere cabines komen, met verlichting. We gaan daar ook mee met onze tijd. Maar in sommige gevallen moeten we van die TOI TOI-wc's of alternatieven gebruiken, omdat de andere alternatieven niet voorhanden zijn. Daarom, zegt hij, dringen afspraken met steden en gemeenten zich soms op, omdat we meer gebruik zouden moeten kunnen maken van gemeentehuizen om daar toegang toe te kunnen hebben.

Dat is, denk ik, een reactie die gepast is en in de juiste proporties. Ik heb het er wel een beetje moeilijk mee als u één keer zwaar overdrijft en dramatiseert en spreekt over schrijnende werkomstandigheden, wat natuurlijk geen reclame is voor mensen die kandidaat zouden zijn voor een functie bij De Lijn – dat schrikt toch enigszins af – om mij vervolgens te gaan verwijten dat wij bepaalde vacatures bij De Lijn niet ingevuld krijgen, onder andere in Antwerpen. Dat is natuurlijk van twee zaken één.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Bedankt, minister. Wat zeker geen reclame is voor het openbaar vervoer, is een minister die deze problematiek minimaliseert, die die wegwuift, net niet weglacht, door te zeggen: het is van horen zeggen. Ik kan u verzekeren, minister, dat de toestanden die ik vanochtend beschreven heb op de radio, reële getuigenissen zijn. Dat is allesbehalve 'fake news', dat zijn verhalen van werknemers, mensen die dag in dag uit hun job met passie doen, en die effectief dagelijks geconfronteerd worden met een tekort aan sanitaire voorzieningen.

U zegt dat er geen enkel probleem is bij De Lijn wat betreft het delen van sanitaire voorzieningen die gebouwd, beheerd of gehuurd worden door De Lijn, met het personeel van de onderaannemers. Dan moet ik u tegenspreken.

Ik verwijs inderdaad naar de correspondentie van een vakorganisatie, de Belgische Transportbond (BTB), die de heer Kesteloot erop heeft gewezen dat er wel degelijk plaatsen zijn waar het sanitair van De Lijn niet toegankelijk is voor het personeel dat in opdracht van onderaannemers rijdt. Ik stel vast dat de heer Kesteloot niet heeft geantwoord dat er geen probleem is. Hij heeft verklaard dat het tot de verantwoordelijkheid behoort van de opdrachtnemers van De Lijn, de exploitanten en de pachters, om te voorzien in het welzijn op het werk van hun werknemers. Dat klopt natuurlijk. Dat is ook hun verantwoordelijkheid. Op plaatsen waar vier of vijf verschillende private maatschappijen dezelfde eindhaltes gebruiken, vind ik het niet ernstig te stellen dat ze allemaal maar hun eigen wc moeten bouwen. Dat is wat in die brief staat.

Ik heb ook een verslag van het comité voor preventie en bescherming op het werk van een van de onderaannemers in Vlaams-Brabant, behorend tot de groep Keolis Vlaanderen. Sinds 2014 wordt jaar na jaar in elk verslag melding gemaakt van het feit dat De Lijn het hun personeelsleden onmogelijk maakt tijdens de uitvoering van de dienst naar het toilet te gaan. Het laatste verslag dateert van 10 februari 2017.

Minister, ik denk niet dat dit wordt verzonnen. U zou dat ernstig moeten nemen. U schermt met het bestaan van 600 toiletten. Dat klinkt als een indrukwekkend getal. Er zijn investeringen geweest. Het is echter mogelijk dat dit niet voldoende is en dat die getuigenissen niet uit de lucht komen gevallen.

Soms moet een beroep worden gedaan op mobiele installaties. Waar het niet anders kan, is dat geen probleem. Ik vind het echter abnormaal dat een minister

in 2010 heeft beloofd om die mobiele installaties systematisch door vaste installaties te vervangen. Momenteel worden nog altijd mobiele installaties gebruikt die uit 2010 dateren. Ze staan op dezelfde plaatsen en worden op dezelfde wijze gebruikt.

Er worden afspraken gemaakt met derden, zoals stations of horecazaken. Ik heb er geen probleem mee dat chauffeurs daar gebruik van moeten maken. Die installaties van derden zijn echter niet altijd toegankelijk tijdens de werkuren. De chauffeurs die hiermee worden geconfronteerd, vinden geen oplossing voor iets waarin we allemaal gelijk zijn, namelijk onze meest elementaire menselijke behoeften.

Minister, die mensen worden geconfronteerd met toestanden die ik schrijnend noem. Ik nodig u uit om eens te kijken naar de reportage die VTM deze middag heeft uitgezonden. VTM heeft blijkbaar geen duizend chauffeurs moeten bellen om iemand te vinden die meteen kon getuigen. Die persoon moet, bijvoorbeeld, vier uur aan een stuk rijden zonder aan sanitaire voorzieningen te geraken. De sanitaire voorzieningen die er zijn, dateren, bij wijze van spreken, nog uit de Middeleeuwen. Ik zou u dan ook willen oproepen om mijn boodschap ernstig te nemen.

Ik ben de boodschapper. Ik geef de getuigenissen door. Ik geef door wat te lezen staat in de verslagen van het comité voor preventie en bescherming op het werk en in de reële getuigenissen van reële werknemers die dag in, dag uit met de bus rijden. Ik vraag niet meer en niet minder dan dat u ervoor zorgen dat die mensen krijgen waar ze recht op hebben en wat voor u en mij al sinds jaar en dag de grootste evidentie is, namelijk dat ze gebruik kunnen maken van een toegankelijk en proper toilet. Dat is nog altijd niet het geval.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, ik heb ook mijn oor bij enkele chauffeurs te luisteren gelegd. Ze hebben me in dit verband spontaan gecontacteerd. Zij maken niet zozeer problemen mee met de ontoegankelijkheid van bepaalde sanitaire voorzieningen van De Lijn voor pachters, maar ze hebben veeleer verwezen naar de rij- en rusttijden en naar de doorstroming. Dit is een nieuw element dat ik in de discussie zou willen inbrengen.

Minister, wat dit nieuw element betreft, hebt u het bedrag voor het doorstroomfonds verdubbeld. U wilt daar blijven op inzetten. Ze hebben me gemeld dat chauffeurs af en toe snel willen inhalen. Dit heeft dan niets met een tekort aan sanitaire voorzieningen te maken. Ze wachten met naar het toilet te gaan en komen dan in de problemen. Dat is een onverwachte zijsprong. Ik weet dat u hierop inzet en dat het bedrag is verdubbeld. Volgens mij zit er nu 34 miljoen euro in het doorstroomfonds. We moeten die chauffeurs op een goede manier laten genieten van hun rij- en rusttijden. Dat kan ook bijdragen tot een oplossing voor mogelijke ongemakken.

Mijnheer Vandenbroucke, ik heb van verschillende chauffeurs wel een iets ander relaas gekregen dan de paniekzaaijerij of het opgeblazen verhaal dat u hier naar voren hebt gebracht. Dit is belangrijk. Er zijn veel oorzaken. Misschien moeten af en toe operationele afspraken tussen De Lijn en de pachters worden uitgeklaard. U mag er echter geen derdewereldboodschap van maken, alsof we de mensen laten rondrijden zonder aan dergelijke minimale eisen te voldoen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Mijnheer Vandenbroucke, ik schrok deze ochtend toch ook een beetje van het bericht op de radio. U hebt verwezen naar de actuele

vraag die ik hierover aan toenmalig bevoegd minister Crevits heb gesteld. Dat moet ongeveer mijn eerste actuele vraag zijn geweest. Dat heeft toen niet zo veel airplay gekregen. Daar werd toen licht mee gelachen. Ik wil geen andere Vlaamse volksvertegenwoordigers citeren, maar iemand had het nadien en zelfs jaren later nog over 'de pipivraag'. Op die manier werd hierover gesproken.

Dat mogen we net niet doen, want het is natuurlijk een belangrijk probleem. Minister Crevits heeft op dat vlak een heel traject afgelegd. Zoals daarnet is aangegaald, is er al veel gebeurd. U hebt de correspondentie gezien van een vakbond die, als ik de minister goed heb begrepen, de zaken gedeeltelijk opklopt. U moet hier voorzichtig mee omgaan. Het is een delicate vraag. Ik heb gedurende jaren mogen ondervinden dat dergelijke vragen om uitleg iemand blijven achtervolgen.

Vanaf nu mag u die titel hebben wat mij betreft. Het is ook duidelijk dat een andere grote vakorganisatie heel wat milder is in zijn beoordeling en dat had ook mogen worden meegenomen. Maar ondertussen is het weg, we weten allemaal hoe het gaat met het nieuws. Ik denk niet dat er heel veel aandacht zal worden besteed aan wat hier vandaag nog over wordt gezegd. Dat wil niet zeggen dat we het er onder elkaar niet over kunnen hebben.

Het is een belangrijk probleem. Minister, mocht blijken uit een reportage van VTM of wat dan ook, dat er toch nog punctuele problemen zijn op bepaalde lijnen, moet dat worden aangepakt. Ik denk dat u dat ook wel zult doen en dat De Lijn dat zal doen. Ik ken de heer Kesteloot ook niet als de onmens zoals hij plotseling werd afgeschilderd, integendeel.

Ik vind wel dat er een goed antwoord is gekomen van u, minister. U hebt trouwens ook verwezen naar het feit dat door een gebrek aan doorstroming de tijden regelmatig niet worden gehaald en dat de mensen langer op de bus moeten zitten dan in de planning is voorzien. Dat zijn zaken die misschien eens in een evaluatie moeten worden meegenomen. We moeten de zaken echt niet opkloppen. Er is veel gebeurd, en waar er zaken moeten worden opgelost, in samenspraak met de pachters en dergelijke, moet dat gewoon gebeuren. Dat lijkt me de evidentie zelf.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Punctuele problemen moeten punctueel worden aangepakt. Minister Crevits heeft ervoor gezorgd dat er extra is geïnvesteerd in de aanpak van die problematiek. Er is ook per entiteit, dus gedeconcentreerd, iemand verantwoordelijk om heel specifiek met die problematiek bezig te zijn en als aanspreekpunt te fungeren. Punctuele problemen moeten punctueel worden aangepakt.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, collega's, de beste manier om de boodschap niet te moeten horen, is een karikatuur maken van de boodschap en de boodschapper. Ik vind dat in dezen onrespectvol naar de werknemers die dit signaleren. Ik vraag u toch om dit ernstig te nemen. Ik wil u er toch maar op wijzen – het was eenmalig op de radio maar ik heb het wel gehoord – dat een woordvoerder van De Lijn heeft gezegd: "We erkennen zeker het probleem." Ik citeer dat. Het gaat hier verder dan enkele kleine punctuele problemen. Ik zou u vragen om dat deftig in kaart te brengen en te doen wat volgens mij de evidentie zelf zou moeten zijn. Die evidentie is dat anno 2017 iedereen op zijn werkvloer gebruik moet kunnen maken van een toegankelijk en proper toilet. Dat lijkt mij echt niet te veel gevraagd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over knelpunten in de wegcode voor duurzame vervoersmodi – 2027 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, collega's, mijn vraag heeft te maken met een aantal knelpunten die de afgelopen weken op verschillende plaatsen opgedoken zijn wat betreft de plaats van duurzame vervoersmodi. Minister, het heeft vooral te maken met de snelle en wat mij betreft interessante evolutie van fietsen en zogenaamde rijwielen. Die evolutie staat natuurlijk niet stil, en dat is maar goed ook.

Ik denk dat iedereen ondertussen erkent dat deze voertuigen stuk voor stuk klimaat- en filevriendelijke alternatieven voor de auto zijn. Maar die snelle evolutie op het terrein botst op een voorbijgestreefde wegcode die op tal van punten niet is aangepast aan die nieuwe vervoersmodi. Het dossier over de speedpedelecs hebben we hier al verschillende keren besproken, maar ook de bakfietsen, die toch door iedereen duidelijk als fiets worden herkend, botsen op de grenzen van de wegcode. Een fiets is namelijk een 'rijwiel met twee wielen', zo staat het gestipuleerd in de wegcode. Een rijwiel met drie of vier wielen is dus eigenlijk geen fiets. Een bakfiets met twee wielen is voor de wet dus een fiets, en die mag overal door. Een bakfiets met drie wielen komt in de problemen in een aantal zones waar het niet toegelaten is om met een rijwiel met meer dan twee wielen te rijden. Dat is eigenlijk een beetje absurd.

De plaats van deze laatste soort bakfietsen in het verkeer is dan ook anders dan van het eerste type bakfietsen. Zo mag een bakfiets met drie wielen niet in een eenrichtingsstraat met twee richtingen voor fietsers, wat aangeduid wordt met de onderborden M1 tot M10. Dit is 'enkel uitgezonderd fietsers'. Dat tweede type bakfiets, dat hetzelfde volume heeft als het eerste type, mag daar niet binnen. Een bakfiets met drie wielen mag geen gebruik maken van een voorsorteerstrook voor fietsers. De borden B22 en B23, 'rechtsaf door rood' en 'recht door door rood' gelden niet voor die fietsen. In Vlaanderen is dat een weinig bekende toepassing, maar in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn er wel een paar van die borden te vinden. Het verkeersbord F99, 'weg voorbehouden voor voetgangers, ruiters, fietsers, landbouwvoertuigen' mag eigenlijk niet betreden worden met een rijwiel met drie wielen. Ook is er het verkeersbord F103, dat staat voor voetgangerszones waar fietsers zijn toegelaten, waar het type bakfiets met drie wielen op die beperking botst.

Het gegeven dat bakfietsen in veel gevallen volgens de wegcode rijwielen zijn en geen fietsen, is een gekend probleem. Meestal hanteert de politie een gedoogbeleid, waarin bakfietsen met drie of meer wielen als fiets worden behandeld. Een strikte interpretatie van de wegcode geeft een agent wel degelijk argumenten om de bakfiets met meer dan twee wielen van fietspaden of uit voetgangerszones te weren. Minister, ik denk dat een aanpassing van de wegcode zich opdringt voor wat betreft de stukken die betrekking hebben op fietsers.

Het onderscheid tussen fietsen en rijwielen is in sommige gevallen achterhaald door nieuwe evoluties: tweewielige bakfietsen, driewielige bakfietsen, maar ook fietskarren, fietstaxi's, scootmobiel. Deze nieuwe rijwielen/fietsen verdienen een plek in de wegcode omdat gebruikers veilig, snel en comfortabel op hun bestemming moeten geraken.

Bovenstaande rijwielen hebben ook allen een elektrische variant die ondersteuning biedt aan de gebruiker tot 25 kilometer per uur of in het geval van de speedpedelec

tot 45 kilometer per uur. Een snelheidsbeperking kan een meerwaarde betekenen op het vlak van verkeersveiligheid. Daarbij geldt het best, zoals voor auto's, niet de maximale snelheid waartoe het voertuig in staat is, maar de maximale gewenste snelheid op het traject. Ik voel regelmatig in discussies over de speedpedelec dat mensen denken dat, omdat de fiets tot 45 kilometer per uur kan, de gebruiker ook aan die snelheid door dorpskernen rijdt terwijl dat absoluut niet het geval is. Zo zouden speedpedelecs aan maximum 25 kilometer per uur op een fietspad en in een autovrij gebied mogen rijden, ook al is hun maximale snelheid 45 kilometer per uur.

We zijn allemaal voorstander van meer fietsers. We moeten er dan ook alles aan doen om fietsers van welk rijwiel dan ook te ondersteunen.

De stad Gent heeft bij de invoering van het nieuwe mobiliteitsplan alvast bepaald dat bakfietsen met drie wielen wel in het autovrije gebied mogen rijden, maar een structurele oplossing voor de problematiek is natuurlijk efficiënter. Ik snap dat men ad hoc gaat ingrijpen, maar een structurele oplossing is veel efficiënter.

Minister, bent u bereid om op korte termijn een initiatief te nemen om met uw federale collega het onderscheid tussen fiets en rijwiel in de wegcode op te heffen? Bent u het eens met de vaststelling dat we op lange termijn moeten nagaan in hoeverre de plaats van de niet-gemotoriseerde of met een hulpmotor uitgeruste weggebruiker op het openbaar domein kan worden bepaald in functie van de maximale snelheid op de weg eerder dan van het aantal wielen? Bent u het eens dat als we de omslag naar meer duurzame mobiliteit echt willen maken, een herwerking van stukken van de wegcode die betrekking hebben op rijwielen moet worden geoptimaliseerd tot een coherent en éénvoudig geheel?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In het kader van de federale werkgroep ter vereenvoudiging van de wegcode zal dit ter sprake komen. Bedoeling is om tegen de zomer een eerste ontwerp van vereenvoudigde wegcode klaar te hebben. Wij zullen ook voorstellen om drie- en vierwielers die een breedte hebben van minder dan 1 meter voor de toepassing van het besluit gelijk te stellen met fietsen. Gelet op de afmetingen die een rijwiel kan aannemen, zou ik het onderscheid niet geheel opheffen.

De definitie van een rijwiel is volgens de wegcode: "Elk voertuig met twee of meer wielen dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of handgrepen door een of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler." Zo vermeldt de huidige wegcode ook: "De maximumbreedte van een fiets is vastgesteld op 0,75 meter en deze van een drie- of vierwieler op 2,50 meter. De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets mag niet meer bedragen dan 1 meter. De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een drie- of vierwieler mag niet meer bedragen dan de breedte van het trekkend voertuig."

Het is niet alleen zaak om rekening te houden met de maximale snelheid, maar ook met de omvang, de afmetingen van het voertuig in kwestie.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik kan uw antwoord alleen maar onderschrijven. Het was kort, maar krachtig en zeer helder. Als we in de toekomst structureel willen ingrijpen, is de wegcode – zoals u ook erkend – aan een update toe. Ik snap ook dat u dimensioneert en dat u zegt dat de breedte maar 1 meter mag bedragen. In straten waar fietsverkeer langs twee kanten kan maar waar ook nog auto's rijden, kan er mogelijk een probleem opduiken.

Ik ben tevreden met het antwoord. Ik hoop dat u de timing haalt. Niet enkel Gent maar ook heel wat andere steden zijn bezig met nagaan of er bepaalde zones

kunnen worden afgebakend waar bijvoorbeeld alleen maar een zone 30 kan of een voetgangerszone met fietsers. Het is vandaag zo dat bepaalde fietsen die toch in die zone zouden terechtkomen, wel degelijk kunnen worden geverbodiseerd.

Ik ondersteun uw antwoord en ik hoop dat we de timing halen om dit euvel zo snel mogelijk weg te werken zodat we alle fietsers meer ruimte kunnen geven, vooral in heel wat stadscentra.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik heb u al een aantal vragen gesteld over de hervorming van de wegcode. Er staan daar ook nog begrippen in zoals 'een mallemlen', 'de rijkswacht'. Er is nood aan een actualisatie. In die zin is het belangrijk om uiting te geven bij die hervorming aan toekomstgerichte mobiliteitsaspecten. Ik denk dat het belangrijk is dat daar rekening mee wordt gehouden.

Minister, ik ben ook blij dat u herbevestigt – u had dat ook al aan mij geantwoord – dat er nog voor de zomer hun eerste hervorming op tafel zou liggen. Dat is goed.

Ook niet onbelangrijk is de wegcode harmonisering in de Benelux. Naar aanleiding van de goedkeuring van het Beneluxverdrag inzake de weginspectie in de commissie Buitenlands Beleid, zei u ook dat dat een goede zaak zou zijn gezien de centrale logistieke rol van Vlaanderen en België. Het zou goed zijn om het niet alleen in eigen land en eigen regio te moderniseren, te vereenvoudigen, toekomstgerichter en pragmatischer te maken, maar ook met de voornaamste buurlanden te harmoniseren. Minister, ik weet niet of u er hier nu zomaar iets over kunt zeggen, maar ik vind het belangrijk om het ook wat breder te zien.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste betreft, wil ik niet voor mijn beurt spreken omdat het federale niveau daarin de trekker is en nagenoeg exclusief bevoegd is. Wij trachten maximaal onze zeg te doen. Die operatie is trouwens ook tijdens een vorige regeerperiode al eens aangekondigd maar niet afgewerkt geraakt. Ik hoop dat men daar deze keer wel in slaagt. Dat heeft veel voeten in de aarde, want het is zeer complex om dat allemaal aan te passen. Ik hoop dat we daarin slagen, idealiter ook in een ruimere Benelux-context, maar zoals u zelf aangeeft, hoop ik dat we samen met de andere gewesten en met de federale overheid een akkoord kunnen bereiken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nadelige wetgeving voor speedpedelecs – 2028 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, dit is eigenlijk een opvolgvraag. Ik krijg wekelijks meldingen van gebruikers van speedpedelecs. Sommige mensen geraken een beetje ontmoedigd door het feit dat er nog altijd geen fiscale optimalisatie is en dat veel werkgevers nog altijd geen fietsvergoeding uitkeren aan mensen die een snelle elektrische fiets gebruiken voor het woon-werkverkeer. We hebben het daar al meermaals over gehad. Vanuit fiscaal oogpunt is er het verlies van de fietsvergoeding, is er geen belastingvrij voordeel als bedrijfsfiets en geen kostenaf trek

van 23 cent. En ik moet eerlijk zeggen, minister, dat een aantal fel overtuigde gebruikers van de speedpedelec momenteel aan het afhaken zijn omdat het financieel niet geregeld geraakt.

Ook inzake gebruiksgemak moet de speedpedelec inboeten ten opzichte van fietsers. Voor de verkeersregels is de speedpedelec een bromfiets. Mag de speedpedelec een andere fietser inhalen in een fietsstraat? Strikt genomen niet, want de speedpedelec is een motorrijtuig voor de wet. Snelle elektrische fietsen mogen in een fietsstraat ook niet naast elkaar rijden. In een voetgangerszone of speelstraten mogen de speedpedelecs niet rijden, ook niet als ze stapvoets rijden.

We hebben het daar in het verleden al meermaals over gehad en u beloofde toen er alles aan te doen om de fiscale nadelen voor speedpedelecs met uw federale collega aan te pakken en die hiaten in de wegcode weg te nemen.

Minister, hoever zijn u en uw federale collega gevorderd in de aanpassing van de wetgeving zodat gebruikers van speedpedelecs ook een fietsvergoeding kunnen krijgen?

Wat zijn de knelpunten die nog op tafel liggen om tot een oplossing te komen?

Welke timing ziet u voor een oplossing voor de fietsvergoeding voor snelle elektrische fietsers? Ik ben net als u een voorstander om het daar te gaan zoeken en een soort van activeringsbijdrage, een fietsvergoeding te geven. Daar zijn de meeste gebruikers van speedpedelecs die mij daarover contacteren, tevreden mee. Meer vragen zij niet.

Werken uw collega's en uzelf ook aan een oplossing voor de andere fiscale nadelen waar speedpedelecs op botsen ten opzichte van andere fietsers of zelfs bedrijfswagens?

De plaats van de speedpedelec in de wegcode leidt door zijn wettelijke classificatie als bromfiets tot absurde situaties. U kondigde terecht aan de verkeersborden voor jaagpaden te zullen aanpassen, maar de kern van het probleem zit in het feit dat de speedpedelec niet als fiets wordt erkend. Gaat u stappen ondernemen om ook hiervoor oplossingen te vinden? Zo ja, welke? Zo nee – wat ik niet verwacht – waarom niet?

En dan is er nog een specifiek probleem dat opduikt en waar u vermoedelijk zelf ook berichten over krijgt. Federaal minister Peeters, zelf motard, gaf in januari te kennen dat gebruikers van een speedpedelec geen verzekering moeten afsluiten. Op de website van de FOD Mobiliteit staat te lezen dat een verzekering voor speedpedelecs wel nodig is indien de fiets autonoom kan rijden. En daar zit een onduidelijkheid. Elk van die speedpedelecs heeft sowieso wat men noemt een garageknop, die maakt dat een voertuig autonoom kan rijden en de speedpedelec dus wel verzekerd moet zijn. Dat is geen hoge snelheid, 6 à 8 kilometer per uur. Die knop dient meestal gewoon om uit de garage te komen of om een helling op te geraken wanneer je de speedpedelec aan de hand houdt.

Is de vrijstelling van verzekering die minister Peeters te kennen geeft, wettelijk volledig afgedekt met de huidige wetgeving of denkt u dat ook op dat vlak best nog aanpassingen gebeuren?

Minister, ik heb in het verleden in u altijd een bondgenoot gevonden om die speedpedelec alle eer aan te doen, zeker in het kader van het woon-werkverkeer en de filegevoeligheid. Ik kijk dan ook met veel verwachting uit naar uw antwoord op de vraag hoever we daarmee staan.

Ik heb me lang ingehouden maar die mails komen wekelijks bij mij binnen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De indeling in voertuigcategorieën is een Europese bevoegdheid. De Europese verordening 168/2013/EU beschouwt de rijwielen met trapondersteuning boven 25 kilometer per uur als een bromfiets. In lijn hiermee werden de speedpedelecs in de wegcode ondergebracht onder de categorie van de bromfietsen. Men dacht er daarbij onvoldoende aan dat dit, bij wijze van cascade, in andere regelgevingen nieuwe gevolgen zou kunnen ressorteren, bijvoorbeeld op het vlak van fiscaliteit en op het vlak van de fietsvergoeding.

Het zijn die gevolgen die nu moeten worden hersteld. Ik heb ter zake regelmatig overleg gehad met bevoegd minister Van Overtveldt. In dezen lag hij niet aan de basis van de problemen. Het was eigenlijk de beslissing van minister Bellot die ervoor heeft gezorgd dat die speedpedelec eigenlijk onder een andere fiscale regelgeving kwam te ressorteren, zodat ofwel de fiscale regelgeving ofwel de mobiliteitsregelgeving diende te worden aangepast. Nu werken we op het spoor van het aanpassen van de fiscale regelgeving.

Op basis van het jongste overleg dat ik nog heb gehad met minister Van Overtveldt, weet ik dat momenteel de laatste hand wordt gelegd aan een ontwerp van wet, dat op de agenda van de Federale Regering zal worden gezet. De duidelijke doelstelling is om ook voor speedpedelecs te zorgen voor een fiscale vrijstelling voor de verkregen fietsvergoedingen bij woon-werkverkeer. Ook worden bedrijfsfietsen nu beschouwd als een sociaal voordeel, waar de genietter dus geen voordeel van alle aard op hoeft te betalen. Dat wordt uitgebreid, zodat ook de speedpedelecs daaronder komen te vallen. De werkgevers kunnen genieten van een fiscale aftrek van 120 procent op bedrijfsfietsen en alle toebehoren. Dat gaat zelfs over douches en lockers en dergelijke. Die kunnen voor 120 procent worden afgetrokken. Je doet daar dus je voordeel mee, zelfs als bedrijf. Wel, dat zal wordt uitgebreid, zodat ook speedpedelecs daaronder zullen vallen. Dat is toch de bedoeling. Verder zal de belastingvermindering van 15 procent bij de aankoop van een elektrische drie- of vierwieler voor vervoer van minstens twee personen worden afgeschaft. Voor alle duidelijkheid, dan gaat het niet over elektrische auto's: dat is gewestmaterie. Het gaat in hoofdzaak over golfkarretjes. Dat heeft niet zozeer iets te maken met deze problematiek, maar ik denk dat die drie voorgaande punten echt van zeer positieve aard zijn. Ik kan er ook van getuigen: ik krijg ook wekelijks mails van mensen die me zeggen dat ze een speedpedelec hebben gekocht en dat nu blijkt dat ze daar geen fietsvergoeding voor krijgen, en dan is er ook de discussie inzake de voordelen van alle aard en dergelijke.

Trouwens, minister Van Overtveldt heeft me ook gezegd dat er overleg wordt gepleegd met de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, zodat er ook een afstemming komt van de berekening van het bedrag van de RSZ-bijdragen dat verschuldigd is voor een bedrijfsfiets. Dat is fiscaal vrijgesteld, maar in bepaalde situaties zijn er wel nog RSZ-bijdragen verschuldigd. Dat zal dus worden verduidelijkt en afgestemd. Er wordt ook overlegd met de minister van Ambtenarenzaken, zodat ook ambtenaren en militairen een fietsvergoeding kunnen verkrijgen voor het woon-werkverkeer als ze zich verplaatsen met een speedpedelec. Men zou dat dus ook in eigen huis doortrekken.

Wat uw vraag over het statuut van de speedpedelec betreft, we hebben het advies van Fietsberaad aangegegrepen om dat te bespreken binnen het ruimere kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Op basis daarvan zullen we de nodige actiepunten definiëren. Ik wijs er wel op dat het probleem van het inhaalverbod in een fietsstraat niet rijst voor speedpedelecs. Ik bespaar u het technische van de regelgeving, maar het komt er eigenlijk op neer dat volgens de wegcode bepaalde bromfietsen niet mogen inhalen. In die betrokken regelgeving

wordt ook een definitie gegeven van 'bromfietsen', en speedpedelecs vallen daar eigenlijk niet onder. Voor hen zou er dus geen probleem zijn.

Tot slot was er de vraag over de verzekeringsplicht. Daarover ben ik te rade gegaan bij het kabinet van federaal minister Kris Peeters, die in dezen wel bevoegd is. Dat bevestigde, en dat is toch ook wel zeer positief, dat de geldende regeling zo moet worden geïnterpreteerd dat de aanwezigheid van dat garageknopje op een elektrische fiets niet in rekening moet worden genomen bij de bepaling of het voertuig verzekeringsplichtig is, in navolging van de wet op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen. Dat knopje dient immers inderdaad om wat assistentie te bieden als men met de fiets aan de hand een helling oploopt. Als de speedpedelec dus enkel kan worden gebruikt mits trapondersteuning, dan zal de speedpedelec ook niet aan de verzekeringsplicht worden onderworpen door de loutere aanwezigheid van dat garageknopje.

We hebben trouwens nu gezien dat die boodschap ook niet meer op de website van de FOD Mobiliteit staat. Ik herinner me dat die de aanleiding was tot die discussie. Er wordt gewoon verwezen naar de FOD Economie. Ook dat lijkt me een positief element: er is federaal blijkbaar toch ook een uniforme interpretatie van de regelgeving. Het is natuurlijk niet aan mij om te bepalen of de huidige verzekeringswetgeving voldoende sluitend is. Dat laat ik over aan mijn federale collega's. Ik kan u echter zeggen dat zowel minister Van Overtveldt als minister Peeters in dezen goed werk levert. Ik denk dat het tweede deel, namelijk de onduidelijkheid over de verzekeringsplicht, bij dezen is geregeld, maar hopelijk kunnen we ook wat het eerste deel betreft spoedig een beslissing noteren van de federale ministerraad.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik ben zeer tevreden met uw antwoord. Het hangt natuurlijk niet enkel van u af. Ik hoop dat er federaal een zeer strakke timing wordt gehanteerd, zodat we die speedpedelecs hun terechte plaats kunnen geven. U zegt dat er ook voor eigen deur wordt geveegd. U verwees naar Ambtenarenzaken enzovoort. Iedereen gaat wel mee in die redenering. Als het echter gaat over vegen voor eigen deur, deze week had ik contact met een gebruiker van de speedpedelec die chauffeur is bij De Lijn. In dezen gaat het dus niet over de vraag of die man een beroep kan doen op sanitair. Hij heeft een speedpedelec gekocht en kreeg daar aanvankelijk een fietsvergoeding voor. Na een aantal maanden heeft De Lijn op een gegeven moment gezegd dat ze zich moest aanpassen aan de wetgeving van 1 juli 2016 en dat hij dus die fietsvergoeding niet meer zou krijgen. Tja, dat is een stop-and-gobeleid. Dat is natuurlijk te betreuren. Het is misschien wat ironisch, maar men heeft hem wel meegedeeld dat hij de fietsvergoeding die hij al had gekregen, niet moest terugstorten. Dat was al een geluk.

Maar natuurlijk is zo iemand niet tevreden, want die heeft inderdaad geïnvesteerd in zo'n fiets. Dat is iemand die normaal gezien met een auto naar het werk zou rijden. Nu gaat hij met de fiets. Het zou toch jammer zijn dat we voor zulke mensen een dam opwerpen.

Minister, ik ben zeer tevreden met uw antwoord. Ik hoop wel dat we ook federale stappen vooruit zetten en dat dat niet te lang moet duren, want ik vrees dat anders sommige mensen zullen afhaken op het moment dat we het niet geregeld krijgen.

Ik ben ook tevreden met de garageknop. Dat is een belangrijke verduidelijking. Het ging zelfs zover dat ik dan vragen kreeg van seniorenverenigingen of ze een verzekering moeten nemen, want er staat ook wel degelijk een garageknop ook op hun zwaardere elektrische fietsen, die geen speedpedelecs zijn. Ik ben blij dat

dat nu is uitgeklaard. Ik blijf ervan overtuigd dat dit een van de elementen is om files aan te pakken, door dergelijke fietsen te stimuleren en niet te veel blokken in de weg leggen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een aangepaste regelgeving voor oldtimers – 2019 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Ceyskens het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, in april 2014 trad de Europese richtlijn in werking die de technische keuring voor alle voertuigen in de Europese Unie regelt. Die dient tegen 20 mei 2017 in nationale wetgeving te worden omgezet. Voertuigen jonger dan 30 jaar zullen verplicht naar de keuring moeten.

In ons land zijn oldtimers – voertuigen met een O-nummerplaat – vrijgesteld van de keuring. De leeftijdsgrens ligt hierbij op 25 jaar. Om in lijn te zijn met de Europese regels is dus een aanpassing van onze wetgeving nodig. De definitie zal moeten worden verstrengd en de leeftijdsgrens zal op 30 jaar moeten worden gebracht.

Minister, in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 7 oktober 2016 hebt u geantwoord dat u hierover overleg zou hebben met uw federale en gewestelijke collega's en dat de administraties dan verder zouden afstemmen. De aanpassingen zouden in de loop van 2017 worden doorgevoerd.

Minister, hoe ver staat u inmiddels met de doorvoering van die regelgeving voor oldtimers en de technische keuring?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Momenteel is mijn administratie intensief bezig met de omzetting van die richtlijn. Vandaag was daar trouwens nog een vergadering over op mijn kabinet. Over die omzetting is er al overleg geweest met de andere gewesten, evenals met de Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) en de keuringsinstellingen. Dat overleg zetten we voort.

Zodra er meer duidelijkheid is over de manier waarop de andere gewesten deze richtlijn gaan omzetten, gaan we door met het overleg met de federale overheid teneinde haar aan te zetten de federale wetgeving in lijn te brengen met de richtlijn en de omzetting door de gewesten. Het is duidelijk dat we de oorspronkelijke omzettingstermijn van 20 mei 2017 door allerhande complexe gegevens en bevoegdheidsverdelingen, niet zullen halen, maar het is de intentie om de omzetting in de zomerperiode rond te hebben en tegen begin 2018 van kracht te laten worden.

De voorzitter: De heer Ceyskens het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dat is een duidelijk antwoord, maar ik heb nog twee vragen. Welke juridische consequenties kan het niet halen van die uiterlijke datum van 20 mei 2017 voor de omzetting hebben voor de gewesten enerzijds en voor de gebruikers van oldtimers anderzijds?

Minister Ben Weyts: Ik ben geen specialist Europees recht, maar bij mijn weten kan een richtlijn enkel juridische gevolgen ressorteren voor derden als die is omgezet in nationale regelgeving. Ik veronderstel dat, in tegenstelling tot een verordening, de laattijdigheid geen juridische consequenties heeft voor de betrokkenen.

Lode Ceyskens (CD&V): Geen juridische gevolgen dus voor de gebruikers, maar voor de gewesten weten we dat niet?

Minister Ben Weyts: Als u op inbreukprocedures doelt, dan is het in de Europese Unie niet de eerste keer dat er een laattijdige omzetting is van Europese richtlijnen. Ik verwacht dan ook niet onmiddellijk grote consequenties.

Ik weet wel dat de Europese Unie, gelet op het gegeven dat de gewesten geen verdragspartijen zijn bij de Europese Unie, geen rechtstreekse sancties kan uitspreken ten opzichte van de gewesten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over preventiemaatregelen tegen overstekend wild – 2054 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, in 2015 waren er 48 aangegeven ongevallen in Limburg, op 8 december 2016 waren er 35 gerapporteerde ongevallen met everzwijnen. Het gaat over daadwerkelijk aangegeven ongevallen, waar kan worden aangetoond dat ze werden veroorzaakt door een aanrijding met een everzwijn. Een politie-inspecteur die met verkeer bezig is, maakte eens de bemerking dat hij niet altijd zeker weet of een ongeval op een ochtendlijk of een laat uur met een wagen die op een boom botst, werd veroorzaakt door een uitwijking voor een everzwijn. Zo'n everzwijn blijft natuurlijk niet staan wachten om te rapporteren dat hij de veroorzaker is van het ongeval.

Rudy Oyen van het Zoogdierenopvangcentrum, u ongetwijfeld bekend, zei onlangs: "Dodelijke ongevallen met everzwijnen zullen niet lang uitblijven." Ik denk dat ik die uitspraak vijf jaar geleden al heb gedaan.

Ook politici zijn veelvuldig het slachtoffer van aanrijdingen met everzwijnen. Blijkbaar heeft de schepen in Hasselt al in het centrum moeten remmen voor een everzwijn. Schepen Nagels in Genk heeft een botsing met een everzwijn niet meer kunnen voorkomen. En onlangs is blijkbaar het Zoogdierenopvangcentrum naar een afrit van de E314 moeten uitrukken voor een groep van 21 everzwijnen. Je mag er niet aan denken wat er gebeurt als zo'n roedel ineens de autosnelweg opgaat.

Ik wil hier nog eens terugkomen op de vraag die ik eind vorig jaar stelde over preventiemaatregelen tegen overstekend wild op gewestwegen. Minister, u zei toen dat u enkel rasters zou plaatsen indien dat echt nodig is, maar dat er de angst is voor ontsnippering in Vlaanderen. U hebt ook verwezen naar een initiatief in de provincie Vlaams-Brabant. En u verwees naar de pilootprojecten met wilddetectiesystemen in bosland.

Minister, desondanks moeten we vaststellen dat het probleem van overstekende everzwijnen nog een enorm groot probleem is voor de verkeersveiligheid, getuige de opsomming die ik daarnet heb gegeven.

Minister, we hebben u al dikwijls gezegd dat u in ons, als het gaat over verkeersveiligheid, altijd een partner vindt. In heel het specifieke wegennet moeten we actie ondernemen – en ik denk dan vooral aan de provincie Limburg, waar gewestwegen ellenlange kilometers door bossen heen slingeren, waar overstekend wild pas op het allerlaatste moment voor de autobestuurder verschijnt en waar groot

overstekend wild aanwezig is, wat erg gevaarlijk kan zijn voor de verkeersveiligheid.

Minister, hebt u de problematische wegen al in kaart gebracht door de kaart van de gewestwegen op de kaart met de faunabeheerzones te leggen? Dit kan volgens mij perfect beantwoorden aan uw opmerking dat er maatregelen kunnen worden genomen als het echt nodig is. Wat is voor de geïdentificeerde wegen het plan van aanpak? Welke maatregelen hebt u al genomen om de veiligheid van de bestuurders tussen de N74 en de E314 te garanderen? Welke maatregelen zult u nog meer treffen om de veiligheid van de bestuurders te garanderen? Plant u specifieke maatregelen rondom natuurgebied De Teut? Daar zou ik ondertussen ook nog de N76 aan willen toevoegen. Binnen welke termijn zou u maatregelen willen realiseren? Welke budgetten kunnen hiervoor worden vrijgemaakt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb al aangegeven dat we voor de problematiek van het overstekend wild op regelmatige wekelijkse basis overleg hebben tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de diensten van minister Schauvliege, namelijk het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en het departement Omgeving. In het geval van manifeste problemen bekijken we altijd welke maatregelen er op korte termijn mogelijk zijn, gaande van waarschuwingsborden – de klassieke driehoek met het hertje in – tot andere, zoals afrastering. Dat is altijd case by case. Het over elkaar leggen van de wegenkaarten en de faunabeheerzones geeft momenteel, denk ik, onvoldoende informatie om die probleemzones in kaart te brengen. We trachten wel maximaal te werken met de verschillende meldingssystemen. Je hebt Dieren onder de wielen. Ook de politiezones hebben meldingssystemen. Ook het e-loket van het ANB, de aangiftes bij autoverzekeringen, de databank Verkeersongevallen, het Motorwaarborgfonds en de ophaaldienst voor kadavers Rendac doen meldingen. Er zijn dus velerlei kanalen via dewelke we op de hoogte kunnen worden gesteld van concrete problemen, maar die staan allemaal los van elkaar, wat de opvolging niet altijd eenvoudig maakt.

Ter hoogte van de gekende probleemzones worden inspanningen gedaan om oplossingen te bieden: verkeerssignalisatie maar ook wildspiegels, waardoor dieren worden afgeschrikt als ze zichzelf zien. We plaatsen ook rasters, en verlagen de vegetatie in de berm. Dat komt de zichtbaarheid ten goede van de wagenbestuurders. We bouwen ecoducten en tunnels, en er is het wilddetectiesysteem in Hechtel-Eksel. Daar kom ik zo dadelijk op terug, want dat is volledig nieuw.

We kunnen echt niet overal rasters plaatsen. Dat is niet wenselijk en niet mogelijk, niet alleen om budgettaire redenen maar ook om redenen van toegankelijkheid. Bovendien worden rasters ook altijd gecombineerd met veilige oversteekplaatsen voor dieren, om niet tegelijkertijd de versnippering voor alle fauna te verhogen. Bijgevolg zal de aanpak van die problematiek altijd een mix zijn van veiligheid en ontsnippering, en dus moeten worden afgestemd met het departement Omgeving en/of het ANB.

Limburg is de provincie met het hoogste aantal kilometer rasters. Langs de E314 alleen al worden bijna 50 kilometer hoge rasters geplaatst te Heusden-Zolder, ter hoogte van De Teut, Tenhaagdoornheide en de Mechelse Heide. Langs de N75 in As en Dilsen-Stokkem werden 23 kilometer hoge rasters geplaatst. Momenteel werken we aan een project in Hechtel-Eksel en Leopoldsburg, waarbij we hoge rasters plaatsen in combinatie met een wilddetectiesysteem.

Dat wil zeggen dat er in zogenaamde faunasluizen of openingen in het raster worden voorzien waar een detectiesysteem de aanwezigheid van onder andere everzwijnen zal detecteren. Dit zal op zijn beurt een waarschuwingsstelsel activeren die er autobestuurders op attent zal maken dat een dier de weg gaat

oversteken en hen zal aanmanen om snelheid te minderen tot 50 kilometer per uur. Dat gebeurt met aanpasbare signalisatie langs de weg. Tegelijkertijd worden er ook steeds meer borden geplaatst ter hoogte van gebieden waar al eens everzwijnen de weg oversteken om de weggebruiker daarop attent te maken, zoals recent nog langs de N76 in de nieuwe gemeente Oudsbergen.

Ondertussen doet ook het Agentschap voor Natuur en Bos inspanningen om de populaties van everzwijnen in bedwang te houden. Doorgaans en spijtig genoeg moet dat met de jacht gebeuren. In het algemeen kan gesteld worden dat een hogere snelheid de schade bij een aanrijding met een everzwijn verhoogt. De maatregel om nog maximaal 70 in plaats van 90 kilometer per uur toe te laten, zal dan ook een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid.

Momenteel staan er hoge rasters langs de E314 tussen de afrit 29 Houthalen-Helchteren en de afrit 30 Park Midden Limburg. Ze houden de everzwijnen daar van de snelweg. In dat gebied zijn er verder geen bijkomende maatregelen voor everzwijnen gepland. De budgettering voor de aanleg van ecorasters wordt opge maakt in afspraak met medefinanciers, vooral het Departement Omgeving en het Agentschap voor Natuur en Bos. Aangezien de aanleg van rasters steeds wordt gecombineerd met ontsnipperingsmaatregelen, worden projecten opgenomen in het programma van het Agentschap Wegen en Verkeer, afhankelijk van de planning van de medefinanciers en in functie van de algemene planning. Concreet wordt er momenteel in 315.000 euro voorzien, met een 50/50-procentkostenverdeling met het Agentschap voor Natuur en Bos, voor de bijdrage voor het wilddetectiesysteem langs de N73 in Hechtel-Eksel. Verdere projecten met nieuwe rasters zijn er momenteel niet, maar de mogelijkheid om dat te doen is er.

Lode Ceysens (CD&V): Dank voor het antwoord, en voor de borden langs de N76, minister. Die borden zijn een eerste goede stap. Het is een weg waar soms hoge snelheden worden gehaald. Bestuurders zijn zich dikwijls niet bewust van het gevaar van overstekend wild. Die borden zijn een eerste stap. Wat versnippering betreft, denk ik dat Limburg koploper is op het vlak van het aaneensluiten van grote natuurgebieden. De weg die u vermeldde, is een weg die een groot militair domein van 2100 hectare – een volledig open gebied – verbindt met de Duinengordel, een gebied van 3000 hectare bos. Het betreft dus oppervlaktes die in andere provincies weinig tot niet voorkomen. Er leeft veel fauna, en er steken dus veel dieren de weg over. Ofwel gaan we de dieren in die gebieden verdrijven, ofwel beschermen we de autobestuurders tegen overstekend wild. Ik ga met u akkoord dat rasteren ten dele neerkomt op ontsnippering. Voorts is het zo dat een detectiesysteem toestaat om dieren naar een bepaald oversteekpunt te leiden, waarvoor de wegbestuurders dan worden verwittigd. Vegetatie vrijhouden kan. Ontbossen om everzwijnen te verdrijven, gaat uiteraard niet.

Minister, ik vind het een goede zaak dat verkeersongevallen met dieren worden gemonitord – al denk ik dat er zich veel ongevallen voordoen waarvan we de oorzaak niet kennen. Ik betreur het toch dat de wegenkaart niet op de fauna-beheerzones wordt gelegd. We hebben naar die faunabeheerzones gevraagd om het probleem en de acties ter remediëring in kaart te kunnen brengen. Als wegbeheerder zou u beide kaarten moeten samenleggen. Niemand heeft last van het feit dat die zwijnen op dat militair domein rondlopen. De militairen vragen zich af waarom ze die beestjes moeten bestrijden, want ze hebben er geen last van. Maar de dag dat een van die dieren voor de wielen van een auto loopt, verandert de zaak. We moeten er ons grondig van bewust zijn dat het probleem met de dag erger wordt. Na lang aandringen heb ik van AWV borden gekregen. Ik vraag ook rasters, maar dan zegt men mij dat men daarvoor geen budget heeft. Dus wanneer er een probleem wordt gedetecteerd, kan men er niet aan remediëren, want men heeft geen budget. We moeten daaraan iets doen, ten dienste van de verkeersveiligheid.

Minister Ben Weyts: We doen dat wel, we maken gebruik van die faunabeheerzones, we leggen de wegenkaarten over elkaar, maar dat is niet alleenzalmakend.

Verder, wat het budget betreft, kan er altijd wel wat geschoven worden als het gaat om acute problemen, dat spreekt voor zich. Maar dat er nu altijd een vaste libellé is voor rastering, dat is niet zo, ook omdat we dat altijd in samenwerking doen met het ANB en/of het departement Omgeving en we samen die beslissing nemen. Dan moet er ook altijd een wederzijdse financiering zijn.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik zal de directeur van AWW wijzen op de mogelijke verschuiving van middelen om rasters te plaatsen. Daarmee is die man zijn en ons probleem dan ook opgelost.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gewijzigde samenstelling van de raad van bestuur van De Lijn – 2072 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Op 20 april verscheen er een artikeltje in De Tijd met als titel: 'Sociale partners bikkelen om zitjes bij De Lijn'. Dat wekte natuurlijk mijn belangstelling en ik ben dat een beetje gaan uitpluizen.

Het verwonderde mij nogal omdat de regering eind 2014 nog maar pas een nieuwe raad van bestuur voor De Lijn had aangeduid. Maar ja, ondertussen bestaat het decreet Deugdelijk Bestuur dat wij hier hebben goedgekeurd en dat geldt voor de hele Vlaamse publieke sector. Het dateert van 22 november 2013 en bevat nieuwe regels van deugdelijk bestuur voor Vlaamse agentschappen en andere overheidsentiteiten, al dan niet onder vennootschapsvorm.

De nieuwe regels betreffen onder andere de samenstelling van de raad van bestuur. Het decreet schrijft voor dat minstens een derde van het aantal stemgerechtigde leden van de raad van bestuur uit onafhankelijke bestuurders moet bestaan. Het gaat dan over deskundigen, die, na een open oproep tot kandidaatsstelling en vergelijkende selectie, uit lijsten van twee kandidaten per mandaat worden aangesteld, op voordracht van de raad van bestuur. Naargelang de geviseerde overheidsentiteit, gebeurt de aanstelling door de Vlaamse Regering of door de algemene vergadering. De onafhankelijke bestuurders kunnen slechts worden ontslagen in geval van ernstige redenen en enkel op 'voordracht' van de raad van bestuur. Dat is waar het allemaal zo'n beetje over gaat.

Het decreet voorziet in een overgangsbepaling wat de nieuwe samenstelling van de raden van bestuur betreft. De samenstelling moet worden aangepast bij de eerstvolgende hernieuwing van de mandaten en uiterlijk op 1 juli 2018. Hier begint het al een beetje. De eerstvolgende hernieuwing van de mandaten is er eigenlijk al geweest, het decreet Deugdelijk Bestuur is van 2013 en de nieuwe raad van bestuur is in 2014 aangesteld. Blijkbaar heeft de regering de procedure toen nog niet willen volgen, er was immers nog tijd tot 1 juli 2018. Maar dat is niet helemaal juist. Ik heb intussen een verslag van de evaluatie van dat decreet van april 2017 gevonden. Dat is een parlementair document dat wellicht in een andere commissie wordt besproken, maar bon, het is toch ook van toepassing op De Lijn.

Daar vinden we een hele redenering. De Vlaamse Regering heeft op 26 juni 2015 ook nog een tijdelijke uitzondering toegestaan op die verplichting tot aanstelling

van één derde onafhankelijke bestuurders voor alle entiteiten die ressorteren onder dat decreet en waarvan de samenstelling van de raad van bestuur nog niet in overeenstemming is.

Die uitzondering werd toegestaan tot 31 juli 2017 en dat komt heel kortbij, voor alle entiteiten waar er een algemene vergadering is. De Lijn heeft een algemene vergadering, deze maand nog normaal gezien, dat is altijd in mei. Het is een beetje onduidelijk, is het nu 2018 of 2017? Goed, er zal toch moeten voldaan worden, op een of andere manier, aan dat decreet Deugdelijk Bestuur.

Het decreet voorzag nochtans in de mogelijkheid voor de Vlaamse Regering, op gemotiveerd verzoek van de entiteit, om gegronde redenen een uitzondering toe te staan. Ze hebben er wel veel toegestaan, want in datzelfde verslag zien we al die uitzonderingen, het zijn er negentien. Bij De Lijn is dat nu jammer genoeg niet gebeurd, blijkbaar, want anders hadden we dat artikeltje in De Tijd niet gehad.

Ondertussen heeft De Lijn gedaan wat ze moet doen. Midden februari 2017 maakte De Lijn bekend dat ze op zoek was naar vier onafhankelijke leden voor de raad van bestuur. Kandidaten konden tot 15 maart hun cv en motiveringsbrief indienen. Meer dan honderd kandidaten hebben zich aangeboden. Dat is geweldig veel.

Gelukkig moet De Lijn dat niet allemaal alleen bekijken. GUBERNA en Schelstraete Delacourt Associates kregen van De Lijn de opdracht om in alle onafhankelijkheid dit proces te begeleiden. Zij zullen een shortlist van acht kandidaturen voorstellen aan de Vlaamse Regering. Uiteindelijk zal de Vlaamse Regering de vier bestuurders uit deze lijst benoemen.

Maar we zitten nog met een ander probleem, dat ik nog niet heb aangekaart, en dat is het Oprichtingsdecreet van De Lijn. Daar staat in artikel 15 heel duidelijk dat de raad van bestuur van De Lijn uit elf leden bestaat: vijf aangeduid door de regering, en – misschien dacht u dat dan de vier onafhankelijke zouden volgen, maar nee – twee door de steden en gemeenten en vier door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), en dat zijn twee mensen van de vakbond en twee van de werkgeversorganisaties. Om de raad van bestuur uit te breiden met vier moet er dus een aanpassing van dit decreet komen, voor juli 2018 of 31 juli 2017, dat is mij onduidelijk.

Deze aanpassing is echter nog niet gerealiseerd. Daarom kunnen de vier onafhankelijke bestuurders in de huidige stand van de wetgeving – naar mijn mening – enkel in de plaats komen van reeds zetelende bestuurders, maar dan allicht die vijf aangeduid door de regering. Of hoe gaat het opgelost worden?

De wijziging van de samenstelling van de raad van bestuur zou ergens in mei op de raad van bestuur moeten komen. Ik weet niet of dat gebeurd is.

Hoe zult u de samenstelling van de raad van bestuur van De Lijn conformeren met het decreet Deugdelijk Bestuur? Hoe gaat u dat aanpakken? Zult u nog met een ontwerp van aangepast decreet Personenvervoer naar het parlement komen om die vier onafhankelijke bestuurders bijvoorbeeld toe te voegen? Dat had ook gekund, dat je van elf naar vijftien zou gaan. Maar klopt het dan nog wel? Is het dan wel een derde? Neen, dat had je er vijf moeten hebben.

Is er een overgangsregeling denkbaar om, gezien ook de transitie binnen De Lijn naar basisbereikbaarheid, de huidige samenstelling van de raad van bestuur per uitzondering toch nog te behouden en die uitzondering alsnog te vragen, om op die manier toch wat rust in de structuur te brengen? Op een belangrijk moment, waar we naar een compleet nieuw systeem van openbaar vervoer gaan in Vlaanderen, kunnen we ons dit soort discussies allicht besparen, dacht ik.

Hoe ver staat het nu met heel die selectieprocedure die men bij De Lijn heeft opgestart voor die vier onafhankelijke bestuurders? Is die shortlist van acht kandidaten al bekend? Hoe ver staat de Vlaamse Regering met een eventuele selectie? Wat is de verdere timing en planning? En hoeveel heeft die selectieprocedure gekost aan De Lijn? Als er honderd kandidaten waren, kan ik mij voorstellen dat de kostprijs ook navenant is opgelopen.

Kortom, waarom werd er eigenlijk geen uitzondering gevraagd om dat oprichtingsdecreet van De Lijn te conformeren aan het decreet Deugdelijk Bestuur? Aangezien het niet werd gevraagd, kan het nog gevraagd worden? Of hoe gaat u het anders aanpakken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Artikel 4 van het decreet Deugdelijk Bestuur zegt: minimaal een derde van het aantal stemgerechtigde leden van de raad van bestuur is een onafhankelijke bestuurder. De Vlaamse Regering kan op gemotiveerd verzoek, om gegronde redenen, een uitzondering toestaan op de bepaling van het eerste lid.

Artikel 5 zegt: de raad van bestuur stelt de vereisten vast waaraan kandidaten voor het mandaat van onafhankelijk bestuurder moeten voldoen op het vlak van bekwaamheden, kennis en ervaring. De raad van bestuur doet een open oproep tot kandidaatstelling voor een mandaat van onafhankelijk bestuurder. De oproep bevat een weergave van de vereisten waaraan kandidaten moeten voldoen en regelt de wijze van kandidaatstelling, waarbij minstens een curriculum vitae wordt voorgelegd. De raad van bestuur vergelijkt de respectieve verdiensten van de kandidaten. De onafhankelijke bestuurders worden uit lijsten van twee kandidaten per te begeven mandaat door de Vlaamse Regering aangesteld, op voordracht van de raad van bestuur. Indien de entiteiten, vermeld in artikel 2, paragraaf 1, 4°, 6°, 8° en 9°, onder wettelijke bepalingen vallen die de algemene vergadering bevoegd maken voor de aanstelling van de bestuurders, worden de onafhankelijke bestuurders aangesteld door de algemene vergadering, op voordracht van de raad van bestuur.

De Lijn valt als extern verzelfstandigd agentschap niet onder de bepaling van die laatste paragraaf. Dat betekent dus dat de aanstelling van de onafhankelijke bestuurders de bevoegdheid is van de Vlaamse Regering.

De Lijn heeft in eerste instantie gevraagd of de huidige bestuurders die zetelen op voordracht van de SERV, als onafhankelijke bestuurders beschouwd kunnen worden. Het antwoord daarop vanuit de diensten van collega Homans was negatief. En dus heeft De Lijn tot op heden geen onafhankelijke bestuurders.

Artikel 32 van het decreet voorziet in overgangsmaatregelen. De algemene regel is dat de samenstelling van de raad van bestuur wordt aangepast aan de regeling van de onafhankelijke bestuurders bij de eerstvolgende hernieuwing van de mandaten en uiterlijk op 1 juli 2018. Dat is van toepassing voor de instellingen waar nog geen hernieuwing van de mandaten plaatsvond. Indien er wel al een hernieuwing van de mandaten plaatsvond en er nog geen onafhankelijke bestuurders werden aangesteld, is dat niet in overeenstemming met het decreet. Voor die instellingen heeft de Vlaamse Regering op 26 juni 2015 een tijdelijke uitzondering toegekend. Een uitzondering wordt toegestaan tot 31 juli 2017 voor alle entiteiten waar er een algemene vergadering is en tot 31 december 2016 voor alle andere entiteiten. Aangezien De Lijn een algemene vergadering heeft, loopt de uitzondering tot 31 juli van dit jaar. We hebben niet de ambitie om naast die overgangsperiode nog bijkomende uitzonderingen toe te staan en mikken dus op die datum.

Het oprichtingsdecreet van De Lijn zal hoe dan ook aangepast moeten worden. Artikel 15 van dat decreet voorziet immers in de samenstelling van de raad, en

hier dienen de vier onafhankelijken te worden ingeschoven. Dat is dus niet het decreet Personenvervoer waar u naar verwees, collega Brouwers.

Karin Brouwers (CD&V): Dat stond in mijn schriftelijke vraag, maar dat is fout. Ik heb mondeling over het oprichtingsdecreet gesproken.

Minister Ben Weyts: Die vier onafhankelijken moeten dus in dat decreet ingeschoven te worden. Ik zal die aanpassing nog deze maand voorleggen aan de ministerraad, en vervolgens aan het parlement. Ik ga er dan ook niet te ver op vooruitlopen, maar logische uitgangspunten zijn voor mij: geen uitbreiding van het aantal bestuurders, een voldoende snelle inwerkingtreding van het decreet, teneinde de opgenomen data in het decreet Deugdelijk Bestuur te kunnen aanhouden, en een correcte aanwezigheid en verhouding van de reële aandeelhouders van het bedrijf binnen de raad van bestuur. Dat is geen eenvoudige oefening.

Wat betreft de procedure om de vier onafhankelijken aan te stellen: de shortlist van acht kandidaten, waarbij GUBERNA inderdaad is aangeduid als onafhankelijke begeleider, is momenteel in behandeling door het remuneratie- en benoemingscomité van de raad van bestuur. De beslissing over de voordracht wordt normaal geagendeerd op de raad van bestuur van 31 mei. Het is dus niet GUBERNA dat zelf rechtstreeks de voordracht aan de Vlaamse Regering doet, het is nog altijd de raad van bestuur die de voordracht aan de Vlaamse Regering doet. Die zal dan beslissen om uit die lijst van acht kandidaten vier nieuwe leden van de raad van bestuur aan te stellen.

Anticiperend op de samenstelling van de huidige raad van bestuur heb ik nog wat bijkomende informatie, voor zover dat nodig zou zijn. Artikel 15 van het decreet stelt dat de raad van bestuur elf leden telt, waaronder de voorzitter en de ondervoorzitter, dat twee bestuurders namens de gemeenten worden benoemd in overleg met de representatieve organisatie van de gemeenten van het Vlaamse Gewest, dat twee bestuurders worden benoemd op voordracht van de representatieve werknemersorganisaties die in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) zijn vertegenwoordigd en dat twee bestuurders worden benoemd op voordracht van de representatieve werkgeversorganisaties die in de SERV zijn vertegenwoordigd.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt hier echter wel al de stelling ingenomen dat u sowieso niet naar een uitbreiding wilt gaan. Dat zal het u niet gemakkelijk maken, zeker niet omdat u vindt dat de aandeelhouders nog een meerderheid moeten hebben. We zien al welke richting het zal uitgaan. Ik hoef daar geen tekening bij te maken.

Aangezien de Vlaamse Regering nog een beslissing moet nemen, zal ik daar nu geen verdere uitspraken over doen. Ik zou de optie van een uitbreiding echter niet helemaal uitsluiten. Op die manier kunnen bepaalde vertegenwoordigers van de maatschappij nog een zitje krijgen, al gaat het dan misschien niet om de zitjes die er nu zijn. Nu gaat het telkens om twee vertegenwoordigers. Volgens mij moet toch een compromis worden gezocht. Dit is geen gemakkelijke oefening.

Volgens mij heeft de Vlaamse Regering dit een beetje zelf veroorzaakt. Indien in 2014 meteen rekening was gehouden met het nieuwe decreet betreffende deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector, zou het nu misschien niet nodig zijn die moeilijke oefening te maken. In elk geval wacht ik met verdere commentaren tot ik weet wat u eind deze maand aan de Vlaamse Regering zal voorleggen. Ik kijk uit naar het resultaat.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mevrouw Brouwers, na uw laatste woorden moet ik toch ook even het woord nemen. Voor ons is het decreet betreffende het deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector enorm belangrijk. Dit omvat het aantrekken van onafhankelijke bestuurders. Ik hoop dat dit voor ons allen het geval is. Ik had begrepen dat dit decreet op een brede steun kon rekenen. Blijkbaar is al een moment gemist en een uitstel toegestaan. Ik ga ervan uit dat dit uitstel eenmalig was en dat nu spoedig werk zal worden gemaakt van het conformeren aan het decreet.

Minister, uw antwoord, waaruit ik drie kernboodschappen onthoud, heeft me gerustgesteld. We zijn voor een snelle inwerkingtreding. De aanwezigheid van het aandeelhouderschap moet correct zijn. Dat lijkt me echt een evidentie. Ik heb u niet voor een uitbreiding horen pleiten. Voor onze fractie is dit belangrijk. Dit staat nog los van de vraag waarom we De Lijn anders dan de andere zouden behandelen. Dat kan de bedoeling niet zijn. Dat lijkt me zeer moeilijk en alleszins niet onze optie. De Lijn is een organisatie die hieraan is onderworpen. Ik zie niet in waarom we plots een uitzondering inzake timing of samenstelling zouden maken. We zijn al zeker geen voorstander van de uitbreiding van raden van bestuur. Ik veronderstel dat iedereen de huidige gevoeligheid begrijpt. Bovendien moet het werkbaar blijven. Dit is niet het moment om naar een uitbreiding van raden bestuur te gaan.

Ik vat het even samen. Uw drie uitgangspunten zijn in mijn ogen de juiste uitgangspunten. Ik wens u dan ook veel succes met uw tocht naar de Vlaamse Regering hiermee.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitrol van de werking van De Werkvennootschap nv – 2079 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik geef grif toe dat ik u met betrekking tot dit punt regelmatig opjaag met allerhande vragen om uitleg. Ik dacht dat het onweer dat net is losgebarsten er ook iets mee te maken had, maar eigenlijk was het al aan de gang toen we het nog over de raad van bestuur van De Lijn hadden. Die twee dossiers hebben ergens ook iets met elkaar te maken.

Ik hoef niet in herinnering te brengen dat het Vlaams Parlement De Werkvennootschap op 23 december 2016 heeft opgericht. Wij hebben dat niet ondersteund, maar de meerderheid heeft dit goedgekeurd.

Deze naamloze vennootschap van publiek recht neemt de activiteiten van de nv Lijninvest over. Lijninvest wordt afgebouwd, maar Via-Invest groeit, in functie van de continuïteit, eigenlijk door in De Werkvennootschap. De opdracht van De Werkvennootschap is de realisatie van wat complexe mobiliteitsinfrastructuur van strategisch belang wordt genoemd. Tijdens de eerste periode gaat het om de herinrichting van de Brusselse ring, met daarbij ook plannen voor drie vervoerslijnen van het Brabantnet en nieuwe fietsinfrastructuur.

De Vlaamse Regering werkt ondertussen volop aan de uitrol van de werking van De Werkvennootschap. Ik verwijs in dit verband naar het antwoord op een eerdere vraag om uitleg van de heer Vandenbroucke. De heer Casteels is aangesteld tot algemeen manager. Op 21 april 2017 heeft de Vlaamse Regering de statuten

van de vennootschap goedgekeurd, inclusief de vergoedingen van de bestuurders en de regeringscommissarissen. De Vlaamse Regering heeft twee regeringscommissarissen aangesteld. Er zijn vier bestuurders voorgedragen. De drie onafhankelijke bestuurders zullen later dit jaar worden voorgedragen. Op die manier is er nog een beetje een koppeling met het dossier waarover mevrouw Brouwers het daarnet had. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) heeft trouwens al een oproep gelanceerd. De deadline voor kandidaturen is 9 juni 2017.

Parallel met deze uitrol is de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) met haar kapitaal uit Via-Invest gestapt. De PMV heeft haar aandelen aan het Vlaamse Gewest verkocht. Ten gevolge hiervan is het kapitaal van Via-Invest op 17 februari 2017 gedaald van 83 miljoen euro tot 47,7 miljoen euro of eigenlijk bijna 47,8 miljoen euro.

De kapitaalsvermindering van iets meer dan 37.000.000 euro voor Via-Invest-De Werkvennootschap is bevestigd, zo heb ik gezien in de documenten van de begrotingsaanpassing 2017.

Kapitaal en opdracht van De Werkvennootschap nv – een dossier waar ik een paar weken geleden ook op heb doorgedruwd – blijken intussen voor de Vlaamse Regering te verantwoorden dat de bestuurders en regeringscommissarissen dezelfde vergoedingen zullen krijgen als hun voorgangers bij Via-Invest. Ik heb u daar eerder al een schriftelijke vraag over gesteld. Concreet betekent dat een vaste jaarvergoeding van 4388 euro en een zitpenning van 620 euro per vergadering. Het verbaasde me enigszins dat er voor de voorzitter van de raad van bestuur een vergoeding van 75.000 euro gebudgetteerd is. Met een dergelijke vergoeding voor een voorzitter van een Vlaams agentschap, een nv van publiek recht, worden zelfs de gangbare bedragen in de privésector overschreden.

U vraagt zich misschien af waar ik dat haal. Mijn bron in dezen is het antwoord van de minister-president op mijn vraag van 25 april jongstleden in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting over het gebrek aan transparantie en kader betreffende de samenstelling van en de vergoedingen voor de raden van bestuur van Vlaamse agentschappen. De minister-president kondigde toen niet alleen een benchmarkstudie aan om de bestuurdersvergoedingen te wegen, hij anticepeerde ook op de uitkomst door Herman Daems te citeren en diens vergelijkingen met bestuurdersvergoedingen in de privésector. In het commissieverslag staat dat het voor een gewoon bestuurslid tussen de 30.000 en de 35.000 euro bruto ligt, en een voorzitter krijgt het dubbele. Ik stel vast dat de voorzitter van de nv De Werkvennootschap daarboven gaat.

Om zich in een eerste periode toe te leggen op de herinrichting van de ring rond Brussel en op flankerende ingrepen op het vlak van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen, zal De Werkvennootschap aan de slag gaan met een team van een twintigtal medewerkers. Toch blijken hun vereiste ervaring en expertise niet te volstaan, want op 16 december 2016 heeft de Vlaamse Regering beslist om voor de projectbegeleiding en studieondersteuning bij de realisatie van de genoemde infrastructuur een opdracht te gunnen aan de tijdelijke handelsvennootschap MoVeRo, een tijdelijke combinatie van Sweco Belgium, Arcadis en diverse onderaannemers. Ik heb daar toen het dossier van opgevraagd en ook ingekeken. Het gaat om een opdracht voor 12 jaar, a rato van 3,6 miljoen euro per jaar of 43,5 miljoen euro in totaal. Dat zijn indicatieve ramingen voor opdrachthoeveelheden, maar ze liggen volgens de Inspectie van Financiën – ook dat staat in het dossier dat ik heb opgevraagd – in totaal wel bijna 7,5 miljoen euro hoger dan de offertevraag, waarvoor trouwens ook een negatief advies van de Inspectie van Financiën kwam, omwille daarvan.

Minister, als rechtspersoon is De Werkvennootschap nv een voortzetting van Via-Invest Vlaanderen, maar met een kapitaal dat op dit moment 37 miljoen euro

kleiner is. Hoe is deze kapitaalsverlaging te verantwoorden, gezien ook de algemene opdracht voor De Werkvennootschap en gezien de aangekondigde infrastructuuropdrachten in die eerste periode? Het gaat niet om kleine projecten. Hoe financiert het Vlaamse Gewest de aankoop van de desbetreffende aandelen van PMV? Het gaat om een aardig bedrag. Welke afspraken zijn met PMV gemaakt over die nieuwe aanwending van de opbrengst van deze aandelenverkoop?

De Vlaamse Regering heeft samen met de goedkeuring van de algemene statuten van De Werkvennootschap ook de vergoedingen voor de regeringscommissarissen, de gewone bestuurders en de voorzitter-bestuurder vastgelegd. Welke benchmark hebt u hiervoor toegepast? Beschouwt u de gebudgetteerde vergoeding voor de voorzitter-bestuurder als standaard? Had u in dezen niet beter gewacht op de resultaten van de vergoedingenstudie die de minister-president voor de Vlaamse agentschappen heeft aangekondigd in de commissievergadering van 25 april?

Voor de realisatie van complexe en strategische mobiliteitsinfrastructuur hebt u de oprichting van een apart agentschap fel verdedigd in het parlement. Toch krijgt De Werkvennootschap voor de herinrichting van de ring rond Brussel al meteen projectbegeleiding en studieondersteuning door de tijdelijke handelsvennootschap MoVeRo. Hoe is deze opdracht te rijmen met de destijds voorgespiegelde slagkracht en expertise van de medewerkers van De Werkvennootschap? In de aangepaste begroting 2017 van Via-Invest-De Werkvennootschap is niet in middelen voorzien voor de opdracht van MoVeRo. Hoe zal de begeleiding en ondersteuning dan wel worden gefinancierd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal misschien eerst uitleggen waarom de aandelen van PMV werden overgenomen. Dat hangt samen met de kapitaalsvermindering. Een van de redenen waarom we Via-Invest hebben omgevormd in De Werkvennootschap past, zoals u weet, in de gewijzigde Europese regelgeving met betrekking tot ESR-neutraliteit (Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen), namelijk de stelling dat de overheid geen financiële participaties meer kan nemen in projecten inzake openbare werken zonder dat de ESR-neutraliteit onder druk komt te staan. Als er geen participaties in openbare werken meer genomen worden, is het voor PMV niet langer zinvol om aandeelhouder te blijven in Via-Invest. Een verkoop van haar aandelen in Via-Invest aan het Vlaamse Gewest was dan ook logisch.

Daarnaast is er de kwestie van de kapitaalsverlaging. Het kapitaal van Via-Invest waarover u spreekt, gaat over participaties. U weet dat in onverdachte tijden bij de opzet van pps-structuren een kapitaal vanuit de overheid werd ingebracht. Het kapitaal betreft in dit concrete geval participaties in de projecten A11 in Brugge en R4 Zuid in Gent. Het afstoten van de participaties van Via-Invest en de verkoop ervan aan PMV is evident. De PMV is de entiteit van de Vlaamse overheid gericht op het beheer van onder andere financiële participaties. PMV is daarop georganiseerd. Het beheer van financiële participaties is anderzijds geen opdracht van De Werkvennootschap. Haar taak is wel infrastructuurprojecten realiseren, niet ze beheren. Ze zal voor haar algemene opdracht werkingstoelagen en investeringstoelagen krijgen van het Vlaamse Gewest.

De waardering van beide participaties was bijna gelijk aan de waarde van de aandelen van PMV in Via-Invest. De eenvoudigste handeling was daarom dat de participaties van Via-Invest werden verkocht aan PMV. Met de opbrengst van deze verkoop heeft het Vlaamse Gewest dus de aandelen van PMV in Via-Invest gefinancierd. Omgekeerd heeft PMV de opbrengst van de aandelenverkoop dus gebruikt om de participaties aan te kopen. Voor de volledigheid kan ik nog vermelden dat er een verschil was van 500.000 euro. Dit werd door PMV aan Via-Invest betaald.

Via-Invest werd zonder onderbreking van continuïteit van haar rechtspersoonlijkheid gewijzigd in De Werkvennootschap, naamloze vennootschap van publiek recht. Het is daarom logisch dat de vergoedingen die Via-Invest eerder toekende aan haar bestuurders, worden verdergezet door De Werkvennootschap. Deze vergoedingen liggen in de lijn van de vergoedingen die doorgaans worden toegekend binnen andere entiteiten van de Vlaamse overheid.

Deze week heeft de bijzondere algemene vergadering plaatsgevonden waar tot het ontslag en benoeming van de bestuurders werd besloten. De nieuwe raad van bestuur zal nu een voorzitter aanwijzen. In de nota van de Vlaamse Regering staat dat in de mate dat de voorzitter een actieve, deskundige rol bij de dagelijkse activiteiten van De Werkvennootschap op zich neemt, in een budget van 75.000 euro wordt voorzien. Enkel in het geval dus van een voltijdse invulling, maar dat moet niet. Ik verwacht van een voorzitter-bestuurder dat hij een actieve rol opneemt. Zo zie ik de voorzitter bijvoorbeeld toch een belangrijke rol vervullen in het creëren van draagvlak voor de werken aan de ring, niet het minst in de Brusselse regio. Daarnaast zal de voorzitter ook een rol opnemen in de verdere opstart van De Werkvennootschap zoals het aanwerven van personeel. In de praktijk zal dit geen voltijdse aanstelling zijn, maar hiertegenover mag wel een vergoeding staan. Ik verwacht – maar ik spreek voor mijn beurt want de raad van bestuur moet zich nog uitspreken – dat er een invulling van twee dagen tewerkstelling per week zal zijn, waardoor de vergoeding maar een derde van die 75.000 euro zal zijn.

Sowieso worden voor de realisatie van complexe en strategische mobiliteitsinfrastructuur externe studiebureaus ingeschakeld. Dit gebeurt zo bij elk infrastructuurproject. Deze bieden de nodige technische expertise in de studiefase, ontwerpfasen en uitvoeringsfase. De Werkvennootschap zal instaan voor de centrale coördinatie. Gelet op de complexiteit bij zowel de uitwerking als de uitvoering van de infrastructuurprojecten, zal dat gebeuren door een gespecialiseerd en multidisciplinair team, zijnde werknemers van De Werkvennootschap. Het studiebureau THV MoVeRO werd vóór de totstandkoming van De Werkvennootschap door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) aangesteld in het kader van de herinrichting van de ring rond Brussel. Het contract werd samen met dit project inmiddels overgedragen aan De Werkvennootschap.

Wat betreft uw vraag tot financiering, kan ik antwoorden dat aangezien het AWV reeds kredieten – 3,6 miljoen euro – had vastgelegd voor de financiering van prestaties van het studiebureau, er tussen De Werkvennootschap en AWV de afspraak werd gemaakt dat AWV in eerste instantie zou instaan voor de betalingen van de geleverde prestaties van het studiebureau. Het afgesloten contract met de THV laat dit ook toe. In tweede instantie zal De Werkvennootschap de prestaties van het studiebureau uiteraard zelf financieren.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Er zijn nog een tweetal vragen die bij mij openblijven.

Mijn eerste heeft te maken met de problematiek van ESR en de pps-projecten. Mag ik besluiten dat alle pps-projecten waar PMV in participeert in openbare werken, in de toekomst allemaal onder de koepel van De Werkvennootschap zullen vallen? U zei dat het gaat over participaties die ESR-matig moeilijk liggen en dat De Werkvennootschap dit voor een stuk kan oplossen. Als ik consequent doordenk – en er zijn nog wel wat participaties waar PMV tussen zit – betekent dat dan dat in de toekomst al die openbare werken en die projecten onder de hoed van De Werkvennootschap terechtkomen?

En dan heb ik nog een bijkomende vraag over die voorzitter. Ik vind dat een beetje merkwaardig, en ik zal u zeggen waarom. In heel de discussie over de agentschappen heb ik op een bepaald moment het verwijt gekregen van de

minister-president: 'Jullie hadden een operationele voorzitter bij PMV en we hebben die daar weggehaald.' Een operationele voorzitter die daar inderdaad ook een voltijdse job van had gemaakt: ik dacht dat het geen optie meer was om in dergelijke structuren ook een operationele voorzitter te hebben.

Het is voor mij een verduidelijking wanneer u zegt dat dit een maximumbedrag is wanneer het gaat over een voltijdse aanstelling. Nu zegt u, evenwel ietwat voor uw beurt sprekend, dat het vermoedelijk rond een derde zal liggen aangezien het over twee dagen ging. Maar ik had net uit het antwoord van de minister-president op de vragen die ik hem had gesteld, begrepen dat het niet de bedoeling was om nog met een operationele voorzitter te werken aangezien dat in het verleden het geval was bij onder andere PMV. Ik vind het wat haaks daarop dat we hier opnieuw de deur openzetten voor een operationeel voorzitter. De discussie over PMV was dat er al een algemeen manager en een operationeel voorzitter bij PMV aan de slag waren. Ik heb begrepen dat hier ook al een algemeen manager aan de slag is. Ik vraag me dan ook af waar die filosofie plots opnieuw vandaan komt. Al is het dan niet voltijds, het gaat toch om een operationeel voorzitter, die twee dagen op de Werkvennootschap aanwezig is.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Iets gelijkaardigs bestaat ook bij BAM. Het gaat om een grotere mate van betrokkenheid eerder dan het andere extreem, namelijk een bloempotfunctie als voorzitter. We hebben ervoor gekozen om dat een actievare invulling te geven. Ik denk dat we met de voorzitter een goede keuze maken.

De participaties zijn zo specifiek dat De Werkvennootschap geen participaties meer doet, dat is ook in functie van de ESR-neutraliteit.

Wat PMV betreft, moet ik u doorverwijzen naar mijn collega, ik ben daar niet helemaal beslagen in. Wanneer er geen participaties in Openbare Werken meer worden genomen, is het voor PMV niet langer zinvol om aandeelhouder te blijven in Via-Invest.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.