



Vlaams
Parlement

vergadering **C272**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 23 juni 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Ludo Van Campenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de positie van de IJzeren Rijn in het ontwerp-Bundesverkehrswegeplan 2030 van de Duitse federale overheid – 2409 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het mobiliteitsbudget – 2434 (2015-2016)	5
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de proefprojecten basisbereikbaarheid – 2464 (2015-2016)	8

VRAAG OM UITLEG van Ludo Van Campenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de positie van de IJzeren Rijn in het ontwerp-Bundesverkehrswegeplan 2030 van de Duitse federale overheid – 2409 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Campenhout heeft het woord.

Ludo Van Campenhout (N-VA): Minister, het Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) is een beleidsdocument van de federale overheid in Duitsland. Het legt vast welke infrastructuurprojecten de komende vijftien jaar door de Duitse federale overheid worden uitgevoerd. Het BVWP heeft uitsluitend betrekking op de grote weg-, binnenvaart- en spoorverbindingen die onder de verantwoordelijkheid van de federale overheid van Duitsland vallen. Op basis van een neutrale methodologie worden de nieuwe projecten geselecteerd en gerangschikt, waarna een openbaar onderzoek volgt. Pas daarna neemt het Duitse federale parlement de nodige wetten en besluiten en legt het de financiering vast.

Momenteel is de onderzoeks- en planningsfase beëindigd en legt de Duitse regering in het kader van een strategische milieubeoordelingsprocedure een ontwerp-BVWP voor aan de burgers en aan de bevoegde instanties van de buurlanden. In het kader van die strategische milieubeoordelingsprocedure ontving de Vlaamse overheid van de Duitse overheid op 25 april jongstleden de uitnodiging om een consultatieronde in Vlaanderen op te starten. Via de website van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) konden burgers zich tot 17 juni met hun opmerkingen wenden tot het Duitse federale verkeersministerie in Berlijn. Ook andere instanties, zoals Infrabel, provincies en dergelijke, werden door het departement LNE gecontacteerd met het oog op het opmaken van een gecoördineerd standpunt.

LNE ontving standpunten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), van Infrabel en van de provincie Limburg. Op 8 juni 2016 werd dit gecoördineerde administratieve standpunt overgemaakt aan het Duitse federale verkeersministerie. Belangrijk voor Vlaanderen daarbij is de infrastructuur die het verlengde vormt van de verbinding met het Ruhrgebied en die om capaciteitsredenen heropend moet worden, de IJzeren Rijn.

Twee tracés staan ter discussie. Op vraag van Duitsland startte Vlaanderen recent een studie naar een derde tracé, de zogenaamde 3RX-studie. In het voorliggende BVWP slagen de twee oude tracés niet voor de selectie wegens te hoge investeringskosten ten opzichte van de baten. In het BVWP verschuift het volledige gewicht dus naar de 'dritte Weg'. Nochtans werd in de contacten op ministerieel niveau tussen België en Duitsland steeds uitgegaan van een reactivering van het historische tracé. Dat tracé werd al in 2001 als 'minder kansrijk' aangeduid in de Nederlandse Trajectnota/MER (milieueffectenrapportage).

Daarenboven zorgt de middelenverdeling in BVWP ervoor dat de modal shift naar duurzame vervoersvormen in het gedrang komt. Ondanks het feit dat het BVWP de nood en de zin van een modal shift erkent, worden meer investeringen gepland in wegenbouw dan in het spoor- of waterwegennetwerk. Ook dat gegeven roept vragen op met betrekking tot het verdere verloop van het dossier van de IJzeren Rijn.

Minister, hoe staat u tegenover de standpunten van de Duitse federale overheid omtrent de IJzeren Rijn in het ontwerp-Bundesverkehrswegeplan 2030? Hebt u de intentie om initiatieven te nemen om de aandacht van de Duitse federale overheid te vragen voor het belang van een snelle reactivering van de IJzeren

Rijn voor onder meer de Antwerpse haven? Hebt u signalen dat Nederland deze keer wel wil meegaan in het derdewegtracé?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb ons standpunt inzake het Bundesverkehrswegeplan meegedeeld aan de Vlaamse Regering op 10 juni van dit jaar. Belangrijke elementen daarbij waren ten eerste dat het Bundesverkehrswegeplan niet voorbij mag gaan aan het Europese vervoersbeleid, ten tweede dat de inhaalbeweging inzake onderhoud – het gros van de budgettaire massa zal naar onderhoud gaan – niet ten koste mag gaan van grensoverschrijdende verbindingen, ten derde dat de aannames en prognoses in de verkeersanalyse de Vlaamse verkeersvolumes niet mogen onderschatten in verhouding tot hun belang, en ten vierde dat de middelenverdeling in het plan een modal shift naar duurzame vervoersvormen alleszins niet in de weg mag staan.

Specifiek voor de IJzeren Rijn roept de niet-selectie van het historische tracé en het A52-tracé wat vragen op. In de briefwisseling op ministerieel niveau tussen België en Duitsland was in het verleden altijd uitgegaan van de reactivering van het historische tracé. Dat komt nu dus op de helling te staan. Dat wil ook zeggen dat het volledige gewicht van het dossier verschuift naar de haalbaarheidsstudie, de 3RX-studie. Dat is de overeenkomst die we gesloten hebben met Nederland, Duitsland, zowel de Bundesregierung als Nordrhein-Westfalen, en de Vlaamse en Federale Regering, om met een groep wetenschappers de verschillende tracés eens objectief in kaart te brengen op het vlak van economische, milieu- en maatschappelijke kosten en baten.

Ik heb intussen ook een brief gericht aan mijn Duitse collega, minister Dobrindt, om het ambtelijke standpunt met betrekking tot het ontwerpplan bij te treden. Centraal staat het belang van de grensoverschrijdende verbindingen tussen Vlaanderen en Duitsland. In het Bundesverkehrswegeplan ligt de focus nogal sterk op noord-zuidverbindingen, terwijl voor ons de oost-westverbindingen natuurlijk veel belangrijker zijn. Ook een deelstaat als Nordrhein-Westfalen is daar veel meer afhankelijk van.

Ik heb er ook op gewezen dat niet alleen die infrastructuur over de grenzen heen moet worden aangepakt maar ook het vervoersbeleid op zich. In Vlaanderen trachten we gestalte te geven aan een multimodaal vervoersbeleid dat aanstuurt op een modal shift naar meer duurzame vervoersvormen. Gezien de grote aandacht die dit plan besteedt aan het wegvervoer, heb ik gevraagd in welke mate er sprake kan zijn van een op dat vlak toch enigszins tegengesteld beleid.

Ik heb in mijn brief ook verwezen naar het dossier van de IJzeren Rijn. Aangezien het historisch A52-tracé verdwenen is in hun optiek ten voordele van de focus op de derde weg – een tracé dat we niet per definitie ongenegen zijn, integendeel, wij willen vooral dat het vooruit gaat – heb ik gevraagd sterker in te zetten op de haalbaarheidsstudie naar het derde tracé, 3RX. Er bereiken me soms andere signalen op het vlak van de Duitse deelname.

Ik heb intussen in de marge van de TEN-t Days van de Europese Commissie in Rotterdam de Europese Coordinator North Sea-Baltic Corridor, mevrouw Catherine Trautmann gezien. Ook bij haar heb ik onze visie op het ontwerp-Bundesverkehrswegeplan aangekaart. Ik heb haar gevraagd om dit op te nemen richting Duitsland. Ook met mijn Nederlandse collega, minister Melanie Schultz, heb ik daarover overlegd. Tijdens dat gesprek bleken de opmerkingen van Nederland te sporen met die van Vlaanderen.

De Nederlandse overheid werkt mee aan de haalbaarheidsstudie naar dit tracé. Informatie wordt gedeeld en terreinbezoeken worden gefaciliteerd en georganiseerd.

Ik houd Nederland aan de afspraken uit de internationale verdragen met betrekking tot de IJzeren Rijn.

De voorzitter: De heer Van Campenhout heeft het woord.

Ludo Van Campenhout (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord en voor uw inspanningen ten aanzien van de Duitse federale overheid. Momenteel vindt het Europese kampioenschap plaats, en iedereen heeft het over looplijnen. De looplijn is meestal de meest directe. Het historisch tracé is nog altijd de kortste weg tussen Antwerpen en het Ruhrgebied.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het mobiliteitsbudget – 2434 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Over het mobiliteitsbudget zijn al meermaals vragen gesteld, schriftelijke vragen en actuele vragen. Niemand betwist nog dat het mobiliteitsbudget een goede invloed zou hebben op de fileproblematiek.

Daarom had de vorige Vlaamse Regering al beslist om daar twee proefprojecten over op te zetten. Zo werd onder andere het project 'I-mobiliteitsbudget' opgestart door het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) waarbij 25 bedrijven werden begeleid bij hun overstap naar een intelligent mobiliteitsbudget. Dat proefproject liep sinds januari 2014, en midden juni 2016 zijn de eerste resultaten bekendgemaakt.

Met het mobiliteitsbudget krijgen werknemers de keuze tussen de verschillende vervoersalternatieven in functie van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte. Werknemers kunnen hun bedrijfswagen aanvullen met, of volledig vervangen door, duurzame vervoersmodi. Het VIM speelt zo een belangrijke rol bij de promotie en implementatie van het mobiliteitsbudget in het Vlaamse bedrijfsleven.

Op eerdere vragen antwoordde u telkens te wachten op de resultaten van die proefprojecten om die dan op te nemen in het beleid. Die eerste resultaten zijn er nu, en ze zijn bijzonder positief.

45 procent van de werknemers is zich anders gaan verplaatsen, twee derden van hen zou het mobiliteitsbudget ook aanraden bij andere werknemers. Volgens het VIM toont het project aan dat de markt klaar is voor het invoeren van een mobiliteitsbudget. Ook worden enkele aanbevelingen geformuleerd. Ten eerste pleit het VIM voor het openstellen van het mobiliteitsbudget voor iedereen en niet enkel voor werknemers met een bedrijfswagen. Ten tweede zou het ook het gebruik van andere vervoersmodi door gezinsleden willen toestaan.

Zowel in het regeerakkoord als in de beleidsnota spreekt Vlaanderen het engagement uit de invoering van het mobiliteitsbudget te stimuleren. Ook voor de federale minister van Financiën is dit een van de beleidsintenties voor 2016. Voor de invoering zou in overleg gegaan worden met de federale overheid voor de noodzakelijke aanpassingen aan de fiscaliteit, de sociale zekerheid en de arbeidswetgeving.

Minister, wat leren de conclusies van het onderzoek? Hoe wilt u stimuleren dat het mobiliteitsbudget opengesteld wordt voor alle werknemers? Welke maatregelen zult u nemen om de invoering van het mobiliteitsbudget te realiseren?

Wat is de stand van zaken inzake het overleg met de federale overheid? Werden hier al verdere afspraken gemaakt?

Wat zijn de volgende stappen die ondernomen worden na afloop van dit project en op welke manier zal een verdere uitrol verlopen? Welke timing stelt u voorop voor de invoering?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het project is gestart in 2014 en werd toegewezen aan het Vlaams Instituut voor Mobiliteit, dat ondertussen een eerste tip van de sluier heeft gelicht. Het rapport is echter nog niet opgeleverd. Ik heb enkel de communicatie gezien die ze hebben gevoerd via de media en die vrij summier was. De volledige resultaten zouden er zijn tegen juli of augustus. Het onderzoek ging vrij breed qua scope.

Uit de eerste presentaties blijkt dat het proefproject inhield dat er 123 werknemers uit 12 verschillende ondernemingen gedurende 6 tot 12 maanden gebruik maakten van een theoretisch mobiliteitsbudget dat ze aan verschillende vervoersmodi konden besteden. Om het gebruik van deze budgetten intern te kunnen opvolgen, werden er drie tools beschikbaar gesteld. Ten eerste Momas van Athlon Mobility Consultancy, een software die een volledig overzicht biedt van de mobiliteitskost per werknemer. Ten tweede is er XXImo, een prepaid VISA-kaart waarmee allerhande mobiliteitsdiensten kunnen worden betaald en waarmee gebruikers hun uitgaven kunnen opvolgen. Een derde tool is het Mobility Concept, een online-platform dat werknemers inzicht biedt in hun mobiliteitsuitgaven, CO₂-uitstoot, verbruik enzovoort.

Dit project had twee hoofddoelen. Ten eerste was het een test waarbij een mobiliteitsbudget op experimentele wijze in een aantal bedrijven werd toegepast. Dit ging gepaard met een enquêtering naar de eigen bevindingen bij werkgevers en werknemers. Over dat deel is al een beetje gecommuniceerd. Het tweede luik is minstens even belangrijk. Het betreft een onderzoek naar de huidige regelgeving inzake fiscaliteit en parafiscaliteit, inclusief het arbeidsrecht en RSZ-luik en de mogelijkheden tot hervorming hiervan met het oog op een implementatie van het mobiliteitsbudget. Dat is veel omvangrijker en misschien interessanter. Dat deel wordt uitgevoerd door KPMG.

Er werden vijf spanningsvelden benoemd. Moet het mobiliteitsbudget openstaan voor iedereen of enkel voor wie vandaag een bedrijfswagen gebruikt? Kan alleen een werknemer gebruikmaken van het mobiliteitsbudget of moet dit openstaan voor de gezinsleden? Moet het mobiliteitsbudget zich enkel toespitsen op zuiver professionele verplaatsingen? Interpretieren we het concept van het mobiliteitsbudget in strikte of in ruime zin, dit wil zeggen integreren we in het concept al dan niet verwante mobiliteitselementen zoals bijvoorbeeld telewerken? Implementatie van een (para)fiscale regeling van het mobiliteitsbudget of een aparte regeling per item? Op die vragen hebben we absoluut nog geen antwoord. Ik kan er dan ook niet op vooruitlopen.

Ik geloof dat een mobiliteitsbudget een systeem moet inhouden om op vrijwillige basis de keuzevrijheid te geven aan werkgever en werknemer om te kiezen uit een divers aanbod van vervoersmodi. Dat is de ambitie. Die keuzevrijheid en flexibiliteit zijn sleutelbegrippen. Daarnaast moet het systeem leiden tot een makkelijk en eenvoudig verwerkbaar administratief systeem, waar er zich per werknemer een eenvormige en duidelijke mobiliteitsfactuur aandient om te verwerken in de loonadministratie. Dat is geen eenvoudige opdracht. Er moet dus worden toegewerkt naar een mobiliteitsoplossing die kan bestaan uit verschillende modi, in plaats van een afzonderlijke en verschillende verwerking op arbeidsrechtelijk, fiscaal en RSZ-vlak per modus. Ik hoop dat het proefproject van het VIM ons daar wat wijzer kan maken.

Vandaag merk ik dat de markt zich niet onbetuigd laat. Er bestaan reeds formules zoals Railease waarbij de combinatie kan worden gemaakt tussen wagen en trein en de combinatie bedrijfsfiets en deelwagens. Als overheid moeten we maximaal op die trends inspelen, zeker en vast ook in het kader van de combimobiliteit.

Een zeer belangrijk aandachtspunt is dat de invoering van een mobiliteitsbudget op geen enkele manier mag leiden tot een verhoging van de loonlasten. Op dat vlak hebben we al genoeg werk voor de boeg. Ook daar kijk ik uit naar de oplossingen en conclusies van de proeftuin van het VIM. Het zal dus een winststelsel moeten worden tussen werkgever, werknemer en overheid.

Er is overleg met de federale collega's van Financiën en Mobiliteit, onder andere over het mobiliteitsbudget. Duidelijk is dat er op regelgevend vlak ook een belangrijk luik zit op het vlak van arbeidsrecht en RSZ-behandeling. De meerwaarde van een mobiliteitsbudget is genoegzaam gekend. Het is nu zaak om een systeem gericht op flexibiliteit en vrije keuzes voor werkgever en werknemer uit te tekenen in een zo eenvoudig mogelijk en rechtszeker kader. De federale overheid moet daarbij uiteraard ook rekening houden met de effecten op hun inkomsten op RSZ en personenbelasting.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): We wachten nog op de volledige resultaten. Er werd vanuit het VIM geconcludeerd dat dit zeer positieve resultaten waren. Iedereen zou klaar zijn voor het mobiliteitsbudget, maar de regelgeving is nog het struikelblok en moet volgen.

U wacht alle resultaten van het volledige project af en pas dan zult u conclusies trekken. De grootste knelpunten zijn federale bevoegdheden: arbeidsrechtelijk, RSZ, fiscaliteit. Zolang er geen duidelijk regelgevend kader bestaat, is er geen mogelijkheid tot implementatie. De trekkersrol is weggelegd voor de federale overheid, maar we kunnen toch concluderen dat er een zeer positieve tussentijdse evaluatie is die aangeeft dat men er klaar voor is. Vlaanderen moet dan ook klaar zijn met de nodige beleidsinitiatieven en de nodige maatregelen.

Er is dus nog geen timing voor invoering. Komt dit ter sprake in het overleg? In de beleidsnota van de minister van Financiën wordt verwezen naar 2016. Ziet u dat nog enigszins haalbaar? Een mobiliteitsbudget dat alle mobiliteitsproblemen zal oplossen, is misschien wel heel utopisch, maar het zou toch een heel belangrijke stap zijn voor een duurzame mobiliteitsaanpak.

Minister Ben Weyts: Ik denk dat we vanuit Vlaanderen nu ook maximaal trekken, ook al zijn we bijna niet bevoegd. Het gaat over fiscaliteit, parafiscaliteit, RSZ, andere aspecten die behoren tot de federale bevoegdheden. Toch hebben we zelf het initiatief genomen om de kar te trekken en zelf proactief een proefproject te starten en besprekingen aan te gaan met onder meer de departementen Financiën en Mobiliteit.

Ik heb geen zicht op de timing. Ik denk dat er eerst en vooral een politiek akkoord moet zijn. Ik hoop dat deze studie ook kan helpen om te faciliteren. Wie weet, in het kader van de 'grote oefening' die zich naar verluidt aandient in de schoot van de Federale Regering, kan dit misschien mee worden ingeschoven.

An Christiaens (CD&V): Minister, we moeten inderdaad proactief voortwerken en, zoals we nu al deden, blijven inzetten op het promoten van het bestaan en de voordelen van een mobiliteitsbudget.

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 proefprojecten basisbereikbaarheid – 2464 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag gaat over de proefprojecten die het concept basisbereikbaarheid in de praktijk moeten testen en waar er straks ook nog regelgevend werk voor moet gebeuren.

Minister, begin dit jaar diende u een conceptnota in en ook in uw beleidsnota had u al verwezen naar de basisbereikbaarheid. In uw conceptnota over dat thema staat te lezen dat er in het voorjaar van 2016 enkele proefprojecten zouden worden voorbereid en dat ze tegen de zomer operationeel moeten zijn. Deze proefprojecten moeten uitwijzen hoe de verdeling van de bevoegdheden, zowel strategisch, tactisch als operationeel, verder verfijnd en gevalideerd worden.

De voorbereiding gebeurde in het voorjaar van 2016. Tijdens de zomer 2016 zou een regelluwe zone de opstart van de proefprojecten mogelijk maken. De evaluatie van de proefprojecten kan dan in het najaar van 2017 leiden naar een nieuw regelgevend kader in 2018.

In de commissie hebben we hierover van gedachten gewisseld. Er waren drie proefprojecten: Mechelen, Aalst en de Westhoek. In het verslag van de bespreking van de conceptnota in de commissievergadering van 5 februari staat dat u vond dat die proefprojecten toch wel van belang waren. U hebt er nog eens op gewezen dat nieuw beleid moest worden verfijnd. Een stuurgroep moet het transitieproces overkoepelend begeleiden. Er komt ook een werkgroep. De verandering wordt ondersteund door visienota's van diverse stakeholders. De bouwstenen en het kader zijn klaar, stelt u. Proefondervindelijk zullen de proefprojecten lering bieden, maar men wil vooral niets overhaasten. Dit alles staat te lezen in het commissieverslag.

Minister, ik had toen de indruk dat de kaders voor de proefprojecten al relatief ver stonden, dat uw voorbereiding op schema leek te zijn om in de zomer daadwerkelijk met de proefprojecten te kunnen starten. Sindsdien bleef het wat stil. Deze week namen enkele collega-parlementsleden een nieuw initiatief over de uitrol van basisbereikbaarheid dat ze ook in de media aankondigden. Ze vernoemen daarin dezelfde drie proefprojecten, alleen stellen zij dat de projecten pas in het najaar van 2016 operationeel zullen zijn.

Minister, hoever staat het met de verschillende projecten? Zal de timing om te starten in de zomer, gehaald worden? Zo neen, wat is de reden van de vertraging?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, we hebben wel wat werk verricht. Heel snel na de politieke beslissing zijn we aan de slag gegaan met een stuurgroep of een coördinerend projectteam waarbij op periodieke basis teruggekoppeld werd naar de politieke stuurgroep, die wordt voorgezeten door mijn kabinet.

Onmiddellijk zijn er een aantal aandachtspunten naar voren gekomen. Zo kwam binnen de drie geselecteerde regio's – Aalst, Mechelen, Westhoek-Oostende – de vraag om af te wijken van de geografische indeling van de dertien vervoerregio's. Oostende gaf aan niet geïnteresseerd te zijn mee te werken aan dit proefproject.

Ook viel op dat niet alle regio's over evenveel startexpertise beschikten om zelf als vervoerregio de werkzaamheden op te starten.

Wat hebben we dan gedaan? Enerzijds heb ik tijdelijke afwijkingen toegelaten. Als er gemeenten waren die niet wilden participeren, en de andere leden van de vervoersregio waren het daarmee eens, dan heb ik dat ook toegelaten. Gelet op de wetenschappelijke basis van die geografische indeling en de clustering in vervoersregio's, wil ik wel dat we, als we dan naar de uitrol van de vervoersregio's in de praktijk gaan, zo dicht mogelijk bij de initiële indeling blijven. Op basis van de resultaten van een proefproject kunnen we ook wel een en ander bekijken.

Daarnaast hebben we, gelet op de vraag van enkele regio's, vanuit het Vlaamse niveau actie ondernomen om voor een extra expertisewatersteuning te zorgen ten aanzien van de drie proefprojecten. Elke vervoersregio zal kunnen terugvallen op een uitgebreide beleidscel binnen het beleidsdomein MOW. Daarnaast is gekomen tot drie bestekken die moeten toelaten dat de vervoersregio's een actieve begeleiding krijgen bij de opstart van de proefprojecten en de uitrol van basisbereikbaarheid. We hebben daarbij gestreefd naar een voldoende evenwicht tussen een Vlaams richtinggevend kader dat geboden wordt, maar voldoende ruimte laat voor bottom-up initiatieven voor elke regio.

We hebben de regio's gekozen omdat ze elk hun specifieke karakteristieken hebben. De ene is ruraler dan de andere. Je hebt de stedelijke omgeving rond Mechelen. Het andere uiterste is de Westhoek. En Aalst zit daar zo'n beetje tussenin. Het is een bewuste keuze geweest om drie verschillende situaties te kunnen hebben in het kader van het proefproject. Dat wil ook zeggen dat we drie duidelijk afzonderlijke opdrachten vooropgesteld hebben.

Er werden drie bestekken gepubliceerd met betrekking tot de ondersteuning. Die zijn medio deze maand gepubliceerd. De bedoeling is om in elk van de geselecteerde proefregio's een studiebureau aan te duiden dat die vervoerregioraad moet ondersteunen bij zijn werking. De opdracht omvat drie luiken. Ten eerste wordt gevraagd dat het bureau de zuiver praktische organisatie van de vervoerregioraad op zich neemt: het voorbereiden en faciliteren van de vergadering van de vervoerregioraad, het organiseren van participatietrajecten, het overleg met allerlei middenveldorganisaties gestalte geven, het verzorgen van de externe communicatie naar de eigen inwoners binnen de vervoersregio. Een tweede opdracht is het opmaken van een mobiliteitsplan en het uittekenen van een gelaagd vervoermodel. De bedoeling is dat er gestart wordt met de afbakening van maatschappelijk belangrijke organisaties, zoals scholen, warenhuizen, zorgvoorzieningen, bedrijventerreinen en dergelijke, en het in kaart brengen van de bestaande mobiliteitsinitiatieven. Daar ligt de focus op het personenvervoer en het mobiliteitsplan. Het laat toe om mobiliteit ook breder te zien dan enkel die vier vervoerslagen van treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Het is binnen die visie van combimobiliteit niet onbelangrijk om ook zaken als parkeerbeleid, fietsbeleid en verkeerscirculatie mee te nemen in de mobiliteitsvisie. Een derde luik is bijkomend studiewerk, dat moet toelaten de effectiviteit van het nieuwe vervoermodel zo goed mogelijk in kaart te brengen.

De verdere timing is dat de inschrijvingen worden ingediend tegen midden juli en dat de reële gunning eind september zal plaatsvinden. Ook wordt via een externe opdracht getracht een objectief zicht te krijgen op de optimale indeling van de verschillende lagen en hoe de verdeling van beschikbare middelen over die lagen er dan zou uitzien. We moeten proberen het plaatje te maken en daar een budget aan toe te wijzen, op basis van de foto zoals die vandaag bestaat. Daarbij wordt de vergelijking gemaakt met de huidige verdeling van middelen. Die opdracht moet toelaten een objectieve stempel te zetten op eerdere oefeningen die De Lijn al gemaakt heeft. Op basis van die oefening kunnen we komen tot een finale opdeling van de beschikbare middelen per vervoersregio.

Straks komt hier nog het voorstel van decreet aan bod om in een regelluw kader te voorzien. Dat is belangrijk.

Tot slot hebben er vanuit het departement al informatievergaderingen plaatsgevonden en is er een duidelijk zicht op de startdatum van de verschillende pilootprojecten. Ik lijst ze even op. Voor de Westhoek hebben al twee informatievergaderingen plaatsgevonden. De opstart is gepland op 16 september. Voor Aalst is er één informatievergadering geweest. De officiële start is eind september gepland. Voor Mechelen is er ook één informatievergadering geweest. Daar is de start wel al gepland voor juli eerstkomend.

We blijven dus min of meer op schema. Er is heel wat werk verricht. Er is nog heel wat te doen, maar we kunnen zeggen dat we goed werk verricht hebben en enigszins op schema zitten, zoals vooropgesteld in de conceptnota.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord. Op die manier kunnen we ook volgen wat er gebeurt. Ik dacht wel dat de keuze van de regio's een politieke overeenkomst was. Ik herinner mij dat we in de oorspronkelijke conceptnota van twee naar drie gingen. Dan is het nu wat merkwaardig – maar ik weet dat dat niet altijd in uw macht ligt – dat een van degenen die aangezocht worden, niet geïnteresseerd is om mee te doen. Ik stel mij daar wat vragen bij. De Westhoek doet mee, maar Oostende doet niet mee. Ik vind dat persoonlijk een beetje jammer, maar ik veronderstel dat dat niet helemaal uw verantwoordelijkheid is.

Dan kom ik bij de aangepaste timing. Ik begrijp dat er veel werk is verzet. Dat was ook niet de achtergrond van mijn vraag. Ik wou gewoon vernemen waarom het daaromtrent wat stil was. De adviesraden, zowel de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) als de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), hadden in hun advies over de conceptnota rond basisbereikbaarheid allebei de opmerking gemaakt dat de timing van die proefprojecten misschien wat te ambitieus en te strak is. Het blijkt nu ook uit de praktijk dat er misschien wat te veel ambitie van uw kant was. Te veel ambitie kan natuurlijk geen kwaad, zolang de organisatie van die proefprojecten maar vlot kan verlopen.

Ik heb nog een belangrijke bijkomende vraag. Over een aantal weken praten we met deze commissie over de beheersovereenkomst van De Lijn, maar ik stel me wat vragen bij de timing. Als ik het goed heb begrepen, gaan nu de proefprojecten van start. De evaluatie zal, zoals u zelf hebt aangegeven, plaatsvinden in het najaar van 2017. Ik las in een interview met de topman van De Lijn, de heer Kesteloot, dat de geïntegreerde mobiliteitsplannen van de vervoersregio's er eind 2017 zullen zijn. Dan stel ik me toch vragen bij de timing van de beheersovereenkomst met De Lijn. Als ik zie wat op regelgevend vlak allemaal moet worden aangepast, dan denk ik dat een en ander wel eens niet met elkaar maar wel door elkaar zou kunnen sporen. Het zou bijzonder jammer zijn dat we de evaluatie van de proefprojecten in de verschillende vervoerregio's niet zouden kunnen opnemen in de beheersovereenkomst van De Lijn. Die twee zijn immers gekoppeld. We moeten misschien eens bekijken hoe we dat kunnen aanpakken.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, naar aanleiding van het voorstel van decreet dat we straks bespreken, heb ik contact opgenomen met de Vlaamse Raad van Autobus- en Autocarondernemers, de Vlaamse broer van de Federatie van de Belgische Autocar- en Autobusondernemers en van Reisorganisatoren (FBAA). Dat leek me logisch gelet op de belangrijke rol die de pachters van De Lijn momenteel spelen. Zij bieden momenteel ongeveer de helft van het

busvervoer in Vlaanderen. Het leek me dan ook belangrijk te weten hoe zij aankijken tegen die proefprojecten.

Ik heb gemerkt dat er nog vragen zijn over de rol die zij zullen krijgen in die proefprojecten. Wat me ook verbaasde, was dat zij de tekst van het voorstel van decreet nog nooit hadden gezien. Ze kenden die tekst niet en dat baart me zorgen. Dat betekent dat het niet uitgesloten is dat dit in de regio's waar die proefprojecten plaatsvinden, een impact zou kunnen hebben op lopende overeenkomsten met pachters.

Een groot deel van de belbussen wordt bestuurd door pachters van De Lijn. We weten ook dat de regels inzake basismobiliteit on hold worden gezet voor het kernnet en het aanvullend net in die vervoersregio's, en daar rijden natuurlijk ook heel wat bussen van pachters. Zij vragen zich af of er wijzigingen komen in de prestaties die van hen worden verwacht, of er zal worden ingebroken in lopende contracten, of de contracten van de belbussen die grotendeels aflopen eind 2016 zullen worden verlengd in afwachting van een nieuwe regelgevend kader. En wat met contracten die lopen tot 2022-2024? Hoe ziet u de rol van die pachters en proefprojecten? Hebt u er rekening mee gehouden dat er een impact kan zijn op lopende contracten? Zo ja, gaat dat dan gepaard met een aantal gevolgen zoals schadevergoedingen die moeten worden betaald?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik hoor dat Groen waarschuwt voor mogelijke vertraging. Volgens de heer Vandenbroucke moet er beter worden overlegd, is nog niet iedereen op de hoogte en gaan we misschien te snel. Ik ga ervan uit dat de waarheid in het midden ligt. Wanneer de vervoersregio Mechelen op 1 juli kan starten, kan dat niet sneller aangezien wij hopelijk op 29 juni in de plenaire vergadering gaan stemmen over ons voorstel van decreet. We gaan zo snel mogelijk, maar het is ook niet goed om overhaast beslissingen top-down te nemen. De bedoeling van die proeftuinen is het uitklaren van nog een aantal vraagtekens en onzekerheden. Men gaat na hoe alles in elkaar moet worden geschoven met het oog op verdere aanpassingen van de beheersovereenkomst maar men kan dat niet nu, voorafgaand aan de proefprojecten, tot in de details regelen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik heb me de vraag over de impact van de proefprojecten op de pachters van De Lijn ook gesteld. We kunnen echter niet inbreken op lopende contracten. Ook aan die wetgeving – voor zover daar wetgeving over bestaat – wordt niets veranderd. Daar kan niet plots iets regelluw worden gemaakt. Het is nadien, wanneer de proefprojecten hebben gedraaid en er definitieve conclusies worden getrokken over de nieuwe manier van werken binnen het openbaar vervoer, van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid, dat er een concept komt over de verdere uitwerking in Vlaanderen, met veel meer inspraak van de gemeenten via de regio's enzovoort. Op dat moment zal men binnen De Lijn moeten nagaan hoe bepaalde zaken misschien moeten worden verschoven.

Het is natuurlijk terecht wat de heer Vandenbroucke zegt: veel van die pachters rijden op het platteland waar het meest staat te gebeuren. Het zou jammer zijn dat wij hun dat zouden afnemen. We kunnen dat ook niet zomaar, het gaat immers over contracten die De Lijn heeft gesloten. Zij kunnen die enkel wederzijds en op basis van afspraken opzeggen. Ik denk dat ze zich daar een beetje nodeloos ongerust over maken, maar ik ben heel benieuwd om te horen of mijn redenering ook klopt en of u die deelt, minister.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is evident dat lopende contracten niet eenzijdig kunnen worden opgezegd. Veel antwoorden zijn ondertussen gegeven wat betreft de beheersovereenkomst. Net daarom is er ook de uitdrukkelijke keuze om te gaan naar een transitiebeheersovereenkomst die zou moeten lopen van 1 januari 2017 tot december 2020. Op die manier krijgt mijn opvolger ook genoeg tijd om een en ander fundamenteel te kunnen omzetten.

Het zijn inderdaad strikte deadlines, en het is altijd het optimum zoeken tussen enerzijds een hele fundamentele grondige hervorming doorvoeren en anderzijds zorgen voor afdoende dynamiek om die erdoor te krijgen. Dat vereist deadlines die iets scherper liggen. Daardoor wordt er hard gewerkt, en ik zie heel wat vooruitgang.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.