



Vlaams
Parlement

vergadering **C115**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 4 februari 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over 140 miljoen euro extra investeringen voor mobiliteit in Vlaanderen – 940 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het globale investeringsbeleid inzake mobiliteit en openbare werken – 1006 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verdediging van de rechten van de Vlaamse overheid in lopende procedures voor administratieve rechtscolleges – 1000 (2015-2016)	10

**VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over 140 miljoen euro extra investeringen voor mobiliteit in Vlaanderen
– 940 (2015-2016)**

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het globale investeringsbeleid inzake mobiliteit en openbare werken
– 1006 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, dames en heren, ik zou een beetje duidelijkheid willen krijgen over bepaalde cijfers. Ik heb soms de indruk dat u een beetje goochelt met cijfers die al gekend zijn en dat voorstelt alsof het nieuwe en extra investeringen zijn, of investeringsruimte.

Vlaanderen investeert 140 miljoen euro meer in mobiliteit, zo kopt De Tijd op dinsdag 26 januari 2016. In het artikel wordt gesteld dat de kilometerheffing voor vrachtwagens deze extra investeringen zal dragen. Het budget voor de wegenbouw gaat vanaf 2017 met minstens 100 miljoen euro omhoog. Dat is geen nieuws, u hebt 100 miljoen euro uit de kilometerheffing altijd aan investeringen in wegenbouw toegewezen. Dat wisten we dus al.

Maar, zo staat in het artikel, Oosterweel krijgt in 2016 al extra middelen – 36 miljoen euro – en De Lijn krijgt een 4 miljoen extra, maar die middelen lijken plots niet uit de opbrengsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens te komen, wel uit de inkomsten door de invoering van de betalende Omnipas 65+.

Door de verschillende extra investeringen vanuit schijnbaar verschillende inkomsten, en om eindelijk wat duidelijkheid te krijgen – want er was gisteren ook op nieuw verwarring rond cijfers in de plenaire vergadering, ik geef u dus de kans, minister, om daar helderheid te brengen –, heb ik volgende vragen. Ik put uiteraard ook uit een schriftelijke vraag van collega Vandenbroucke van september 2015. Uit uw antwoord blijkt dat de netto-inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016 114,5 miljoen euro bedragen. Hoe worden die opbrengsten geïnvesteerd? Het artikel in De Tijd suggereert dat daar 36 miljoen euro wordt toegewezen aan voorbereidende werken van Oosterweel. Is dat inderdaad het geval? In de begroting 2016 werden reeds middelen ingeschreven voor de voorbereidende werken. Gaat het om nieuwe investeringen of is dit oud nieuws? Wat gebeurt er met de rest van de 114,5 miljoen euro? Wordt daarvan een deel geïnvesteerd in mobiliteit? Zo ja, waarin precies? Zo neen, waarom niet?

In 2017 wordt de netto-opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens geschat op 315 miljoen euro. Dat hebt u hier al regelmatig naar voren geschoven. Dat is ook het cijfer dat in de begroting staat. Van die 315 miljoen euro vloeit 181 miljoen euro naar de algemene begroting terug en is een ander deel bestemd voor flankerend beleid. De zogenaamd nieuwe investeringen van 100 miljoen euro, die eveneens uit de netto-opbrengst van de kilometerheffing komen, gaan naar wegenwerken. Dat weten we al, dat hebt u in het verleden al meerdere malen bevestigd. In het antwoord op dezelfde schriftelijke vraag van de heer Vandenbroucke wordt bovendien een oormerking voor investeringen in weginfrastructuur vastgelegd. Ook hier dus de vraag: gaat het in het artikel in De Tijd over een bijkomende investering of zijn deze investeringen al langer gekend?

De zogenaamd extra middelen voor De Lijn zijn een ander verhaal. Die worden, volgens het krantenartikel, gehaald uit de inkomsten door de invoering van de Omnipas 65+. Doordat 331.000 personen hierop intekenden, kan Vlaanderen De Lijn 4 miljoen euro toestoppen. Ik heb hierover twee vragen. De Lijn krijgt in de Vlaamse begroting 2016 ongeveer 11 miljoen euro minder dan in de begroting 2015 om te investeren. Ook als De Lijn nu 4 miljoen euro bij krijgt om te investeren, is dat nog steeds 7 miljoen euro minder dan in 2015. Bent u het eens met deze berekening of vergis ik mij? De 4 miljoen euro extra komt volgens het artikel uit de opbrengsten van de Omnipas 65+. De inkomsten uit deze pas bedragen echter 16,5 miljoen euro. Mijn vraag hierover is dus logischerwijs: wat gebeurt er met de overige 12,5 miljoen euro?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Het is elke minister wel gegund om eens uit te pakken met de talrijke verwezenlijkingen op zijn of haar gebied. Het is klassiek dat een zekere semantiek wat extra glans moet geven aan datgene wat men beweert allemaal te bewerkstelligen.

Ik heb met interesse en enige verbazing kennisgenomen van het artikel in De Tijd. Op 26 januari bereikte ons de blijde mare dat Vlaanderen 140 miljoen euro extra zal investeren in wegen en in het openbaar vervoer. Voor degenen die deze commissie regelmatig bezoeken, was dat niet zo'n groot nieuws. Het is natuurlijk redactionele vrijheid om dat op de eerste pagina te plaatsen, geen probleem.

De heer Rzoska heeft daar opmerkingen over gemaakt. Zelf maak ik daar toch ook graag enkele kanttekeningen bij, minister. U hebt al eerder te kennen gegeven dat van de opbrengst uit de kilometerheffing, die in 2017 wordt geschat op 350 miljoen euro netto, 181 miljoen euro naar de algemene middelen gaat, 100 miljoen euro naar weginfrastructuur en 40 miljoen euro naar flankerend beleid voor de vrachtwagensector. Ik blijf dat absoluut een gemiste kans vinden. U blijft doof voor de adviezen van de Mobiliteitsraad om de opbrengsten uit de kilometerheffing multimodaal in te zetten, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Dat is noodzakelijk om de mobiliteitsknoop, die op alle vlakken bestaat, aan te pakken. Mijn conclusie is dat van de opbrengsten van de kilometerheffing die uw richting uitgaan – en dus niet naar algemene middelen – eigenlijk nul euro in duurzame mobiliteitsoplossingen wordt geïnvesteerd.

U zegt dat u in De Lijn 4 miljoen euro extra zult investeren. Ook daar moeten we een kanttekening bij maken. Om te beginnen zit De Lijn deze legislatuur onmiskenbaar in een zeer strak besparingskeurslijf. Bovenop de besparing van 61 miljoen euro komen heel wat kostenstijgingen, onder andere door de vergrijzing van het personeel. De Vlaamse Regering heeft immers beslist de kosten voor de vergrijzing niet meer te vergoeden. Maken we de optelsom, dan komen we op een besparing van om en bij de 112 miljoen euro. Daar steekt de 4 miljoen euro waarmee u zwaait, bijzonder bleekjes bij af. Maar ik begrijp wel de retoriek. U verschuift inderdaad 4 miljoen euro van het exploitatie- naar het investeringsbudget. Die 4 miljoen euro komt uit de extra inkomsten door de gestegen reizigerstarieven. U vertelt er natuurlijk niet bij dat ook 3,1 miljoen euro wordt verplaatst van het investerings- naar het exploitatiebudget. Als ik alle bewegingen in het budget van De Lijn samentel, dan kom ik aan een totale besparing van 9 miljoen euro en een toename van het investeringsbudget met exact 877.000 euro. Dat is ook het bedrag dat u zelf bij de toelichting van de begroting hebt gegeven. Dat is 0,6 procent, of drie nieuwe bussen. Proficiat! Voor drie nieuwe bussen op een totaal budget van 146 miljoen euro zou ik mijzelf echter niet op de borst kloppen. Nogmaals, in het licht van de globale besparing waarmee De Lijn wordt geconfronteerd, rechtvaardigt dat absoluut niet de uitspraak "we investeren extra in het openbaar vervoer". Het tegenovergestelde is eerder waar.

Verder valt het me op dat onder de extra investeringen in mobiliteit in Vlaanderen niets terug te vinden is voor fietsbeleid. Er gaan geen extra middelen naar het fietsbeleid. Het tweede jaar op rij wordt het investeringsvolume gehandhaafd, ook al staat er in het regeerakkoord dat het zou stijgen. Jammer ook. U had een gedeelte van de opbrengst van de kilometerheffing ook daarin kunnen stoppen. Ik verwijs ook graag naar uw belofte om werk te maken van een nieuw fietsplan, om planmatig en heel duidelijk te kunnen aangeven waar er in fietsinfrastructuur wordt geïnvesteerd.

Mijn eerste vraag gaat over de 100 miljoen euro die wordt toegewezen aan weginfrastructuur. Een dag na het artikel in De Tijd verscheen in Het Laatste Nieuws een artikel waarin sprake was van een gedetailleerd investeringsplan. Wanneer denkt u dat plan rond te hebben? Wilt u overwegen een gedeelte van de opbrengsten uit de kilometerheffing, in lijn met het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), meer multimodaal te investeren, zowel voor personen- als goederenvervoer?

U kondigde in mei 2015 een nieuw fietsplan aan. Hoever staat het daarmee? Kunt u nogmaals een blik werpen op de middelen die u de komende jaren wil uittrekken voor de aanleg of het onderhoud van de fietsinfrastructuur?

Tot slot nog een vraag over De Lijn. De Lijn maakt een meerjareninvesteringsprogramma op, net zoals het Agentschap Wegen en Verkeer. Is dat programma er al en kunt u het aan het Vlaams Parlement bezorgen? Hoeveel van het investeringsbudget van 2016 zal worden ingezet voor vervanging en hoeveel voor de uitbreiding van het aanbod? Kunt u op dat vlak ook een blik op de komende jaren werpen? Hoe zullen de exploitatiekosten van de tramprojecten die in het regeerakkoord zijn opgenomen, in het exploitatiebudget worden opgevangen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Tijd heeft mij gewoon vragen gesteld over de budgetten voor 2016 en 2017 en, beleefd als ik ben, heb ik daarop geantwoord. Dat heeft aanleiding gegeven tot een mooi artikel, een appreciatie die u met z'n allen deelt, zo merk ik. De netto-opbrengst van de kilometerheffing wordt in 2016 inderdaad op 114,5 miljoen euro geraamd. Natuurlijk moeten we rekening houden met de verwachte mindertontvangsten wegens opzegging van het eurovignet en de daling van de inkomsten uit de verkeersbelasting. Voor vrachtwagens van 3,5 tot 12 ton wordt de verkeersbelasting volledig afgeschaft, voor vrachtwagens boven 12 ton wordt ze gereduceerd tot het Europese minimum. We moeten er ook rekening mee houden dat het maar over 9 twaalfden gaat, aangezien het systeem van start gaat op 1 april. Daarnaast is er de eenmalige betaling in 2016 van de contractueel bepaalde mijlpaalvergoeding, namelijk van 103,1 miljoen euro.

Daarvan heeft minister Turtelboom 41,5 miljoen euro provisioneel toegewezen aan het flankerend beleid, in afwachting van de realisatie van de geraamde inkomsten. Merk op dat ik daarover zelfs nog niets gezegd heb. Het bedrag van 140 miljoen euro dat genoemd is, daar zit die provisie van 41 miljoen euro niet in. Er kan dus bezwaarlijk gewag gemaakt worden van enige overdrijving, aangezien ik het daar zelfs nog niet over gehad heb.

Wat betreft uw vraag om verduidelijking over de 36 miljoen euro die in het kader van de begrotingsopmaak 2016 bijkomend werd ingeschreven in de begroting van Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), kan ik u meedelen dat die kredieten uit de algemene middelen komen, op basis van de geraamde noden, en dat die dus niet gelinkt zijn aan de bijkomende ontvangsten in het kader van de kilometerheffing. Die staan daar los van.

Het extra budget dient voor de volgende voorbereidende werken: het verplaatsen van drie Aquafin-collectoren; het aanpassen van gas- en waterleidingen; het

verplaatsen van de afvoerleiding van de R1; de aanleg van een Schijn-Schelde-verbinding tussen Groot Schijn en de Slachthuislaan, met een aansluiting op de rioolwaterzuiveringsinstallatie van Deurne en het bouwen van een overstort; de heraanleg van de Noordersingel; het verleggen van het Groot Schijn, met het uitgraven van een nieuwe bedding, het bouwen van een nieuwe koker, een nieuw pompstation en een nieuw grofrooster; de herinrichting van het landschap 't Schijntje als parkzone, met de aanleg van een ringfietspad en een ringvoetpad; de aanleg van twee nutsleidingenkokers; aanpassingswerken aan de bestaande nutsleidingenkoker; afbraakwerken en nog meer van dat.

Vervolgens was er de vraag over de inkomsten voor 2017. De netto-opbrengst wordt geraamd op 315 miljoen euro, waarvan 181 miljoen euro naar de algemene begroting vloeit. Van het restant zal naar verwachting recurrent 100 miljoen euro aangewend worden voor het verbeteren van de weginfrastructuur, en een ander deel voor bijkomende flankerende maatregelen. Daar is de verwachting 41 miljoen euro. De 100 miljoen euro die vanaf 2017 recurrent wordt aangewend voor het verbeteren van de verkeersinfrastructuur, is dus op basis van de kilometerheffing. Er is dus wel degelijk sprake van nieuwe, extra middelen.

De extra middelen voor De Lijn hebben we besproken in het kader van de begroting 2016. Faciaal is de investeringsmachtiging met 11,8 miljoen euro gedaald, maar dat heeft gewoon te maken met het feit dat 12,7 miljoen euro bestemd was als een eenmalige bijdrage voor BAM, en daarnaast nog eens 3,1 miljoen euro voor een herschikking van de exploitatietoelage van De Lijn voor de beschikbaarheidsvergoedingen die door De Lijn worden betaald. Dat maakte dus dat je netto een stijging hebt van 4 miljoen euro, die bij de begrotingsopmaak is omgezet in bijkomende investeringsmachtiging, waardoor we dat ook op recurrente basis zien. Bij de begrotingsopmaak 2016 werd, op basis van de voorzichtige inschattingen van de vervoerontvangsten, 4 miljoen euro toegevoegd aan de investeringskredieten. U vindt dat futiel, ik vind 4 miljoen euro in budgettaire barre tijden een positief element.

Ik denk dat ik grotendeels het advies van de MORA gevolgd heb, collega's. Het gaat dan onder meer over de volgende zaken. Eén: het beperken van de verschillen tussen de gewesten. Het gaat over één enkel systeem, en ook de tarieven zijn gelijklopend in de drie gewesten. Twee: het beperken van het aantal vrijstellingen – zie daarvoor de tekst van het decreet, dat onder meer een aantal vrijstellingen van toepassing onder de regeling 'Eurovignet' terugdraait. Drie: het starten op een beperkt wegennet was ook een expliciete vraag van de MORA. Ik heb mij aangesloten bij het advies, anderen in deze commissie wilden daarvan afwijken. De heffing is in Vlaanderen beperkt tot het gekende Eurovignet-wegennet, met onder meer nu al vragen van lokale besturen tot uitbreiding. Vier: een strenge handhaving. Vijf: het uitrollen van een flankerend beleid. Dat zijn allemaal elementen die wij hebben meegenomen, conform het advies van de MORA.

Het ontwerp van fietsbeleidsplan wordt nu afgewerkt. Het zal afhankelijk zijn van interne besprekingen, maar ik ga ervan uit dat het binnen dit en enkele weken rond zal zijn.

Dan waren er nog vragen over het meerjareninvesteringsprogramma van De Lijn. Het investeringsprogramma is nog maar net goedgekeurd door de raad van bestuur van De Lijn. Ik heb dat document ondertussen ook gekregen. We zijn dat nu aan het bekijken. Het investeringsprogramma bestaat uit het fysisch programma 2016 en een indicatief driejarenprogramma 2016-2018. Dat moet nog formeel door mij worden goedgekeurd en kan dan worden bezorgd. Ik kan u wel zeggen dat over de periode 2016-2018 76 procent wordt besteed aan vervangingsinvesteringen en 19 procent aan uitbreidingsinvesteringen. 5 procent zijn vernieuwingsinvesteringen.

De exacte toekomstige exploitatiekosten van nieuwe projecten zijn logischerwijze nog niet gekend, omdat die onder andere afhankelijk zijn van de beslissingen met betrekking tot de trajecten en de frequenties. Maar daarop heb ik u eerder al eens een antwoord gegeven.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, bedankt voor de opheldering, want ik vond het vrij verwarrende communicatie. Ik weet uit het verleden – en ik ken ook iemand die er werkt – dat u een zeer creatieve communicatiecel hebt, die er af en toe in slaagt om oud nieuws goed opgewarmd te krijgen. Op dat vlak is er geen enkel probleem. Dan is het nu meteen nog eens duidelijk gesteld.

Ik heb nog een aantal bijkomende vragen. Vanmiddag heb ik via het persbericht van Viapass vernomen dat u blijkbaar met de andere gewesten een overeenkomst hebt bereikt om in de kilometerheffing voor vrachtwagens nog een aantal extra uitzonderingen in te voeren. Als u daarover een akkoord hebt, vermoed ik dat ook gekeken zal worden naar de budgettaire impact van die extra vrijstellingen. Wat betekenen die op budgettair vlak? Mijn aanvoelen is immers dat extra vrijstellingen een budgettaire impact hebben.

Ik heb ook nog een opmerking over de provisie. Een provisiebegroting is technisch, want bij Financiën en Begroting is er uiteraard geen extra geld. Die begroting hangt af van de manier waarop de inkomsten binnenkomen, want nu weten we nog niet hoeveel van die miljoenen euro's al dan niet geïnd zullen worden. U hebt gezegd dat er een inschatting gemaakt wordt, omdat dit de werkwijze is, en ik heb daar ook geen probleem mee. U hebt daarnet gezegd dat het om een provisie gaat en dat u niet aangekondigd hebt dat het om extra geld gaat. In mijn ogen is dat natuurlijk geen extra geld.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Dit is natuurlijk grotendeels déjà vu. Wat u verteld hebt, is inderdaad ook voor een stuk al gezegd bij de begrotingsbespreking enkele maanden geleden. In die zin onderschrijf ik de conclusie van collega Rzoska. Proficiat aan de mensen die van oud nieuws opnieuw nieuws hebben gemaakt.

Wat het budget van De Lijn betreft, vind ik dat u zich als een soort meester-tovenaar gedraagt. U schrijft zelf in de toelichting bij uw begroting dat uw investeringsbudget stijgt met 877.000 euro. Dat komt omdat u enerzijds 4 miljoen euro van de extra inkomsten van De Lijn verschuift naar het investeringsbudget, maar anderzijds van het investeringsbudget 3,12 miljoen euro hebt verschoven naar exploitatie in het kader van beschikbaarheidsvergoedingen. Daarom begrijp ik niet dat u blijft volhouden dat er 4 miljoen euro extra zal worden geïnvesteerd. Ik dacht eerst dat ik uw begroting niet goed gelezen had of dat er iets gewijzigd was, maar ik lees in uw begroting dat de toename van het investeringsbudget 877.000 euro bedraagt. Dat staat zwart op wit, op pagina 56 van de toelichting bij uw begroting. Dat is natuurlijk geen 4 miljoen euro, en dan moet u dat ook niet zo zeggen.

Verder dank ik u voor uw toezegging om dat meerjarenprogramma van De Lijn te bezorgen aan het Vlaams Parlement. We zullen er met veel interesse kennis van nemen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, u weet dat onze fractie de fiets wil zien als een volwaardig transportmiddel. Om dit te bereiken zal er natuurlijk wel nood zijn aan bijkomende investeringen in fietsinfrastructuur. Ik vind het een gemiste kans

dat er van de extra 100 miljoen euro uit de kilometerheffing niets geïnvesteerd zal worden in de fietsinfrastructuur. In het meerjarenplan is het ook nog niet duidelijk of de 100 miljoen euro van het integraal fietsinvesteringsprogramma wel integraal naar investeringen voor de fiets zullen gaan. Het is heel moeilijk om dit duidelijk te zien in het meerjarenplan. We zouden wensen dat u daar de volgende keer meer duidelijkheid over geeft. Als u de fiets wilt zien als een volwaardig transportmiddel, roepen wij u op om een tandje bij te steken.

Wat de vraag over het fietsplan betreft, zegt u dat er binnen enkele weken een ontwerp klaar zal zijn. Wij kijken dus hoopvol uit naar dat plan, en hopelijk zullen er voldoende middelen en investeringen naar de fietsinfrastructuur gaan.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Het is natuurlijk begrijpelijk dat collega's vragen hebben wanneer gecommuniceerd wordt over zoveel geld dat naar het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) gaat. Wat mij betreft, kan over een goede bal niet vaak genoeg gecommuniceerd worden. Blijkbaar is dat af en toe ook nodig. Het is een goede zaak dat niet alleen meer middelen vloeien naar het beleidsdomein, maar dat er ook meteen concrete projecten aan gekoppeld worden, wat u ook doet, minister. Er kwam een nieuw beleid met een nieuwe minister, en het gratisbeleid werd teruggedraaid bij De Lijn. De vrees bestond bij sommigen dat zulks zou leiden tot kaalslag, het wegvallen van investeringen, een asociaal beleid. Meer en meer blijkt dat het tegendeel waar is, dat door die besparing – en daarin verschillen we duidelijk van mening – net het investeringsbudget gevrijwaard wordt en bijkomend geïnvesteerd kan worden, niet alleen in De Lijn maar ook in fietsinfrastructuur, zoals de fietsostrades die in Antwerpen worden uitgerold. Ik ben ook dankbaar voor de investeringen die specifiek naar het masterplan gaan. U weet dat dit mij zeer na aan het hart ligt. Die inspanningen worden volgehouden.

Ik heb nog een klein bijkomend vraagje. Alles past wel in de nieuwe omslag naar de basisbereikbaarheid, ook binnen De Lijn en het openbaar vervoer. Daar moeten we ook in de toekomst aandacht voor hebben. Binnenkort zullen we weten wat de resultaten zijn van de proefprojecten en de proeftuinen rond de Last Mile. Ook daar zult u aandacht moeten hebben voor de andere initiatieven naast openbaar vervoer, naast weginfrastructuurinvesteringen, fietsinfrastructuur, het betrekken van private ondernemingen, de taxisector, om die laatste kilometer ook dicht te rijden. Dat is een bekommernis die ik meegeef voor de langere termijn en de toekomst, wanneer we het resultaat kennen van de proeftuinen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Ik was eerst niet van plan het woord te nemen, maar na wat mevrouw De Ridder heeft gezegd, wil ik dat toch doen.

Minister, of u nu communiceert of niet, voor ons is het resultaat op het terrein van belang.

Wij hebben al eerder in deze commissie gevraagd welke budgetten er zijn voor de verschillende onderdelen. We hebben gevraagd hoe de zwarte punten zouden worden gefinancierd, welke budgettaire middelen daarvoor zouden worden uitgetrokken. Ik heb de uiteenzetting die we hebben gedaan tijdens de begrotingsbesprekingen nog eens afgedrukt en daaruit blijkt dat het dezelfde vragen zijn die terugkomen, ondanks de communicatie. Minister, het is niet de bedoeling om hier vandaag met u de degen te kruisen, wij willen alleen goede afspraken maken en vragen om binnen een maand een overzicht te krijgen van de budgetten die ter beschikking worden gesteld van de verschillende onderdelen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het debat over de fietsinvesteringen hebben we al meermaals gevoerd. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi voor meer duidelijkheid. Een deel van de investeringen in de weginfrastructuur dient voor investeringen in de fietsinfrastructuur. Die investeringen maken deel uit van dezelfde factuur, waardoor men achteraf vaak de verrekening moet maken. Dat is een heel praktisch probleem, waarmee ook mijn voorgangers te kampen hadden. Ik tracht tegemoet te komen aan die vraag.

Wat de communicatie over die 140 miljoen euro betreft, heb ik geen initiatief genomen, ik heb gewoon geantwoord op vragen die zijn gesteld. Ik heb nog eens specifiek aangegeven waar die vandaan komen. Dat lijkt me een betrekkelijk eenvoudige communicatie. Ik heb geen gewag gemaakt van die provisie van 41 miljoen euro omdat die heel voorlopig is. Mogelijks zal dit leiden tot een bijkomende investering ten voordele van het beleidsdomein MOW.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u hebt niet geantwoord op die andere bijkomende vraag, over de extra compensaties.

Minister Ben Weyts: Het gaat om een verduidelijking op basis van een omzendbrief uitgaande van de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL). Het gaat meer bepaald over een opsomming van de vrijstellingen die worden toegekend op basis van een overleg met de gewesten. Dat is afgelopen vrijdag goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Blijkbaar heeft Viapass daar vandaag een afzonderlijke communicatie over gevoerd. Dit heeft budgettaire implicaties, maar die zijn verwaarloosbaar. Het gaat echt over individuele cases. We krijgen regelmatig vragen, bijvoorbeeld over voertuigen die worden gebruikt voor wegenwerken. Vandaar dat ik samen met minister Turtelboom een heel specifieke opsomming heb gemaakt van de categorieën die een vrijstelling kunnen krijgen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Het is inderdaad een bizarre communicatie want bovenaan staat er: bijkomende uitzonderingen op kilometerheffing vrachtwagens, met daarbij een hele oplijsting. Er is sprake van dat de gewesten daarover een akkoord zouden hebben bereikt. In die zin was mijn vraag dan ook logisch.

Minister, het is goed dat u die opheldering brengt over die cijfers, maar ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Fournier en de heer de Kort. Ik denk dat u die vragen overbodig kunt maken op het moment dat u ook duidelijke cijfers geeft. Intussen hebben al vier of vijf collega's gevraagd naar die fietsinvesteringen. Het fietsplan zou normaal lopen van 2015 tot 2018. Intussen is het 2016. Ik weet dat u het in eerdere antwoorden hebt gehad over de eerste maanden van 2016, wat natuurlijk een zeer brede vork is. Wanneer u echter op een serieuze manier met deze commissie wilt werken, dan moeten de zaken helder en transparant op tafel worden gelegd.

Louter inhoudelijk heeft mevrouw Fournier gelijk dat er nog heel wat winst kan worden geboekt op het vlak van fietsinfrastructuur langs gewestwegen. Dat mag ik dagelijks ervaren.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, wanneer we precies weten waaraan de budgetten worden besteed, dan hoeven we inderdaad niet twee- tot driemaal dezelfde vraag te stellen over budgetten die eigenlijk al werden toegelicht tijdens de begrotingsopmaak.

Het is natuurlijk ook verwarrend. Wordt u ondervraagd over uw fietsplan, dan zegt u dat u 90 miljoen euro of meer of minder zult investeren. Wordt u ondervraagd over de zwarte punten, dan zegt u dat er geen apart budget is maar dat het allemaal in het algemeen budget zit. Zo wordt dat algemene budget vier, vijf, zes, zeven keer bovengehaald om daar bijkomende investeringen in allerlei infrastructuur of in veiligheid mee te duiden. Op die manier kunnen wij onmogelijk controleren wat nu de bijkomende investeringen zijn. Uzelf maakt heel graag om de haverklap de vergelijking met het verleden om aan te tonen welke breuk u al hebt gemaakt met het verleden, maar het is heel moeilijk om een vergelijking te maken wanneer er geen transparantie is in de budgetten.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verdediging van de rechten van de Vlaamse overheid in lopende procedures voor administratieve rechtscolleges – 1000 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, minister, geachte leden, ik trap hier ongetwijfeld een open deur in als ik nog een keer met de stelling kom aandragen dat het in Vlaanderen steeds moeilijker wordt om grote infrastructuurprojecten te realiseren. Dat heeft niet alleen met de financiën te maken, of met het duidelijk zijn waarvoor die financiële middelen bedoeld zijn, maar ook met de procedures die ter zake moeten worden gevolgd. Collega Keulen heeft dat bij zijn huldiging nog eens heel uitdrukkelijk in de verf gezet. Toen we ons in het parlement in de vorige legislatuur een drietal maanden onder toezicht van de heer Sauwens hebben afgezonderd en specialisten ter zake hebben gehoord, was dat dus een meer dan noodzakelijke oefening. We hebben ook mensen uit het buitenland gehoord. Vandaag slagen we daar jammer genoeg niet, maar toen kon het nog wel om de Nederlanders naar hier te krijgen.

Op basis van al die hoorzittingen, van al die info hebben we wars van de partijgrenzen meer dan zeventig aanbevelingen aan de Vlaamse Regering geformuleerd. Dat is alleszins geen boek dat in de boekenkast van Kanselarij is verdwenen. Met name de omgevingsvergunning en het decreet Complexe Projecten zijn twee sterke instrumenten die precies op basis van onze aanbevelingen van toen zijn ontwikkeld. We proberen daarmee qua procedures een en ander te stroomlijnen, de verkokering er wat uit te krijgen en vooral ook beslissingen juridisch robuuster en dus moeilijker aanvechtbaar te maken.

Ondertussen zijn er echter nog altijd infrastructuurprojecten die lopen of waarvan de procedure loopt op basis van de vroegere instrumenten die men daarvoor had. Ik ga ervan uit dat men ook die projecten tot een goed einde probeert te brengen. Ik denk dat we het aan de Vlaming verplicht zijn om die projecten, waarvoor er dikwijls zelfs een heel groot draagvlak is, niet zomaar te laten struikelen bij administratieve rechtbanken, waar soms individuele belangen primeren. We vinden het dan ook belangrijk dat men alles uit de kast haalt, dat men alles in het werk stelt om die projecten daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Minister, als het gaat over mobiliteits- en infrastructuurdossiers zijn dikwijls meerdere entiteiten van de overheid betrokken, en hebben dus ook meerdere entiteiten de mogelijkheid om een raadsman aan te stellen en zich te mengen in een procedure. Bestaan er binnen de Vlaamse overheid richtlijnen bij de diverse, al dan niet verzelfstandigde entiteiten over de manier waarop ze met procedures

bij de Raad van State omgaan? Mocht dat niet het geval zou zijn, komt het dan voor dat meerdere entiteiten interveniëren? Als dat het geval is, hoe wordt dat dan gemotiveerd? Valt daarin een patroon te ontwaren? In welke gevallen kwamen de betrokken entiteiten binnen het bevoegdheidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) niet tussenbeide en waarom? Vindt u dat we alle middelen moeten inzetten die de overheid rechtens toekomt, in het belang van de rechtszekerheid en het maatschappelijk draagvlak?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat de algemene procedures ten aanzien van de Raad van State in de schoot van de Vlaamse overheid betreft, zijn me eigenlijk geen geformaliseerde richtlijnen bekend. Anders zouden die ook moeten zijn uitgevaardigd door bijvoorbeeld het Departement Bestuurszaken.

Daar ga ik van uit. De problematiek waarmee wij binnen het beleidsdomein MOW vooral concreet worden geconfronteerd, is die van de procedures bij het aanvechten van een ruimtelijk uitvoeringsplan of een bouwvergunning. Ter zake is de procedure de volgende. Het verzoekschrift komt binnen bij Ruimte Vlaanderen, dat dan verwerende partij is. Er wordt een advocaat aangesteld voor een verzoekschrift. Naargelang het onderwerp en de ernst van de middelen wordt er contact opgenomen met andere entiteiten binnen de Vlaamse overheid. Dan is dan bijvoorbeeld de dienst MER als een van de middelen zich richt tot de milieueffectrapportage, het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) als het gaat over de passende beoordeling, of het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als het gaat over infrastructuurwerken en men daaromtrent ook bijkomende informatie nodig heeft. Op dat moment kan ook altijd elke entiteit voor zichzelf beoordelen of het nuttig is om zelf te interveniëren. Daarvoor bestaan er geen strikte regels. Dat is natuurlijk immers echt geval per geval. Dat hangt af van de ernst van de middelen, van de mogelijke draagwijdte van een eventueel arrest dat in het nadeel of in het voordeel wordt uitgesproken, zeg maar de precedentswaarde.

Dat is zo ongeveer de procedure die wij heel praktisch doorlopen. Het valt natuurlijk niet te betwisten dat alle middelen moeten worden ingezet in functie van de rechtszekerheid, maar het is altijd een ad-hocafweging die wordt gemaakt in de schoot van de entiteit.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Daarmee heb ik eigenlijk geen antwoord op mijn vraag of er gevallen zijn waarin de betrokken entiteiten niet tussenbeide zijn gekomen. Enkele maanden geleden hebben drie parlementsleden hier aan drie verschillende ministers vragen gesteld over de zaak die aan het licht was gekomen met betrekking tot de Noord-Zuidverbinding in de procedure van de Raad van State. Drie partijen hebben toen wars van de partijgrenzen de drie bevoegde ministers, zijnde minister-president Bourgeois, minister Schauvliege en uzelf, gevraagd dat u zich zou mengen in die procedure, dat u alles in het werk zou stellen.

Ik begrijp vandaag dat in de procedure rond de Noord-Zuidverbinding alleen voor minister Schauvliege is tussengekomen via een advocaat en dat voor Via-Invest niemand is tussengekomen. Wat was de afweging om niet tussen te komen? Dit lijkt me toch een dossier om niets onverlet te laten, en om elke kans aan te grijpen om tussen te komen om het dossier op het droge te trekken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De heer Ceyssens en de minister zullen me niet tegenspreken: uiteraard zit het hele probleemoplossend vermogen van de politiek

om complexe, grote infrastructuurwerken tot een goed einde te kunnen brengen daar nu net in. We hebben dat nodig om de welvaart in onze regio in stand te houden en eventueel naar een hoger peil te brengen. De hele geloofwaardigheid van de politiek hangt daarmee samen.

We kunnen nu een hele boom zagen of opzetten over de juridisering van de samenleving. We gaan het daarmee niet veranderen. We moeten aan de beroepsklagers – degenen die beroepshalve procederen – het signaal durven te geven dat we tot en met zullen vechten voor onze projecten en dat we die absoluut gerealiseerd willen zien. We moeten tonen dat we letterlijk tot op het bot gaan om ons gelijk te bepleiten, ook voor de rechtbank. Daadkracht blijkt uiteindelijk altijd uit feiten.

Verbalisme is heel belangrijk om de wereld kond te doen van de op stapel staande projecten. De hele politieke klasse wordt afgerekend op de realisaties op het terrein. Vandaag zijn er geen politici meer die niet uit hun woorden geraken of niet durven spreken in het openbaar. Ik ben hier in 1995 binnengekomen. Toen kwam de helft niet aan het woord omdat ze dat niet durfden. Dat is allang voltooid verleden tijd.

Daadkracht moet dus blijken uit feiten. Tenzij er bepaalde modus operandi of strategieën zijn, moeten we alles in stelling brengen, ook in de procedures. We moeten een hele batterij advocaten inzetten. De Noord-Zuidverbinding is daarvan een schoolvoorbeeld. Daar geraakt men via informeel overleg nooit uit. Er zijn mensen die – al zijn ze de laatste – zullen blijven procederen bij de Raad van State om de voltooiing van die weg, een belangrijk infrastructuurproject in Limburg, tegen te houden.

Deze meerderheid moet voor zulke projecten doorbraken kunnen forceren. We mogen aan de juridische kant niets onverlet laten, zodat we op het terrein de daden bij het woord kunnen voegen, en wegen aanleggen, maar dat kunnen ook fietspaden zijn of zaken die alle weggebruikers ten goede komen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Minister Schauvliege vertegenwoordigt de Vlaamse overheid en komt tussen namens de Vlaamse overheid. Dat lijkt me nogal evident. Ik heb u de procedure beschreven. Ik zie niet in waarom men dan met meerdere partijen zou tussenkomen. De advocaten worden daar misschien rijker van, maar ik zie niet onmiddellijk het voordeel.

Ik heb u een procedure beschreven waarbij Ruimte Vlaanderen een verzoekschrift ontvangt. Het gaat trouwens over vergunningen en aspecten van ruimtelijke ordening. Minister Schauvliege is daar tussengekomen namens de Vlaamse overheid.

Ik ondersteun uw pleidooi voor daadkracht volledig. Ik druk erop bij mijn diensten om niet terug te deinzen voor juridische procedures. De reflex bestaat om dat wel te doen, en ik begrijp dat – een procedure leidt nogal eens tot uitstel – maar ik pleit ervoor om dat niet te doen, ook als het gaat over de Noord-Zuidverbinding. Ik heb vandaag nog de initiatieven genomen om ook na nieuwe en vergaande procedures waarmee men dreigt – tot zelfs individuele strafklacht – door te gaan. We starten de werkzaamheden op 8 februari zoals gepland.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Inzake die doorstromingsmaatregelen, minister, hoop ik dat we daar stilaan door geraken, want dat begint echt rampzalig te worden.

Inzake de tussenkomst van Via-Invest is het inderdaad de taak van minister Schauvliege om tussen te komen, en dat heeft ze dan ook gedaan. We hebben

toen met drie leden de vraag gesteld. Uw partijgenoot, de heer Lantmeeters, heeft toen gezegd dat we niets onverlet mogen laten. In Limburg heeft men zelfs zelf geld op tafel gelegd om mee in te schrijven in die procedure, om een advocaat aan te stellen. Men is geld gaan ophalen bij de Limburgers om zich te verdedigen.

Nu zegt u dat een groot apparaat als Via-Invest geen instructies heeft gekregen van u om dat te onderzoeken. Ik betreur dat, want in dergelijke procedures moeten we alle mogelijke middelen gebruiken om dat dossier op het droge te krijgen. U zegt op voorhand dat de advocaten te veel kosten. Inderdaad, advocatenkosten zullen er zijn. Als dit project niet faalt, zullen de kosten waarschijnlijk nog groter zijn. Ik had gehoopt dat dat minstens onderzocht was. Ik ga dat eens natrekken. Als uw redenering klopt, zou dat betekenen dat Via-Invest nog nooit is tussengekomen in lopende procedures.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.