Vlaams Parlement

vergadering **C220**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 3 mei 2018

INHOUD

INTERPELLATIE van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vertraging bij de aanpak van zwarte punten door de onteigeningsprocedures
– 17 (2017-2018) 3

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de tevredenheidsenquête van De Lijn en de resultaten inzake stiptheid
– 1824 (2017-2018)
INTERPELLATIE van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de historisch lage tevredenheid bij de klanten van De Lijn
– 19 (2017-2018) 9

INTERPELLATIE van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vertraging bij de aanpak van zwarte punten door de onteigeningsprocedures
– 17 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, dames en heren, het is natuurlijk niet de eerste keer dat we elkaar treffen met betrekking tot deze zwarte punten. Er zijn mij echter een aantal dingen niet meer duidelijk.

Zowel in de commissie als in de media gaf u de afgelopen weken en maanden te kennen dat de aanpak van de zwarte punten vertraging oploopt door de lang aanslepende onteigeningsprocedures. In VTM Nieuws op 20 februari 2018 zei u letterlijk: "Maar de financiële middelen zijn het probleem niet. Het grote probleem van oponthoud zijn dikwijls juridische procedures over onteigeningen." U zou er bij het Agentschap Wegen en Verkeer op aandringen om hier in de toekomst – ik citeer – "doortastender" mee om te gaan.

Omdat het instrument bestaat om een onteigening via een dringende procedure omwille van publiek nut bij de vrederechter af te dwingen, vroeg ik u via een schriftelijke vraag hoeveel keer deze procedure door AWV bij het aanpakken van de zogenaamde zwarte punten was toegepast. Ik verwijs daarvoor expliciet naar mijn schriftelijke vraag nr. 742 van 23 februari 2018. Tot mijn verbazing kunnen u en uw agentschap hier niet op antwoorden. Men weet niet bij welke zwarte punten, zowel de overblijvende van de historische lijst uit 2002 als de nieuwe punten op de dynamische lijsten van 2016 en 2017, een onteigening noodzakelijk was.

Dat is verwonderlijk want in 2015 stelde de heer De Meyer in deze commissie ook een vraag over redelijke termijnen voor hoogdringende onteigeningen. Dat was vraag om uitleg nr. 2950 van 24 september 2015. Ook hij vroeg naar het aandeel hoogdringende onteigeningen in het totaal aantal onteigeningen. Toen antwoordde u dat in de meeste gevallen de onteigening gebeurt op basis van de wet uit 1962. Daarmee geeft u de indruk of insinueert u dat u een zicht hebt op welke procedure voor welk dossier is ingeroepen. U geeft in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag enkel aan dat voor elke onteigening de onteigeningsprocedure in het kader van openbaar nut wordt ingeroepen.

Ik vind dit behoorlijk tegenstrijdig met eerdere uitspraken, zowel in het parlement als in de media. U geeft aan dat de aanpak van zwarte punten wegens onteigeningsprocedures vertraging oploopt en maant AWV aan doortastender te werk te gaan.

In hetzelfde antwoord op de vraag van de heer De Meyer verdedigde u al de hoogdringendheid van de onteigening in gevallen waarin objectieve gegevens die hoogdringendheid staven. Verderop in uw antwoord zei u toen dat de hoogdringendheid wordt toegepast op projecten die van algemeen belang zijn en waarvoor een onmiddellijke inbezitneming noodzakelijk is. Voor AWV verwees u hierbij naar situaties waarin zich veel ongevallen voordoen. Zwarte punten dus.

Nu zegt u dat voor elke onteigening de procedure in het kader van openbaar nut wordt ingeroepen. Dat is een dringende procedure bij de vrederechter die de onteigening op enkele weken tijd kan regelen, en net in het leven werd geroepen om ellenlange onteigeningsprocedures voor openbare werken te vermijden.

Het instrument bestaat en het wordt volgens u in antwoord op mijn schriftelijke vraag telkens gehanteerd. Toch blijken de onteigeningen de grootste oorzaak van

de vertragingen om de gevaarlijke punten weg te werken. Als u dan stelt dat u het Agentschap Wegen en Verkeer zal oproepen om doortastender te werk te gaan, dan is het mij niet duidelijk welke maatregelen AWV dient te nemen.

Wat zijn nu de eigenlijke redenen van de vertraging bij het aanpakken van de zogenaamde zwarte punten in Vlaanderen?

Hoe is het te rijmen dat AWV altijd de onteigeningsprocedure van publiek nut hanteert en dat zowel u als de topman van AWV verwijst naar de lange onteigeningsprocedures?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We hebben het in deze commissie inderdaad al een paar keren gehad over onteigeningen en de lange procedures. Ik heb ook al 'Het leven zoals het is: wegenwerken' geschetst met onder andere het traag verlopen van onteigeningen.

U gebruikt een interpellatie, maar dat is een beetje 'overshooting'. Want waarover gaat het? De problematiek gaat eigenlijk over het door elkaar gebruiken van onteigeningen zowel burgerrechtelijk als strafrechtelijk. Daarover gaat de verwarring die u hier schetst. Het gaat dus louter over het door elkaar gebruiken van enerzijds onteigeningen in der minne – onteigeningen in der minne zijn eigenlijk geen onteigeningen – en anderzijds onteigeningen sensu stricto. Dat is een ultieme stap in een proces om gronden die geen eigendom zijn van het Vlaamse Gewest te verwerven die noodzakelijk zijn om een infrastructuurwerk uit te voeren. Dat vereist een vonnis van een rechtbank.

Voorafgaand aan de onteigening probeert men altijd om minnelijk tot een vergelijk te komen. Stricto sensu is dit dan geen onteigening, maar wel een gewone burgerrechtelijke koopovereenkomst. Meestal wordt dit door elkaar gebruikt. In de nieuwe onteigeningsprocedure, dus het decreet, wordt dat eigenlijk ook door elkaar gebruikt. Men onderscheidt dus een burgerrechtelijke procedure en een strafrechtelijke procedure in de hele onteigeningsprocedure. Stricto sensu mag je enkel over een onteigening spreken wanneer het gaat over een gerechtelijk vonnis. Courant wordt dit echter door elkaar gebruikt. Als wij spreken over onteigeningen, dan bedoelen wij meestal de verwerving van gronden die noodzakelijk is voor de uitvoering van het infrastructuurproject, dus zowel via minnelijke aankopen als via onteigeningen stricto sensu.

Ik heb op 1 maart in deze commissie gesproken over 'Het leven zoals het is: wegenwerken' en heb ik gezegd dat grondverwervingen gemiddeld 12 tot 48 maanden duren alvorens ze volledig gerealiseerd zijn. Ik heb me daarvoor gebaseerd op een steekproef. Ik denk dat ik dat toen ook heb gezegd. Ik heb aan AWV gevraagd om me lukraak 25 infrastructuurwerken te geven en me te zeggen hoelang de doorlooptijd was van de verschillende stappen.

Van die 25 willekeurig gekozen projecten waren dit de bevindingen. Voor 13 projecten waren de grondverwervingen afgerond en was er een gemiddelde doorlooptijd tussen het moment dat AWV de opdracht gegeven had aan de afdeling Vastgoedtransacties en de laatste verwerving 4 jaar en 2 maanden. Er waren wel grote verschillen tussen de projecten onderling, gaande van een half jaar tot ruim 12 jaar. Voor 12 projecten liepen de grondverwervingen nog en bedroeg de gemiddelde doorlooptijd reeds ruim 6,5 jaar, met ook daar grote verschillen. Uit deze doorlooptijden blijkt overduidelijk dat het verwerven van gronden in de hele procedure, tussen de intentie om een infrastructuurproject te starten en de uiteindelijke realisatie, een cruciale factor is die de snelheid mee bepaalt om een project te realiseren.

Aangezien het onmogelijk is om in te schatten wanneer de grondverwervingen gerealiseerd zullen zijn, kan AWV vaak niet verder werken aan deze projecten. Er moeten verschillende stappen worden gezet, zoals het aanvragen van een bouwvergunning,

het uitvoeren van milieuhygiënische onderzoeken, het finaliseren van bestekken enzovoort. Die worden niet uitgevoerd zolang er geen zicht is op de termijn waarbinnen alle gronden verworven zullen zijn. Dat heeft te maken met de beperkte geldigheidsduur. Een bouwvergunning bijvoorbeeld heeft een geldigheidsduur van 2 jaar. Hetzelfde geldt voor milieuhygiënische onderzoeken.

Zoals gezegd, heb ik AWV opdracht gegeven om een paar versnellingen hoger te schakelen. Maar ik moet ook wel meegeven dat AWV dikwijls opdrachtgever is in dezen, eerder dan zelf de regie in handen te hebben.

Voor de zesde staatshervorming waren het de federale aankoopcomités die instonden voor de grondverwervingen, zowel wat betreft de minnelijke fase als, waar nodig, de gerechtelijke onteigening. Sinds de zesde staatshervorming is dit een gewestelijke bevoegdheid en wordt deze taak uitgevoerd door de afdeling Vastgoedtransacties van de Vlaamse Belastingdienst. Deze afdeling staat in voor zowel de schattingen, als de onderhandelingen, als het verlijden van de akten, maar ook voor het inleiden en opvolgen van onteigeningen voor de rechtbank als het niet mogelijk blijkt om de eigendom minnelijk te verwerven. In het geval van AWV is de dienst Vastgoedtransacties ook de enige partij die dit kan doen op basis van de Vlaamse Vastgoedcodex.

Bij grondverwervingen probeert men eerst altijd tot een consensus te komen met de eigenaar. Dat is evident. Deze onderhandelingsprocedure wordt ook gevoerd door de afdeling Vastgoedtransacties. Deze onderhandelingsprocedures sleepten in het verleden toch wel ellenlang aan, omdat zowel de aankoopcomités destijds als vandaag de afdeling Vastgoedtransacties steeds streefden naar het vinden van een vergelijk, een minnelijke oplossing dus. Dat had ook te maken met het feit dat de uitkomst van het alternatief, namelijk de gerechtelijke procedures, vrij onzeker was. Daarom heeft deze Vlaamse Regering ervoor geopteerd om de oude onteigeningswetgeving af te schatten en een eigen Onteigeningsdecreet te maken. Dit decreet is pas in werking sinds 1 januari van dit jaar. Een ander probleem voor de lange doorlooptijden zijn capaciteitsproblemen, te weinig mankracht dus, bij de afdeling Vastgoedtransacties en daarvoor bij de federale aankoopcomités.

Ik heb AWV de opdracht gegeven om sneller opdracht te geven aan de afdeling Vastgoedtransacties om onteigeningen gerechtelijk in te leiden, dus om de termijn voor de poging tot het bereiken van een minnelijke oplossing serieus in te korten en sneller te gaan naar het gerechtelijk inleiden van onteigeningen.

Daarnaast heb ik ook opdracht gegeven aan het managementcomité van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) om een actieprogramma op te stellen om de grondverwervingen sneller te laten verlopen. Hiervoor werkt het beleidsdomein MOW samen met de afdeling Vastgoedtransacties van de Vlaamse Belastingdienst. Het is de bedoeling om een gemeenschappelijk actieplan uit te tekenen met een aantal belangrijke elementen. Ten eerste, een betere samenwerking met de afdeling Vastgoedtransacties met dus regelmatig overleg, maar ook kijken of er voor schattingen en onderhandelingen geen gebruik kan worden gemaakt van externe partners. Ten tweede, het opvolgen van de ervaringen met het nieuwe Onteigeningsdecreet, de beste praktijken dus, bijvoorbeeld afspreken wat een redelijke termijn is voor de bestuurlijke fase waarin de onderhandelingen kunnen plaatsvinden met oog op minnelijke aankopen. Maar ook zeggen welke richttermijn men zal hanteren om na afloop daarvan de gerechtelijke fase te starten. We stellen dus voor onszelf specifieke termijnen voorop. Ten derde, het versnellen van de interne procedures, waarbij afspraken worden gemaakt over interne doorlooptijden, dossiersamenstelling en motiveringen, maar ook over betere projectcommunicatie om zo de weerstand tegen onteigeningen te verkleinen. Deze zaken worden nu verder geconcretiseerd zodat het managementcomité dit actieprogramma kan goedkeuren.

Zoals reeds eerder gezegd, wordt pas overgegaan tot onteigenen door de afdeling Vastgoedtransacties als er geen consensus kan worden bereikt door onderhandelingen. Een gerechtelijke procedure, de onteigeningen stricto sensu dus, is dus eerder de uitzondering. Hierbij wordt steeds gekozen om te onteigenen via de vrederechter op basis van de wet van 1962 aangezien de gerechtelijke fase op basis van de wet van 1835, het alternatief, een te lang verloop kent. Sinds 1 januari 2018 zijn beide wetteksten voor de Vlaamse overheid niet meer van toepassing omdat we ons eigen Onteigeningsdecreet hebben dat sinds 1 januari in werking is getreden.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik heb inderdaad een interpellatie ingediend en ik vind dat niet 'overshooten', want mijn vraag ging wel degelijk over de zwarte punten. U hebt nu opnieuw een vrij algemeen antwoord gegeven waarin ik mij deels kan vinden, maar er blijven toch heel wat zaken onduidelijk.

Als ik kijk naar de wetgeving van 1835 en 1962 en naar eerdere decreetgevende initiatieven in dit parlement, dan kunt u op het moment dat u vindt dat er hoogdringendheid is een procedure tot vrij snelle inbezitneming, zelfs al is het niet uw eigendom, motiveren. De lijst van zwarte punten bestaat al zeer lange tijd en is tot stand gekomen op die punten waarvan we vinden dat er te veel onveilige situaties zijn voor bijvoorbeeld fietsers.

In de wet van 1962 staat heel duidelijk – ik heb dat trouwens ook gevonden in een advies van Stibbe, die de decreetgever heeft begeleid om dat overkoepelend Onteigeningsdecreet te maken – dat als er een provisionele vergoeding wordt bepaald, zoals bij vonnis, men dan de grond of het gebouw in bezit kan nemen op het moment dat het deposito is gestort en kenbaar is gemaakt aan de onteigende partij. Bij die zwarte punten lijken mij hoogdringende omstandigheden die al bestaan sinds de wet van 1835 die is aangepast in 1962. Er is zelfs ook rechtspraak van de Raad van State die stelt dat vooral de keuze voor de hoogdringendheid goed gemotiveerd moet worden. Voor die dossiers van de zwarte punten geeft alles wat in de wet staat en alles wat dit parlement in het verleden heeft beslist, u net de instrumenten om snel over te gaan tot het in bezit nemen van de grond, die daarom geen eigendom is van AWV of van de Vlaamse overheid.

Ik kan mij vinden in uw algemene uitleg, maar mijn vraag was specifiek gericht op die zwarte punten. Ik begrijp eerlijk gezegd niet dat als antwoord daarop komt dat sommige onteigeningsprocedures lang duren. We hebben al gediscussieerd over hoeveel zwarte punten er nu nog op die lijst staan, maar de wetgeving geeft u net die instrumenten om hier snel werk van te maken zonder dat ze soms meer dan vijftien jaar op die lijst moeten blijven staan. Ik begrijp absoluut niet dat u en uw administratie tegelijkertijd tegen mij zeggen dat u geen zicht hebt op welke onteigeningsprocedure er wordt gevolgd met betrekking tot die zwarte punten en dat u de standaardprocedure volgt van publiek nut wegens hoogdringendheid, maar dat het dan toch nog zo lang duurt alvorens we tot een oplossing komen. Ik heb dan eerder de indruk dat het probleem intern bij de administratie zit en dat er geen coördinatie is tussen de diensten die er eigenlijk zouden voor moeten zorgen dat er, zeker wat betreft die zwarte punten waar we lang genoeg over hebben gediscussieerd, snel oplossingen kunnen komen.

Minister, hoe zit het specifiek met de 22 zwarte punten die nog op de lijst staan? Blijven daar dezelfde problemen met betrekking tot onteigening? In mijn ogen zijn dat nu net dossiers waarin alles samenkomt om als overheid duidelijk te maken, zelfs al bezit ze de grond of het gebouw niet, dat er hoogdringend moet worden opgetreden. Ik had graag een antwoord op die vraag gekregen. Ik heb uw algemene antwoord al verschillende keren gehoord en ik kan er deels inkomen, maar mijn vraag is specifiek hoe het nu staat met die 22 zwarte punten.

Ik vind het merkwaardig dat zowel u als uw topman in de pers communiceren dat u last hebt met onteigeningsprocedures en dat, als ik dan als parlementslid ter controle vraag welke procedures er worden gevolgd bij die zwarte punten, u dat niet kunt geven. U geeft aan dat standaard de procedure van algemeen nut wordt gebruikt. Het is in mijn ogen van twee dingen één. Er moet een andere reden zijn dan de onteigeningsprocedure waarom het zo lang duurt om die zwarte punten opgelost te krijgen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Ik wil me graag aansluiten bij de interpellatie van de heer Rzoska, die het heeft gehad over de 22 punten van de historische lijst waar er nog ingrepen moeten gebeuren. Hij heeft ingezoomd op de problematiek van de onteigeningen en dergelijke.

Er is nog een andere categorie, minister, die ik even wil aanstippen, namelijk de negentien punten die uit de historische lijst zijn geschrapt. Ik heb daar een schriftelijke vraag over gesteld. U hebt me van die negentien punten laten weten wanneer ze zijn geschrapt en waarom. Vier van die negentien geschrapte punten zijn opnieuw op de dynamische lijst terechtgekomen, wat goed is, zij het wel pas tien jaar nadat ze geschrapt zijn. Er is dus kostbare tijd verloren. Er zijn er dus vijftien definitief geschrapt, waarvan een groot deel omdat er geen compromis werd bereikt met een lokaal bestuur. Ik begrijp dat de heer Roelants van AWV hier in de commissie is komen zeggen dat er het liefst wordt gezocht naar overeenstemming met een lokaal bestuur wanneer een gevaarlijk punt wordt heraangelegd. Ik begrijp ook dat de woordvoerster van AWV enkele weken geleden in de krant liet optekenen dat AWV ernaar streeft om samen met het lokaal bestuur een gedragen oplossing te vinden voor de zwarte punten.

Wat ik onbegrijpelijk en eigenlijk verbijsterend vind, is dat wanneer er geen compromis wordt gevonden, zo'n punt gewoon wordt geschrapt. Met andere woorden, die situatie die levensgevaarlijk is, blijft gewoonweg bestaan. Ik begrijp ook dat men enige tijd gebruikt om een compromis te zoeken met het lokaal bestuur, maar wat ik niet gepast vind, is dat men stopt met te zoeken naar een oplossing zodra blijkt dat er geen compromis kan worden gevonden. Dat neigt naar schuldig verzuim. Ik vind dat dan maar de regel moet worden toegepast: wie betaalt, bepaalt. Het zijn kruispunten die in beheer zijn van het Vlaamse Gewest, van AWV. Ik ga ermee akkoord dat wordt gezocht naar een lokaal draagvlak, maar als er geen compromis wordt gevonden, mag dat geen excuus zijn om kruispunten definitief te schrappen van de lijst van gevaarlijke punten wat in het verleden, luidens een antwoord op mijn schriftelijke vraag, wel degelijk is gebeurd.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat het laatste betreft, u overvalt me een beetje, want het is niet de grond van deze vraagstelling. Voor alle duidelijkheid, u hebt het over 19 van de 809 zwarte punten waarbij er bij mijn weten geen zijn geschrapt. In die zin zijn ze wel geschrapt omdat ze ofwel geen zwart punt meer waren op basis van een actualisering – gelukkig maar –, ofwel dat men in andere oplossingen voorziet die minder ingrijpend zijn, die meer aangepast zijn en/of waarvoor met het lokale bestuur wel een vergelijk kan worden gevonden.

Mijnheer Rzoska, nog eens voor de duidelijkheid: u vraagt waarom het toch zo lang duurt. In het verleden heeft men in eerste instantie altijd de minnelijke weg bewandeld, wat men trouwens ook moet doen. Zelfs als je de gerechtelijke weg wilt bewandelen, moet je altijd eerst de minnelijke weg bewandelen. Je moet ook voor de rechtbank aantonen dat je een serieuze poging hebt gedaan om de minnelijke weg te bewandelen. In beide gevallen moet je natuurlijk ook altijd gebruikmaken

van schattingsverslagen en kom je ook altijd terecht bij dezelfde diensten. Dat was dus in het verleden altijd het geval.

Mijn kritiek op mijn eigen administratie is een beetje dat men te lang die minnelijke weg bewandelt, niettegenstaande op een bepaald moment toch wel duidelijk is dat men afdoende pogingen heeft ondernomen om een minnelijke oplossing te bereiken. Vandaar dat ik graag richttermijnen voor onszelf wil hebben waarbij we zeggen dat de termijn om een minnelijke oplossing te bereiken, x maanden bedraagt. Zoiets zouden we intern voor onszelf overeen moeten komen. Vervolgens gaan we het gerechtelijke pad op. Dat heeft men in het verleden niet gedaan, ten eerste omdat men in eerste instantie verplicht is om de minnelijke weg te bewandelen maar die duurde te lang, en ten tweede omdat men een beetje vreesde voor een onzekere gerechtelijke uitkomst. Ik denk dat men een beetje te terughoudend is geweest.

Wat is de oplossing? Dat is ten eerste het Onteigeningsdecreet dat sinds 1 januari van dit jaar in werking is getreden. En ten tweede is dat de opdracht die ik heb gegeven om praktische afspraken te maken, niet alleen intern binnen de eigen administratie, maar ook met de afdeling Vastgoedtransacties om ervoor te zorgen dat er een snelle doorstroming is, dat er korte termijnen worden gehanteerd voor de minnelijke procedure en dat men, na een bepaalde termijn, snel de overstap gaat maken naar de gerechtelijke procedure omdat we afdoende kunnen aantonen dat we serieuze inspanningen hebben gedaan om de minnelijke oplossing een kans te geven.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik wil gerust een stuk in uw richting opschuiven. U zegt dat u in eerste instantie, omdat het nodig is, altijd consensus zoekt met de eigenaars, maar dan is het antwoord op de schriftelijke vraag die ik u heb gesteld, bijzonder misleidend. Ik heb de vraag naar de procedure gesteld.

Ik lees het antwoord letterlijk voor: "Voor elke onteigening wordt steeds de procedure voor onteigening in het kader van openbaar nut gevoerd." In antwoord op vraag twee wordt er zelfs gezegd: "Alle onteigeningen van AWV worden ingediend met de procedure voor onteigening in het kader van openbaar nut en niet via een gewone onteigeningsprocedure." Dan is het als parlementslid moeilijk om te volgen. U zegt nu tegen mij: wij proberen wel eerst een consensus te zoeken met de eigenaar alvorens we de procedure voor een onteigening voor openbaar nut en bij hoogdringendheid in gang zetten. In het schriftelijke antwoord staat dat niet. In het schriftelijk antwoord staat: wij volgen altijd standaard de procedure voor onteigeningen in het kader van openbaar nut en niet via een gewone onteigeningsprocedure. Het staat letterlijk in het antwoord.

Ik denk dat het duidelijk is dat wat die zwarte punten betreft, we vooruit moeten. Ik vind het goed dat u ook intern wilt afspreken, dat stond ook in het antwoord op mijn schriftelijke vraag. U verwacht nog dit voorjaar de resultaten van die screening, schrijft u toch in het schriftelijke antwoord. U verwacht ook verbetervoorstellen. Ik geef u één garantie: ik zal te gepasten tijde hier uiteraard op terugkomen en ik zal dan vragen naar die screening en naar de verbetervoorstellen die u intern met uw diensten hebt afgesproken, want ik denk dat elke dag vertraging voor het afwerken van die zwarte punten, onvergeeflijk is.

De voorzitter: De interpellatie is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de tevredenheidsenquête van De Lijn en de resultaten inzake stiptheid
– 1824 (2017-2018)

INTERPELLATIE van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de historisch lage tevredenheid bij de klanten van De Lijn
– 19 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, deze keer gebruik ik wel het instrument vraag om uitleg, en mijn collega gebruikt het instrument interpellatie. U ziet, we zien sommige dingen soms wel wat anders.

'Op De Lijn is het altijd een beetje wachten', zo kopte De Standaard op donderdag 26 april 2018. Uit de meest recente tevredenheidsenquête – waarover de pers trouwens eerder beschikte dan het parlement, want we hebben ze nog altijd niet gezien - blijkt dat de algemene tevredenheid over de dienstverlening van de gebruikers op een historisch dieptepunt zit. Grote reden blijkt het gebrek aan stiptheid te zijn. Meer dan de helft van de bussen en trams reed in 2017 immers met vertraging, zelfs minder dan een op twee. Slechts 46 procent van de bussen en trams reed op tijd. Daarmee scoort de Lijn bijna 10 procent slechter dan in 2016.

Dergelijke cijfers kunnen niet anders dan leiden tot een absoluut dieptepunt in de tevredenheid van de reizigers, terecht. Stiptheid is cruciaal, maar ook betrouwbaarheid voor iemand die rekent op een bus, een tram of een andere manier van openbaar vervoer om tussen zijn werk en thuis, school en thuis of in zijn vrije tijd te reizen. Als je niet kunt rekenen op de tram of bus haak je natuurlijk af. En in dit geval: de kans is groter – toch in 2017 – dat je bus of tram te laat komt, dan op tijd. Minder dan een op twee is een bijzonder slechte score. En als de bus of tram rijdt, is slechts 52 procent van de gebruikers tevreden over de rit. Dat zijn behoorlijk dramatische cijfers.

De Lijn wijst vooral naar de steeds groter wordende files. U verdubbelde het doorstromingsbudget voor De Lijn, maar volgens directeur-generaal Kesteloot "volstaat dat nauwelijks." Hij schreeuwt dan ook uit: "Laten we nu eindelijk eens voldoende inzetten op openbaar vervoer." Het lijkt erop dat het gevoerde beleid faalt. Het lijkt erop, ik geef u natuurlijk een kans om te reageren.

Minister, welke zijn uw verklaringen bij de dramatische cijfers in de tevredenheidsenquête? Er is een opvallend verschil met 2015 en 2016, maar ook als je verder teruggaat. Ik heb de cijfers sinds 2010 en dan zie je toch wel een behoorlijk negatieve knik.

Bent u het eens dat de filedruk het grootste probleem is voor de stiptheid? Zijn er nog andere oorzaken waarom de bussen en trams vaker te laat dan op tijd komen?

Bent u het eens dat het doorstromingsbudget van 18 miljoen euro "nauwelijks volstaat", zoals de heer Kesteloot zei?

Welke maatregelen gaat u nemen om het aanbod openbaar vervoer opnieuw stipter, betrouwbaarder en aantrekkelijker te maken voor de reizigers?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, collega's, ik heb inderdaad een interpellatie ingediend naar aanleiding van het nieuws dat de krant De Standaard bracht op 26 april, dat de tevredenheid van de gebruikers van bus en tram in Vlaanderen een historisch laagtepunt heeft bereikt, met een tevredenheid van 64 procent. Dat is een forse knik naar beneden, na de score van 70 à 71 procent in de voorbije jaren. Opvallend is, minister, dat op de vriendelijkheid van de chauffeurs na, waar er een beperkte afname is van de tevredenheid, er op alle categorieën achteruitgang te noteren is. Er is met andere woorden een achteruitgang van de tevredenheid over de hele lijn. Ik vind dat bijzonder zorgwekkend.

U hebt daar inmiddels op gereageerd. U hebt erkend dat die cijfers niet goed zijn. Maar, zegt u, er is perspectief op beterschap. Het valt me op dat u vorig jaar, toen de cijfers iets beter waren, de cijfers aangreep als een bewijs dat de beterschap zich al aan het uitrollen was.

Minister, ik denk dat we het resultaat van dit rapport bijzonder ernstig moeten nemen. De filedruk in Vlaanderen explodeert. Dat kost onze economie handenvol geld. Het laat ons met zijn allen veel tijd verliezen. Het brengt schade toe aan ons milieu, aan de volksgezondheid en dergelijke meer. Een aantrekkelijk en betrouwbaar openbaar vervoer kan, daar ben ik van overtuigd, een hefboom zijn om de mensen effectief de overstap te laten maken, meer dan vandaag, van de wagen naar de bus, naar de tram, naar de trein en dergelijke meer. Maar, zo blijkt uit die enquête, de Vlaming ervaart vandaag een sterke achteruitgang wat betreft het aanbod en de manier waarop dat aanbod wordt beleefd, diezelfde Vlaming die ondertussen wel een stuk meer betaalt voor bus en tram. Dat is dus een signaal over wat de mensen vinden van de dienstverlening die ze ervoor in ruil krijgen, dat wel kan tellen.

U zegt dat u al vier jaar de Vlaming probeert te verleiden om meer gebruik te maken van het alternatief. Ik wil u uiteraard aanmoedigen om alle mogelijke inspanningen daarvoor te doen, maar het is toch ook wel tijd om te kijken naar de resultaten.

Het is daarom dat ik een interpellatie heb ingediend, collega's. Deze tevredenheidsenquête komt niet zomaar uit de lucht gevallen. Ik denk dat het geen toeval is dat op het ogenblik dat de tevredenheid van bus- en tramgebruikers een historisch dieptepunt heeft bereikt, het aandeel van bus en tram in het woon-werkverkeer – en laat dat nu net de verplaatsing zijn waarop deze minister focust om onze mobiliteit te verduurzamen – ook op een historisch laag punt gekomen is. Met andere woorden: wij zien zich een evolutie voltrekken die het omgekeerde is van wat wij nodig hebben.

Minister, ik heb een aantal vragen voor u. Kunt u bevestigen dat de tevredenheid van bus- en tramgebruikers naar een historisch dieptepunt is gezakt? Wij kennen dat rapport nog niet. Het zou fijn zijn, mocht u dat met spoed kunnen overmaken aan deze commissie. En het is er duidelijk, aangezien er al zaken van in de krant hebben gestaan. Zijn er betekenisvolle regionale verschillen in die cijfers waarneembaar? Of is het overal in Vlaanderen dat de tevredenheid in een negatieve spiraal terecht is gekomen?

Sluit u zich aan bij de analyse van de CEO van De Lijn, Roger Kesteloot, dat stiptheid de grote boosdoener is? Gelet op het feit dat er achteruitgang waar te nemen is in zo goed als alle categorieën in de enquête, luidens het krantenartikel, vraag ik mij af of er dan toch niet meer aan de hand is dan alleen maar de stiptheid die achteruit aan het gaan is.

Erkent u dat vier jaar na de start van de legislatuur zich een evolutie aan het voltrekken is die het omgekeerde is van wat u altijd beoogd hebt, of zegt te beogen? Hoe denkt u het tij te kunnen keren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Uiteraard is mijn standpunt dat ik niet tevreden ben met de huidige tevredenheidscijfers. Ik zou een en ander kunnen nuanceren, maar ik doe dat niet. Wel denk ik dat we op een keerpunt staan. De nacht is het donkerst net voor de zon opkomt.

Ik schets even het gevoerde beleid van de afgelopen 25 jaar. De Lijn is opgericht in 1991, en eigenlijk is in de afgelopen 25 jaar nauwelijks fundamenteel iets veranderd. Het exploitatiebudget van De Lijn is steeds groter geworden. Er is dus steeds meer belastinggeld naar De Lijn gegaan. Dat is gespendeerd aan extra bussen, die spijtig genoeg vaak leeg bleven, omdat men vertrok vanuit een blinde aanbodpolitiek – op basis van het decreet Basismobiliteit zeggen: iedereen heeft recht op een halte openbaar vervoer op 500 of 750 meter van de deur, ook al gebruikt men die halte of die lijn niet, wenst men die niet en vindt men die niet nodig.

Men heeft ook geld gespendeerd aan spotgoedkope abonnementen, met als toppunt de gratis abonnementen voor 65-plussers, en aan een administratief waterhoofd met verschillende provinciale directies, waarbij de nationale structuur zo'n beetje een doorslagje kreeg of werd gekopieerd op provinciaal niveau.

Waar werd relatief weinig budget aan gespendeerd of moeite in gestoken? Investeringen op het vlak van onderhoud en doorstroming, inspraak van lokale besturen, een vraaggericht aanbod, en interne efficiëntie. Het is op dat vlak dat we met deze regering verandering hebben ingezet en gaan naar een nieuwe De Lijn, die staat voor, ten eerste: rechtvaardige tarieven, die heel concurrentieel zijn, wat ook blijkt uit een internationale benchmark, dus heel scherp in vergelijking met de buurlanden. We hebben begin 2015 de gratispolitiek afgeschaft. De kostendekkingsgraad is gevoelig verhoogd van 15 procent tot ver boven de 20 procent, in enkele jaren tijd.

Ten tweede is er een intensief investeringsbeleid om de historische achterstand weg te werken. Het budget is gestegen van nauwelijks 175 miljoen euro per jaar bij de start van de legislatuur tot ruim 250 miljoen euro in 2018. Dat is een stijging met 43 procent. We bestellen deze legislatuur meer dan 700 bussen en 120 trams. We maken de omslag naar een groene vloot. We hebben een meerjarig investeringsplan voor een volledig groot onderhoud voor de sporen uitgetekend.

Daarnaast is er een derde luik, de sterke inzet op doorstroming. Het Doorstromingsfonds is niet verdubbeld, maar verdrievoudigd. Het is van 17 miljoen naar 51 miljoen euro gegaan. We creëren HOV, hoogwaardig openbaar vervoer, op nieuwe lijnen zoals het ringtrambustracé en Spartacus lijn 2 Hasselt-Maasmechelen. En daarnaast blijft budget beschikbaar om de doorstroming op de reeds bestaande lijnen sterk te verbeteren. Het is naar dat budget dat de heer Kesteloot verwees, want dat is op zich 18 miljoen euro. De totaliteit van doorstroming is 51 miljoen euro.

Het vierde luik is het inzetten op de interne efficiëntie, waarbij we echt gaan naar een reorganisatie van dat bedrijf. Dat wil zeggen: het centraliseren van diensten, het afschaffen van provinciale baronieën. We doorprikken het administratieve waterhoofd, wat voor alle duidelijkheid geen impact heeft op de chauffeurs, en evenmin op het aanbod. Ik hoor hier weer verklaren dat het aanbod gedaald is. Het aanbod is niet gedaald. Ja, we hebben enkele lijnen waar lege bussen op reden, een beperkt aantal, afgeschaft. Maar dat hebben we ruimschoots gecompenseerd door het vergroten van de capaciteit waar er wel vraag is, onder andere in de grote steden. Daar hebben we gezorgd voor een toename van de capaciteit, een toename van het aantal plaatskilometers. Dat is de beste graadmeter. Er is een toename van het aanbod.

En een laatste luikje, dat toch wel essentieel is, is de inspraak van de lokale besturen, waarbij we ervoor gezorgd hebben dat de lokale besturen voor het eerst mee kunnen beslissen, en zelfs autonomie hebben, op het vlak van de besteding van de middelen die De Lijn uitgaf in het kader van vervoer op maat, maar ook

beslissingen nemen als het gaat over de inrichting van het aanvullende net van De Lijn. Ook daar is er dus een heel duidelijke shift van inspraak naar lokale besturen.

Is dat veel verandering in één keer? Ja, absoluut. En je ziet de grote terughoudendheid in sommige bastions. Was deze koerswijziging op vele fronten nodig? Ja. We zullen die koerswijziging dus ook aanhouden en volbrengen.

Ik hoop dat iedereen die het openbaar vervoer en De Lijn een warm hart toedraagt die hervormingen ook volmondig ondersteunt. Wij willen De Lijn voorbereiden, want in 2020 moet de keuze worden gemaakt of De Lijn als interne operator kan blijven fungeren. Op dat ogenblik zal De Lijn de benchmark moeten doorstaan en met private bedrijven worden vergeleken. Daarop bereiden we De Lijn nu voor.

Het gaat niet op dan te zeggen dat we bij De Lijn niet moeten besparen of niet op efficiëntie moeten inzetten. Dan brengen we de toekomst van De Lijn in het gedrang. Wij bereiden De Lijn net voor. Er wordt met betrekking tot de interne werking een grote efficiëntie- en besparingsoefening gemaakt. Dat wordt, met dank aan het management, met succes doorgevoerd. Ik kan niet zeggen dat we niet besparen op de exploitatie van De Lijn en dat bussen blijven rijden als er geen volk voor is. Dan rijden we De Lijn de afgrond in en dat is net wat we niet willen doen.

Een tweede belangrijk onderdeel met betrekking tot de omslag is dat het tijd is voor een betere dienstverlening. We hebben op dat vlak een serieuze weg af te leggen, maar we hebben de omslag ingezet.

In het tevredenheidsonderzoek heeft 64 procent van de mensen De Lijn een tevredenheidsscore van zeven op tien of meer gegeven. Daaruit blijkt dat vooral de stiptheid een probleem is. Ik denk zelfs dat het ruimer is en dat het om de betrouwbaarheid gaat. De mensen willen niet enkel voldoende zeker zijn dat hun bus of tram op tijd komt. Indien de bus of tram niet op tijd komt, willen ze ook weten wanneer hij niet op tijd zal zijn en hoe laat hij dan wel zal komen. Dat is betrouwbaarheid.

Aangezien dit essentieel is, hebben we een grote stap gezet door sinds enkele weken aan de haltes real-time informatie uit te rollen. We staan aan de vooravond van de algemene invoering van de nieuwe aanpak op stakingsdagen. We zullen de prioritaire lijnen maximaal bedienen. Ook op dat vlak gaan we voor betrouwbaarheid.

De doorstroming is natuurlijk essentieel voor de stiptheid en de betrouwbaarheid. Aan de start van de legislatuur heb ik de Taskforce Doorstroming nieuw leven ingeblazen. De heer Kesteloot zetelt hier trouwens zelf in. In samenspraak met het Vlaams Parlement hebben we heel duidelijk gesteld dat de prioritaire opdracht van de Taskforce Doorstroming erin bestaat het openbaar vervoer letterlijk en figuurlijk voorrang te verlenen.

We zullen dat niet doen door te focussen op individuele kruispunten, maar op de prioritaire assen. We zullen niet, zoals op een prikbord, hier en daar punaises prikken en beslissen die kruispunten aan te pakken. We focussen op prioritaire assen en zullen de doorstroming op de volledige assen verhogen. We hebben vastgesteld dat de werking aan de verbeterde doorstroming op een kruispunt zonder andere kruispunten aan te pakken gewoon de bottleneck verplaatst. Au fond hebben we dan iets opgelost op een kruispunt en de problematiek gewoon naar een volgend kruispunt verschoven. Voor de aangeduide assen is het voorbereidend studiewerk afgerond en zijn de concrete maatregelen in uitvoering of in de markt gezet. Ik geef enkele voorbeelden.

Sinds de aanleg van de busbaan tussen de Eikenlaan en de Liersebaan in Schilde, gecombineerd met het ophouden van het autoverkeer aan het einde van de busbaan, is de doorstroming daar gevoelig verbeterd. Tijdens de ochtendspits gaat het om een winst van 47 seconden. Tijdens de avondspits gaat het om een minuut en op bepaalde tijdstippen om anderhalve minuut. We stellen vast dat we winst boeken.

Voor de verlenging van de busbaan langs de Kasteellaan in functie van een hoogfrequent busverkeer in de richting van het station Gent-Dampoort hebben we de missing link tussen twee busbanen weggewerkt. Ik heb vanzelfsprekend ook een Gents voorbeeld. De tijdswinst bedraagt een dikke minuut.

Met de busdoorsteekplaats van Terumo in Haasrode tot het Sint-Albertuscollege in Heverlee realiseren we een tijdswinst van 30 procent.

Ik heb ook een Limburgs voorbeeld. De doorstroming van de N74, de Grote Baan, in Zonhoven verliep moeizaam. We hebben dat verholpen door middel van inrichtingswerken op de N74. De busbaan is doorgetrokken tot aan de verkeerslichten aan de Heuveneindeweg. De drukke kruispunten met de Beringersteenweg en de Heuveneindeweg zijn aangepast. Ook de halte Zonhoven-Vertakking is aangepast. We hebben in Limburg dit jaar ook 18 miljoen euro uitgetrokken voor de ondertunneling van het kruispunt van de R71 en de N702. Ik veronderstel dat dit de kruising is van de Industrielaan met de ring is.

Er is ook een aparte busbaan op de N33 in Oostende. Tussen de Elisabethlaan en de Duinkerksesteenweg levert dit tot 20 procent winst op.

Dat is een overzicht dat ik kan geven van zeer concrete doorstromingsmaatregelen. Ik weet dat het heel gedetailleerd is en we hebben daar niet altijd boodschap aan. We kunnen ons niet altijd inbeelden waar dat ongeveer is, maar ik wil gewoon duiden dat die vele miljoenen euro's in het doorstromingsfonds op het terrein winst opleveren.

Daarnaast heb ik de taskforce gevraagd meer te durven inzetten op de verkeerslichtenbeïnvloeding. We hebben vrij lang geëxperimenteerd met het korteafstandsradiosysteem (KAR-systeem). Ik moet toegeven dat de resultaten aanvankelijk niet eenduidig waren, maar een tijdje later waren ze dat wel. We hebben er in het Leuvense lang mee geëxperimenteerd. De resultaten waren onmiddellijk eenduidig. Wat aanpassingen hebben er echter toe geleid dat we dit spoor blijven volgen. Het heeft een voldoende hoge betrouwbaarheid opgeleverd. Hierdoor heeft de taskforce alvast tramlijn 15 in Antwerpen hiermee uitgerust.

Ondertussen loopt ook een request for information met betrekking tot de volgende generatie van verkeerslichtenbeïnvloeding. Hierin wordt de mogelijkheid opgenomen om andere prioritaire voertuigen, zoals brandweervoertuigen en ambulances, ook een prioritaire status te geven.

Voor nieuwe hoogwaardige lijnen heb ik daar trouwens de standaard van gemaakt. Er wordt meteen voorzien in doorstromingsmaatregelen als de verkeerslichtenbeïnvloeding. Ik denk aan de verlenging van de tramlijn aan het universitair ziekenhuis in Gent en in Zwijnaarde. Dit zal ook het geval zijn op het tracé van de Ringtrambus in de Vlaamse Rand. We werken een historische achterstand weg, maar geven ook het goede voorbeeld met nieuwe assen en hoogwaardig openbaar vervoer.

We zullen in de nabije toekomst nog een belangrijke stap vooruit zetten. De inspanningen met betrekking tot de doorstromingsmaatregelen zullen in de vervoersregio's beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Ik heb De Lijn uitdrukkelijk gevraagd op het ogenblik van de voorstelling van de ontwerpplannen voor het nieuwe kernnet en het aanvullend net aan de vervoersregio's meteen een lijst te geven van de prioritaire doorstromingsmaatregelen die De Lijn in die regio voor ogen heeft.

Los van de vraag of de doorstromingsproblematiek zich op een gewestweg of op een gemeenteweg situeert, worden de lokale besturen ook een beetje in de saus getrokken. Ze mogen zelf mee beslissen, maar ze worden aan de andere kant ook verantwoordelijk gemaakt voor de doorstroming op de lokale wegen. Het wordt natuurlijk extra aantrekkelijk als de vervoersregio voor een betere doorstroming zorgt. Dit zorgt voor een verlaging van de kostprijs van het openbaar

vervoer. Als de vervoersregio's zelf mee beslissen en budgettair verantwoordelijk worden, worden ze ook gestimuleerd om op de lokale wegen doorstromingsmaatregelen te nemen en zelf te financieren. Ze winnen immers op het vlak van de doorstroming van het openbaar vervoer. Ook dat is een gezond effect.

Tot slot is het niet allemaal kommer en kwel. Steeds meer Vlamingen gebruiken De Lijn. De penetratiegraad is gevoelig gestegen. In 2017 koos 58 procent van de Vlamingen er minstens een keer voor zich met De Lijn te verplaatsen. In 2015 was dat 53 procent. Dat is een relatief aanzienlijke stijging met 10 procent. Dit duidt op de bereidwilligheid van de Vlamingen om te kiezen voor een alternatief voor de wagen.

Aansluitend daarop, zijn we de campagne 'Mobiele Maandag' gestart. Die campagne gaat door op de idee dat we mensen moeten proberen te laten proeven van het alternatief in de vorm van het openbaar vervoer. We moeten hen het alternatief voor de wagen minstens eens laten gebruiken. Ze moeten dan proefondervindelijk vaststellen dat dit hen in sommige gevallen sneller en comfortabeler naar het werk brengt dan met de wagen in de file te staan aanschuiven.

Ik denk dat we effectief op een keerpunt staan. We reorganiseren De Lijn. We doen dat niet met meer belastinggeld, maar met minder belastinggeld. Er komen wel meer investeringen en een betere dienstverlening.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, wat mij betreft, zoekt u een tegenstelling waar er geen is. U hebt gezegd dat u vanalles doet met De Lijn en dat u niet wilt blijven zitten met De Lijn zoals De Lijn zo lang heeft bestaan. Indien ik me niet vergis, was er een vrij groot draagvlak in het Vlaams Parlement om die hervorming in te zetten. Er was geen discussie over een meer vraaggestuurd aanbod. Ik heb er geen problemen mee dat u een interne efficiëntieoefening maakt. Indien de zaken efficiënter, goedkoper en rationeler kunnen, is dat voor mij geen probleem. Ik zie de tegenstelling niet. U roept die tegenstelling op, maar hier wordt altijd stevig gediscussieerd. Dat lijkt me ook logisch, want het gaat om een belangrijke dienstverlening. Iedereen, wij en de meerderheid, wou echter een hervorming. Ik denk dat we elkaar op dat vlak gedeeltelijk hebben gevonden. Volgens mij is dat het probleem niet.

Het probleem is dat we, naast alles wat u hebt opgelijst, niet rond die historisch lage tevredenheidscijfers van de gebruikers van De Lijn kunnen. Dat is op zijn minst bizar te noemen. U hebt gezegd dat uw beleid de Vlamingen zou verleiden om de bus te nemen en dat de bus het alternatief moest worden. U hebt hierover in het verleden regelmatig gecommuniceerd. Het zou lukken, maar nu worden we geconfronteerd met de mensen waarvoor we het doen. Ik hoop dat in de toekomst nog veel meer Vlamingen het openbaar vervoer zullen gebruiken. Ze zeggen nu echter dat het niet betrouwbaar of stipt is. Ze haken eigenlijk af.

Gisteren hebben we tijdens de plenaire vergadering een discussie gehad over de enquête van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB). Weinig mensen hebben het woord genomen, maar ik heb een cijfer zien staan waaruit blijkt dat ongeveer een derde van de automobilisten die over de wegen klagen zelfs niet overwegen het openbaar vervoer te gebruiken. Ik vind dat een vrij hoog aantal.

Minister, er moet toch iets aan de hand zijn. De mensen voor wie u al dat moois en lekkers inzet, zeggen nu dat het voor hen niet voldoet. Ik zou u hierover twee bijkomende vragen willen stellen.

Wat de penetratiegraad betreft, heb ik een technische vraag. Kunt u even uitleggen waar die cijfers vandaan komen? Dat is nieuw voor mij.

Wat het doorstromingsfonds betreft, heeft de topman van De Lijn natuurlijk zelf de analyse gemaakt. Hij heeft verklaard dat het te weinig is. U hebt geantwoord dat u het bedrag al zwaar hebt opgetrokken. Dat klopt, maar ik verwijs naar uw eigen toelichting bij de begroting voor 2018. Het zou misschien goed zijn eens een specifiek overzicht te krijgen van hoe u dit budget verdeelt. Er gaat al ongeveer 20 miljoen euro van het totaalbedrag van 50 miljoen euro naar Spartacus. Dat hebt u tijdens de toelichting zelf gezegd: "Er wordt 16,2 miljoen euro extra voorzien binnen het doorstromingsfonds, specifiek voor Spartacus, lijn 2. De Nederlandse partners hebben 3 miljoen euro betaald naar aanleiding van de ondertekening van het addendum. Ik heb die daarbij gestoken."

Dit betekent dat 20 miljoen euro van het totaalbedrag van 50 miljoen euro in Limburg zit. Ik heb daar absoluut geen probleem mee, maar de topman van De Lijn heeft zelf geklaagd dat we meer op doorstroming moeten inzetten. Het zou misschien niet slecht zijn het Vlaams Parlement een nog gedetailleerder toelichting te geven dan u toen hebt gegeven. In de begrotingsartikels staat dat niet. Ik heb het letterlijk citaat uit uw toelichting gehaald. U hebt daarnet een aantal concrete projecten opgelijst. Hoe wordt dat bedrag van 50 miljoen euro verdeeld?

De doorstroming is uiteraard het antwoord op de stiptheid. We hebben het in deze commissie regelmatig over de commerciële snelheid die in heel wat steden veel te laag ligt. Ik zeg het met een boutade, maar ik ben soms sneller te voet en zeker met de fiets dan wanneer ik een bus of een tram neem.

Minister, ik begrijp de Vlamingen wel. De prijzen zijn gestegen. U hebt zelf gezegd dat de kostendekkingsgraad beter is. We laten de Vlamingen meer betalen. Voor mij is dat geen probleem indien de dienstverlening volgt. Het openbaar vervoer moet dan stipt en betrouwbaar zijn. De mensen moeten weten waar en wanneer ze een bus of een tram kunnen nemen. Dit staat hier momenteel haaks op. U hebt het eerste al gedaan, maar het tweede is hier veel te weinig op gevolgd.

We hebben de partiële cijfers in de krant kunnen lezen. Ik hoop nog altijd dat u snel met die tevredenheidsenquête naar het Vlaams Parlement zult komen. Ik vind dat deze commissie daar recht op heeft. We doen hier allemaal, meerderheid en oppositie, elke week onze job om de zaken op te volgen. Ik hoop dat deze cijfers een wake-upcall vormen om bij te sturen waar nodig.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Het was natuurlijk bijzonder voorspelbaar dat u zich zou bedienen van een aantal karikaturen over het in het verleden gevoerde beleid. Gelukkig zijn er nog de onweerlegbare feiten die we hier regelmatig in deze commissie hebben besproken.

We hebben, bijvoorbeeld, twee benchmarkstudies van PricewaterhouseCoopers (PwC) die de prestaties van De Lijn in 2009 en in 2014 hebben vergeleken met het openbaar vervoer in Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg, Schotland en Nordrhein-Westfalen. Ik herinner me dat de bezettingsgraad in Vlaanderen hetzelfde is als in die andere regio's. De kostprijs per kilometer is hetzelfde en de productiviteit van het personeel lag hoger in Vlaanderen. De kostprijs voor de reiziger lag echter een pak lager. Dit is het gevolg van de politieke keuze die in het verleden is gemaakt. De kost van het openbaar vervoer moet uiteraard zo laag mogelijk zijn. Wij zijn ook voor een efficiënt openbaar vervoer. Die kostprijs moet echter vooral door de gemeenschap en niet enkel door de reizigers worden gedragen. Uit uw eigen cijfers blijkt overigens dat er geen enkele relatie is tussen een hogere kostendekkingsgraad en de mate waarin het openbaar vervoer wordt gebruikt. Dat is een puur ideologisch gegeven.

In april 2015 heeft sp.a een conceptnota neergelegd waarin we hebben voorgesteld om naar een gelaagd net te gaan en om meer vraaggestuurd te investeren en waarin we erkennen dat de impact van de lokale besturen groter moet zijn.

Er is, zoals daarnet al is gezegd, een draagvlak voor een aantal elementen van uw hervorming. Ik ben het niet eens met de meerderheid met betrekking tot de rol van de private actoren in onderdelen van het aanbod van het openbaar vervoer, maar in grote lijnen zijn we het eens met die hervorming.

Minister, het spijt ons dat we u na vier jaar confronteren met de resultaten van uw beleid. U kunt er niet omheen. U hebt gezegd dat u met minder belastinggeld voor een betere dienstverlening zorgt. De Vlaming percipieert het blijkbaar compleet anders. De historisch lage appreciatiecijfers voor De Lijn komen niet toevallig van diegenen die nu 35 procent meer betalen voor de tram of de bus dan vier jaar geleden. U kunt zich absoluut niet permitteren dit signaal naast u neer te leggen.

Ik heb nog een concrete vraag. Gisteren heb ik de heer Descheemaeker in Terzake gezien. Hij kwam terug op de organisatie van het bedrijf De Lijn die u door elkaar schudt en die u efficiënter, slanker en wendbaarder maakt. U zou het waterhoofd van De Lijn verkleinen. Mijn vraag is heel eenvoudig: hoeveel directeurs telde De Lijn twee jaar geleden en hoeveel directeurs zullen er zijn wanneer u uw hervormingen op het einde van dit jaar hebt doorgezet?

Ik zal het u zeggen. Er zijn negen directeurs, namelijk een CEO en acht directeurs. Alle directeurs die in de provinciale entiteiten actief zijn, blijven gewoon directeur. Het waterhoofd blijft even groot. Er wordt geschrapt in de jobs op het terrein zelf. Bijna 300 bedienden en arbeiders die op het terrein zelf ondersteuning bieden, worden geschrapt. Dat is het omgekeerde van wat u zou doen. Ik vraag me af welke bijkomende besparing dit oplevert.

In plaats van u te bedienen van veel tijd en karikaturen om af te rekenen met een verleden waarvan ik me afvraag of u het hebt beleefd op dezelfde wijze als het staat neergeschreven in de documenten die in deze commissie zijn neergelegd en besproken, zou u zich stilaan zorgen moeten maken over wat u nu onder de neus krijgt geschoven. Dat is en blijft dat de Vlaming heeft gezegd dat hij zich bekocht voelt. Hij betaalt meer voor minder kwaliteit. Dat staat er zwart op wit. Het is het laagst mogelijke appreciatiecijfer van de voorbije tien jaar.

Dat is volledig op uw rekening en ik heb van u geen antwoord gehoord waarom u denkt dat er een positief perspectief voor ons is.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Toen deze berichten over een historisch dieptepunt op het vlak van tevredenheid, grote ontevredenheid dus, bij de reizigers van De Lijn vorige week in de kranten verschenen, had ik ook meteen een vraag om uitleg ingediend. Jammer genoeg was de interpellant mij voor, waardoor ik mijn vraag niet kan stellen. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

U had het ook voor? *(Instemming)*

Dat is het reglement en ik zal mijn vragen hier niet herhalen, want dat zou een beetje onnozel zijn. De meeste zijn ook beantwoord. Ik wil toch enkele bemerkingen meegeven vanuit de CD&V-fractie.

Ik ben in de eerste plaats zeer tevreden dat u nog eens heel duidelijk wijst op de efficiëntieoefening die nu bezig is en waarbij de interne organisatie van De Lijn wordt hervormd. Of dat nu met negen directeurs is of met acht of tien, er is wel een serieuze hervorming aan de gang. Die gebeurt net om De Lijn klaar te stomen

om interne operator te kunnen blijven volgens de Europese regels. Dat hebt u heel duidelijk gezegd. Dat is erg belangrijk, maar heeft op zich met de tevredenheid weinig of niets te maken. Ik denk niet dat de reizigers dat weten, daar veel boodschap aan hebben en dit veel invloed heeft op de tevredenheid.

Iets anders is natuurlijk de stiptheid. Daar ging het toch vooral over in de krantenartikels. Ik neem aan dat er over nog heel wat andere zaken vragen zijn gesteld in de enquête en het is zeker nuttig om dat eens verder uit te diepen, maar de stiptheid lijkt ineens het grote probleem te zijn. Vroeger was meer dan de helft tevreden over de stiptheid, maar nu is dat gezakt tot 44 procent van de reizigers. Dat is een dikke buis. De heer Kesteloot, directeur-generaal, zegt dat hij daar niet zo superveel aan kan doen omdat het ligt aan de wegbeheerders, doorstroming enzovoort. Hij sprak nog over de vroegere 18 miljoen euro. Ik vind het heel goed, minister, dat u nog eens herhaalt dat het budget verdrievoudigd is. Als je Spartacus daarvan aftrekt, dan is het nog altijd minstens een verdubbeling van het budget. U hebt een aantal mooie projecten genoemd, met heel wat tijdswinst voor reizigers die misschien vroeger elke dag moesten aanschuiven in de bus maar nu de auto's voorbijrijden. Dat is het beeld dat we willen promoten voor het openbaar vervoer. Dat is zeer goed.

U spreekt over 51 miljoen euro, maar ik hoop van harte dat dit geld kan worden uitgegeven. Het is misschien interessant om die lijst te kunnen krijgen. We kunnen die ook schriftelijk opvragen of misschien is ze ergens terug te vinden in de meerjarenplanning. Maar wat zal er nu precies in 2018 dat ondertussen al de vijfde maand is ingegaan, gebeuren met die 51 miljoen euro zodat het geld daadwerkelijk aan nuttige initiatieven voor doorstroming wordt opgedaan? Daar zal het wel van afhangen. U zegt dat we op een keerpunt staan en ik wil dat echt geloven. *(Opmerkingen van Joris Vandenbroucke)*

De heer Vandenbroucke vindt mij nu naïef, maar ik wil dat echt geloven. Ik hoop in de eerste plaats voor De Lijn en voor de reiziger dat het waar is, maar dan zullen de budgetten natuurlijk besteed moeten worden. Iedereen die daarmee bezig is, mag zeker heel hard aan het werk gaan om dit te realiseren.

In de artikels ging het ook over reizigersinformatie. Dat is ook een punt. Als je staat te wachten aan een halte en je krijgt op een bord geen informatie, dan weet je niets. Als je informatie krijgt dat het nog een paar minuten zal duren, dan wordt het wachten wat comfortabeler en beetje dragelijker. Ook daar hebt u gezegd dat er momenteel heel veel bezig is om al tegen de zomer een en ander rond te krijgen en zeker in 2019. Ik denk dat u dat ooit als datum naar voren hebt geschoven.

We moeten echt wel aandacht hebben voor de ontevredenheid bij de reiziger. U hebt daar aandacht voor en vanuit onze fractie hopen we dat er inderdaad een kentering zit in de volgende tevredenheidsmeting. We kunnen dat alleen maar hopen. U doet uw best op dat vlak. U hebt dat in uw antwoord ook ten overvloede aangetoond. We kunnen niet anders dan met z'n allen hopen dat het de andere richting uitgaat.

Een andere zaak is aanbod. We merken dat er hier en daar mensen zeggen dat ze ergens een bus hadden op een bepaald uur, maar nu niet meer binnen het half uur. Dat soort klachten krijg je regelmatig. We moeten verder inzetten op aanbod. Het aanbod mag zeker niet verder worden afgebouwd, tenzij er in de vervoersregio's afspraken worden gemaakt om dingen anders te organiseren. U moet zeer voorzichtig zijn met een verdere afbouw van het aanbod, want dat is ook een factor die speelt.

Ik hoop dat we nog verder kunnen ingaan op alle aspecten van die tevredenheidsenquête.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Eenieder hier aanwezig is begaan met de tevredenheid van de dienstverlening van De Lijn. Zoals de minister ook al zei, staan we voor de grootste hervorming bij De Lijn ooit. Die is toch wel fundamenteel en schudt de hele boel door elkaar.

Betekent dit dat er groeipijnen zijn? Ongetwijfeld. Betekent dit dat dit vanaf dag een op dag twee loopt zoals het in een ideale wereld hoort te lopen en het einddoel als is bereikt? Neen, en dat is natuurlijk niet goed. We kunnen ons daarover beklagen, maar dat is wat het is. Ik wil echter niet meestappen in de slechtnieuwsshow.

Mijnheer Vandenbroucke, u zegt dat er wordt gesproken in karikaturen, maar ik hoor dat vooral in uw betoog. Als u keer op keer de nadruk legt op de gigantische prijsstijgingen, dan is dat pertinent onjuist. Ik nodig u uit om onze abonnementsprijzen te leggen naast vergelijkbare regio's, bijvoorbeeld het Ruhrgebied of regio's in Nederland. Daar moet men dikwijls vijf- of zesmaal meer betalen. Ik zeg niet dat dat goed is en ik betreur dat voor die mensen, maar u moet toch enige realiteitszin aan de dag leggen. Men betaalt in het Ruhrgebied 1600 euro om in een vergelijkbare regio te reizen. Bij ons is dat een vijfde of nog niet. Idem dito in Nederland. Bij ons kan men reizen van Maaseik tot De Panne voor een dikke 300 euro voor een abonnement. Er is dus een groot verschil.

Ik zou dan eerder willen focussen op de goede zaken die we doen. Kijk maar naar de hoge investeringen, de vergroening, de middelen voor doorstroom die zijn verdrievoudigd. Ik ben ook heel blij, minister, dat u aandacht hebt voor mijn vraag van een tijd geleden inzake de hulpdiensten die worden meegenomen in de groenlichtregeling. We hebben lang gehamerd op de realtime-informatieverstrekking en die komt er eindelijk. Er is de vraaggerichtheid, de betere afstemming, de gegarandeerde dienstverlening bij stakingen, de betaalbare prijs, de inspraak van de lokale besturen. Dat zijn allemaal maatregelen die we alleen maar kunnen toejuichen. Ik ben ervan overtuigd dat die er samen toe zullen leiden dat we tot een beter openbaar vervoer komen met een hogere tevredenheid. Laat ons met z'n allen supporteren voor dat openbaar vervoer en toejuichen dat er zoveel maatregelen worden getroffen om de Vlaming te verleiden tot het gebruik van het openbaar vervoer.

Is de strijd al gestreden en is alles al gerealiseerd? Neen. Maar ik ben ervan overtuigd dat we het goede pad bewandelen en dat we in de komende jaren echt wel een trendbreuk zullen zien, ook in die tevredenheid. Het is toch ons aller bedoeling om de tevredenheid omhoog te krijgen en het aandeel van het openbaar vervoer de hoogte in te jagen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Collega's, ik denk dat er inderdaad een goede omslag is gemaakt bij het begin van deze legislatuur met de keuze voor basisbereikbaarheid, een vraaggestuurd model, de reiziger centraal stellen. Voor De Lijn is dat niets te vroeg omdat je, ook als overheidsorganisatie, bondgenoten nodig hebt. Je kunt het bij kleine, middelgrote gemeenten gaan vragen – nu zijn het de grote steden die in de picture lopen door te zeggen dat ze hun eigen openbaarvervoersmodel gaan opzetten – De Lijn heeft daar geen bondgenoten. Dat heeft niets te maken met ideologie, want je komt er alle strekkingen en alle kleuren tegen, maar ze hebben geen bondgenoten.

De reizigers, voor wie ze het doen - De Lijn is maar een instrument en de doelstelling is reizigers vervoeren – trekken ook een gele of een rode kaart. Je kunt dan wel zeggen dat je alles wat moet plaatsen, maar De Lijn moet zich daar terdege van bewust zijn. Ze krijgt van ons veel geld – voor de oppositie zal het altijd te weinig zijn en de meerderheid zal altijd als referentie gebruiken wat er allemaal

is bijgekomen – en je kunt ook als overheidsorganisatie niet bestaan zonder bondgenoten. Als de reizigers die zich moeten verplaatsen en de lokale besturen die voor een deel de stem zijn van die reizigers, je in het beste geval een gele kaart geven en heel vaak een rode kaart, dan heb je een probleem. Dat staat los van meerderheid of oppositie, dat zie je in alle segmenten van de bevolking.

Minister, De Lijn moet zich hier heel goed van bewust zijn, vooral omdat we allemaal, meer dan ooit, doordrongen zijn, ook Open Vld, van het feit dat de nood aan openbaar en collectief vervoer nooit zo groot is geweest. Wil je deze regio leefbaar houden en wil je die mobiel houden, dan heb je een performant en klantvriendelijk openbaar vervoer nodig. De uitdagingen voor flexibiliteit, voor meer aanbod dan puur woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, maar ook voor meer klantvriendelijkheid zijn nu de grote uitdagingen.

Laat ons nu niet meteen de bal terug in ons kamp schieten – ik bedoel dan de hele politieke overheid en niet meerderheid of oppositie – en De Lijn responsabiliseren. Ik begrijp ook dat ze niet alle hefbomen zelf in handen hebben, maar opnieuw, als je op een zeker ogenblik zonder bondgenoten bent, dan mag je ook wel eens zelf in de spiegel kijken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De tevredenheidsenquête is voorgesteld op de raad van bestuur en is eerder ook aan een externe testgroep voorgesteld. Het is dus niet zo dat er een groot geheim rond bestond. De cijfers die ik aanhaalde over de stijging van 53 naar 58 procent, waarbij dus 58 procent van de Vlamingen in 2017 minstens een keer gebruik heeft gemaakt van het openbaar vervoer van De Lijn, zijn er op basis van een profielmeting 2017. Dat is een bijkomend onderzoek dat De Lijn altijd laat uitvoeren naar het profiel van de reizigers en de potentiële reizigers. Ik zal u beide stukken laten bezorgen via het secretariaat.

De toelichting over het doorstromingsfonds zit in het geïntegreerd investeringsprogramma. Er zit onder meer een serieuze investering van 18 miljoen euro in die ook deel uitmaakt van Spartacus in Limburg. Et alors? Dat is een serieuze investering en veel geld voor een doorstroming met een ondertunneling van het kruispunt van de Industrielaan met de ring in Hasselt. Ze is broodnodig en gaat een ongelooflijk verschil maken voor de doorstroming en het concurrentieel aanbod van De Lijn in Hasselt richting Maasmechelen.

We hebben een langetermijnperspectief voor ogen. We zijn niet te beroerd om gedurfde, moeilijke keuzes te maken. Dat langetermijnperspectief werd hier omgeschreven als ideologische keuzes, wel, het is de keuze van deze regering om ervoor te zorgen dat De Lijn minder belastinggeld krijgt en daarmee meer investeringen realiseert en een betere dienstverlening.

En niet op alle vlakken kunnen we vandaag 'deliveren', maar we zijn dat wel vast van plan en de omslag is ingezet. Dat vereist soms gedurfde keuzes zoals het aanpakken van het waterhoofd. Als u zegt dat we het aantal directeurs niet aanpakken, dan is dat niet waar en bent u verkeerd geïnformeerd. We gaan van elf directeurs naar negen directeurs, dat is min 20 procent. We grijpen niet in op de chauffeurs, we grijpen niet in op de technici, integendeel. We hebben net een zeer grote aanwervingsronde achter de rug. Ik denk dat we nog nooit zoveel chauffeurs – van technici ben ik niet zeker – hebben aangeworven. We hebben dus een immense inspanning gedaan. In het Antwerpse waar er een achterstand was, is die ingelopen. Er is misschien nog een klein probleempje in Vlaams-Brabant waar de arbeidsmarkt nog krapper is, maar we hebben de achterstand kunnen inlopen.

Het vergt dus wel wat moeite om iedereen mee te krijgen om De Lijn tegen 2020 klaar te stomen tot een efficiënte organisatie die competitief is, die ervoor kan

zorgen dat ze de benchmark kan doorstaan, ook met andere private organisaties. Dat vergt dus wel wat ingrijpen. Ik hoop dat iedereen aan het einde toch wel inziet dat als we willen dat De Lijn in 2020 interne operator blijft, we inspanningen moeten doen. Ik hoop dat ieder zijn verantwoordelijkheid zal nemen. Een staking aankondigen nog voor er een vergadering heeft plaatsgevonden waar de standpunten nog met elkaar kunnen worden verzoend, is enigszins onverantwoordelijk en draagt niet bij tot de toekomstkansen van De Lijn.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, het zou inderdaad interessant zijn om die profielmetingen maar ook de tevredenheidsenquête via het secretariaat zo snel mogelijk te krijgen.

U bent begonnen met een spreekwoord: 'De nacht is altijd het donkerst voor de zon opkomt'. Ik geef er u ook een omdat u altijd, zeker bij de tevredenheidscijfers van 2016, nogal fors aankondigde dat uw hervorming werkt: 'Men moet de dag niet prijzen voor het avond is'.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Collega's, ik heb de replieken van de leden van de meerderheid goed beluisterd. Sommigen teren op hoop, anderen roepen op om wat meer te supporteren. Minister, u hebt nogmaals herhaald welke inspanningen u zich getroost en voor welke veelbelovende omslag we staan, maar eerlijk gezegd, heb ik intussen toch een heel andere lezing, met alle goede wil van de wereld, van wat er de voorbije vier jaar is gebeurd door een minister die al vier jaar verkondigt dat hij de Vlaming gaat verleiden om meer de bus en de tram te gebruiken.

Minister, het is zo dat u meer investeert in nieuwe bussen en trams. U hebt ook de prijzen verhoogd, fors verhoogd, om die bus en tram te kunnen nemen. U bent al vier jaar aan het besparen op de middelen die De Lijn nodig heeft om die bussen en trams te laten rijden. In mijn stad Gent is het tramnet ingekort omdat er geen geld was voor het onderhoud van de sporen. In mijn stad Gent rijden er nieuwe trams op de belangrijkste tramlijn, tramlijn 1, maar ze rijden minder frequent dan tien jaar geleden. In Antwerpen is in 2015 het nachtnet geschrapt met de aankondiging dat er een alternatief zou komen, drie jaar later is dat er niet. Praat met de mensen in Limburg, in de Westhoek, in de Kempen, in Zuid-Oost-Vlaanderen, ze zullen u vertellen dat ze op zondag zo goed als geen bus meer zien passeren en dat de belbus, voor de mensen die geen ander alternatief hebben, is geschrapt zonder alternatief.

Vandaag zijn er nog nooit zoveel reizigers zo ontevreden over De Lijn. Het aantal mensen dat een beroep doet op bus en tram voor het woon-werkverkeer, collega Keulen, is gehalveerd in vergelijking met tien jaar geleden: 2,5 procent vandaag, 5 procent in 2009.

Het personeel van De Lijn heeft geen vertrouwen meer in de aanpak van de directie. Ik zou die stakingsaanzegging maar serieus nemen. En de steden en gemeenten, waar we inderdaad allemaal vertegenwoordigd zijn, hebben ook al geen vertrouwen meer in de aanpak van De Lijn en zeggen nu in koor: laat het ons maar zelf doen. Met andere woorden, iedereen die erop rekent dat er een goed en degelijk aanbod is van openbaar vervoer in Vlaanderen, is vandaag ontevreden, minister.

Ik vraag mij af hoeveel blauwtjes u nog moet lopen als verleider om door te hebben dat uw verleidingskunsten eerlijk gezegd op een koude steen aan het vallen zijn. Als ik u was, zou ik stoppen met besparen op de middelen die De Lijn nodig heeft om die bussen en trams die u aankoopt, te laten rijden. Ik zou stoppen met het verder verhogen van de prijzen. Want de Vlaming die rekent op bus en tram,

voelt zich vandaag bekocht. Dat is de conclusie uit die tevredenheidsenquête. Die betaalt nu meer voor minder kwalitatieve dienstverlening, terwijl wij meer en beter openbaar vervoer nodig hebben als we van die ellendige files af willen raken.

De voorzitter: De vraag om uitleg en de interpellatie zijn afgehandeld.