



Vlaams
Parlement

vergadering **C234**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 mei 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de wachtlijsten voor het vormingsmoment voor vrije begeleiders van kandidaat-chauffeurs – 1625 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over mogelijke wachtlijsten voor het vormingsmoment van de rijbegeleider – 1634 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een opfriscursus voor oudere chauffeurs – 1645 (2017-2018)	5
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de lowcostvervoermaatschappij FlixBus – 1667 (2017-2018)	8
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de problemen bij de overname van Blue-bike – 1743 (2017-2018)	10
VRAAG OM UITLEG van Elisabeth Meuleman aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over hakhoutbeheer langs autosnelwegen – 1817 (2017-2018)	12
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de noodzaak aan integrale mobiliteitsstudies in Vlaanderen – 1897 (2017-2018)	16
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het dalende bereik van De Lijn bij senioren en mensen met een lager inkomen – 1908 (2017-2018)	19
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overstromingsproblematiek op de Dender – 1926 (2017-2018)	23
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aangekondigde vierdaagse staking van de vakbonden bij De Lijn – 1930 (2017-2018)	27

**VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de wachtlijsten voor het vormingsmoment voor vrije begeleiders van kandidaat-chauffeurs
– 1625 (2017-2018)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over mogelijke wachtlijsten voor het vormingsmoment van de rijbegeleider
– 1634 (2017-2018)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Eén van de vernieuwingen van de rijopleiding bestaat uit de vorming van de vrije begeleider. Wanneer de vrije begeleider een vorming van drie uur heeft gevolgd, krijgt deze een 'vormingsattest'. Dat hebben de vrije begeleiders nodig om een voorlopig rijbewijs te kunnen afhalen voor de kandidaat-chauffeur. Deze verplichting geldt sedert 1 oktober 2017.

We weten dat elk jaar ongeveer 70.000 jongeren met de auto leren rijden, waardoor wachtlijsten dreigen te ontstaan. VAB laat weten dat het aantal inschrijvingen voor de opfriscursussen intussen zeer sterk toeneemt. Voor de maanden juli en augustus zijn de instructeurs reeds volgeboekt. Dit kan problemen opleveren omdat heel wat jongeren net na de examens willen starten met de eerste oefeningen.

Op de website van Federdrive, waar VAB geen deel van uitmaakt, staan gegevens van alle rij scholen die een dergelijk vormingsmoment aanbieden. In Vlaanderen en Brussel is het op dit moment in 109 rij scholen mogelijk om een dergelijke vorming te volgen. In totaal zijn er 198 rij scholen in Vlaanderen en Brussel aangesloten bij Federdrive, wat dus wil zeggen dat iets meer dan de helft van de rij scholen het vormingsmoment aanbiedt.

Minister, bent u de hoogte van het mogelijke probleem van wachtlijsten voor het vormingsmoment voor de vrije begeleider? Welke maatregelen kunt u nemen om deze wachtlijsten te voorkomen?

Zijn de gegevens op de website van Federdrive correct en actueel? Hoeveel erkende rij scholen zijn er in Vlaanderen die geen lid zijn van Federdrive? Hoeveel van deze rij scholen voorzien in het geven van een dergelijk vormingsmoment?

Welke stappen kunt u zetten om meer rij scholen aan te sporen om het vormingsmoment voor de vrije begeleiders aan te bieden? Met andere woorden: hoe kunt u inspelen op de toenemende vraag en het aanbod vergroten?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Mijn vraag dateert al van enige tijd geleden, net als die van de heer Parys. Ik dank hem voor zijn bereidwilligheid voor een kort uitsstel omdat ik verhinderd was. Ik kon toen niet inschatten dat het drie weken zou duren tot onze vragen weer geagendeerd konden worden.

De heer Parys duidde al de context van het vormingsmoment. Mijn aandacht werd eveneens getrokken door berichten in de pers over de verhoging van het aantal inschrijvingen daarvoor met de zomervakantie in zicht. Rijbegeleiders willen nog voor de zomervakantie deelnemen om dan in de zomermaanden met de kandidaat-bestuurder, die daarvoor in veel gevallen tijdens de zomervakantie meer tijd heeft, de baan op te kunnen om te oefenen.

Bij de inwerkingtreding van de hervorming op 1 oktober 2017 was er een piek op de inschrijvingen van het vormingsmoment. Begin 2018 zei u dat u niet exact kon meedelen hoeveel begeleiders er al aan het vormingsmoment hebben deelgenomen, aangezien de aanbieders van het vormingsmoment geen deelnemerslijsten moeten overmaken aan de administratie. "Ik kan wel vertellen dat tot op 17 januari 2018 662 vormingsmomenten hebben plaatsgevonden. Het aanbevolen maximum aantal deelnemers per vormingsmoment is 18. Er hebben dus maximum 11.916 kandidaat-begeleiders een vormingsmoment gevolgd." luidde het.

Wat die berichten over wachtlijsten betreft, ben ik eind maart zelf gaan informeren bij twee rijsscholen in mijn buurt. Ze spraken tegen dat er bij hen een wachtlijst zou zijn.

Minister, is er sprake van wachtlijsten voor vormingsmomenten? Indien ja, waar? Indien nee, kunnen die nog verwacht worden? Welke maatregelen kunnen er genomen worden, als blijkt dat de rijbegeleiders te lang moeten wachten alvorens deel te kunnen nemen aan een vormingsmoment? Hoeveel vormingsmomenten hebben er in Vlaanderen reeds plaatsgevonden?

Waarom hebt u ervoor gekozen geen deelnemerslijsten bij te laten houden door de aanbieders van het vormingsmoment?

Via welke wegen maakte u kenbaar dat de vrije rijbegeleider sinds 1 oktober 2017 een vormingsmoment van 3 uur moet volgen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Op dit moment heb ik geen kennis van problemen met wachttijden. Het is logisch dat tijdens bepaalde periodes van het jaar, zoals vakantieperiodes, meer kandidaat-bestuurders aan de rijopleiding willen beginnen. Zo zien we ook pieken in het aantal kandidaten dat het theoretisch of praktisch examen aflegt. Het is dus ook niet onlogisch dat mensen in een drukke periode eventueel niet op hun eerste keuze van datum het vormingsmoment kunnen volgen, indien ze te lang wachten met inschrijven. Mijn administratie ontving echter geen signalen die wijzen op onvoldoende capaciteit. Er zijn geen klachten binnengekomen over een wachttijd.

Naar aanleiding van uw vraag werden Federdrive en VAB expliciet bevroegd. Zij geven aan dat er inderdaad veel vraag is naar het vormingsmoment, maar dat ze deze vraag perfect kunnen beantwoorden. Bovendien spoort de sector mensen aan om niet te wachten tot de vakantieperiode om het vormingsmoment te volgen, zoals in de communicatie waar de heer Parys naar verwijst. Kandidaat-begeleiders kunnen gerust bijvoorbeeld in juni het vormingsmoment volgen als de kandidaat die ze zullen begeleiden enkele weken later zal starten met de stage. Het begeleidersattest is trouwens tien jaar geldig.

Navraag bij Federdrive leert dat 55 rijsscholen lid zijn, goed voor 185 vestigings-eenheden, die zij vertegenwoordigen. In ongeveer 75 procent van die vestigings-eenheden worden vormingsmomenten georganiseerd. Uit de cijfers van mijn administratie blijkt dat 69 van de 111 in Vlaanderen erkende rijsscholen minstens één vormingsmoment hebben aangemeld bij mijn administratie. Daarnaast zijn er 36 instructeurs die zijn erkend om het vormingsmoment buiten het kader van een erkende rijsschool te geven.

In 2017 werden 536 vormingsmomenten georganiseerd. Voor 2018 zijn op dit moment al 1800 vormingsmomenten aangemeld, waarvan er 830 zullen plaatsvinden tussen 12 april en het einde van het jaar. Er worden elke week extra vormingsmomenten aangemeld.

Er is inderdaad geen verplichting om de deelnemerslijsten telkens aan mijn administratie over te maken, om de administratieve last zo laag mogelijk te houden. Er

moet wel telkens een aanwezigheidslijst worden bijgehouden, zodat die bij inspectie kan worden nagekeken. Zo kunnen we mogelijke fraude op het spoor komen.

De communicatie rond de invoering van het vormingsmoment is uitvoerig gebeurd, ook de media besteedde hier veel aandacht aan. Het eerste kanaal voor alle informatie over de rijopleiding is de website Rijbewijzer. Daarnaast werd gecommuniceerd via de sociale media, folders en posters. De examencentra zelf hebben ook hun duit in het zakje gedaan. Er werden mailings gestuurd aan gemeenten en aan adressenbestanden waarover we beschikken, onder andere via Rijbewijs op School. Ook de Vlaamse Jeugdraad werd betrokken.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Het is positief dat er geen grote pieken zijn, waardoor er grote wachtlijsten zouden kunnen ontstaan.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Geen problemen, zo blijkt. Dan heb ik ook geen verdere vragen.

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 een opfriscursus voor oudere chauffeurs – 1645 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, uit cijfers van Assuralia blijkt dat één op de acht autobestuurders ouder is dan 70. De vergrijzing zet zich dus ook duidelijk door bij onze autobestuurders, een logisch gevolg van de demografische ontwikkeling van onze bevolking. In 2007 was die verhouding nog maar één op de tien chauffeurs.

Hoewel 70-plussers bij minder ongevallen betrokken zijn dan de jonge bestuurders, moeten we toch voorzichtig zijn met die conclusie, want per afgelegde kilometer lopen bestuurders van 75 jaar of ouder maar liefst vier keer meer risico om dodelijk gewond te geraken bij een auto-ongeval dan gemiddeld over alle verschillende leeftijdsgroepen. Dit komt doorgaans niet door het feit dat ze roekeloos en onveilig rijgedrag vertonen, maar wel doordat ze kwetsbaarder worden naarmate hun leeftijd stijgt. Ik las wel in een krant een artikel over een kranige senior die beweerde dat hij destijds tegen 250 kilometer per uur naar Vilvoorde sjeesde. Ik denk dat de meeste senioren geen roekeloos rijgedrag vertonen.

Die kwetsbaarheid is te wijten aan een aantal vaardigheden die met de leeftijd afnemen zoals de reactiesnelheid en de motoriek. Ook eenvoudige bewegingen zoals over de schouder kijken worden moeilijker. Wie zich bewust is van de afnemende vaardigheden, zal in de meeste gevallen al anticiperen op wat komen gaat door bijvoorbeeld trager te rijden, niet meer in het donker de weg op te gaan en de snelweg te mijden.

Ik las in dat artikel ook dat u eraan dacht om opfriscursussen te stimuleren. Minister, hoe ziet u de invulling van een eventuele opfriscursus voor ouderen? Wie zal de opfriscursus uitwerken? Wie zal deze opfriscursus aanbieden? Hoe zult u de 70-plussers mobiliseren om deel te nemen aan een opfriscursus?

Minister Ben Weyts: U weet dat we in het kader van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan ons in eerste instantie vooral hebben gefocust op de categorie 18-24 jaar. Ik weet niet of u zich de slide herinnert over het aantal verkeersslachtoffers. Daaruit bleek duidelijk dat voor die leeftijdscategorie – bij jongens – het verkeer de belangrijkste doodsoorzaak is. Dat is de enige leeftijdscategorie waarbij dit het geval is.

Als we het aantal doden afzetten ten opzichte van het aantal kilometers echter zien we dat ook de 75-plussers een kwetsbare groep vormen. Ouderen lopen een groot risico in het verkeer. Als voetganger hebben ze een factor 4, dat betekent 4 keer meer risico dan de gemiddelde voetganger, als fietser loopt dat op tot een factor 6,4 en als autobestuurder is er sprake van een factor 3,6. Gemiddeld over alle vervoersmodi heen lopen 75-plussers 4 keer meer risico op een verkeersongeval.

Onze aanpak is drieërlei: inzetten op levenslang leren, een specifieke campagne en een praktijkgerichte opfriscursus. Wat het levenslang leren betreft, heroriënteer ik de middelen die we hadden ingezet voor Rijbewijs Op School. Ik vond dat een heel sterk gerichte opleiding om jongeren aan te sporen om op 18-jarige leeftijd al een rijbewijs te halen en te focussen op één vervoersmodus, zijnde de wagen. Ik wou dat herbekijken. In de plaats komt een digitale toepassing die naast een goede voorbereiding op het theorie-examen – want dat zal er zeker in zitten – ook door weggebruikers die al in het bezit zijn van een rijbewijs, kan worden geconsulteerd om de kennis van de wegcode op te frissen en/of te verbeteren en te actualiseren. In het kader van levenslang leren komen veel meer thema's dan enkel de wegcode aan bod, zoals het gebruik van het openbaar vervoer, risicoperceptie, het invullen van een aanrijdingsformulier, praktische gegevens en hulp bij ongevallen.

Het tweede luik is een specifieke campagne. Ik heb aan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid gevraagd om zich te richten op de medische beroepen, in de eerste plaats de huisartsen, om oudere verkeersdeelnemers te informeren en te sensibiliseren over de medische geschiktheid. Nu wordt dat nogal eens als iets binair bekeken: je hebt je rijbewijs of je hebt het niet. Terwijl je natuurlijk altijd beperkingen opgelegd kunt krijgen, bijvoorbeeld dat je je rijbewijs behoudt maar met de beperking dat je 's avonds niet meer mag rijden, of op andere tijdstippen. Veel mensen weten dat niet, en ook veel artsen weten dat niet, dat er andere oplossingen zijn dan enkel het rijbewijs afnemen. Men durft het zelfs niet te suggereren aan patiënten omdat men bang is dat ze daarvoor zullen terugdeinzen en zullen wegblijven. We willen de medische beroepen daarover informeren. We gaan ervoor zorgen dat ze gemakkelijker kunnen doorverwijzen naar het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigaanpassing (CARA). In dat kader werken we momenteel een campagne uit en we doen dat via de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). We denken eraan om mee te geven dat men aan de hand van een zelftest kan nagaan of de eigen deelname aan het verkeer nog wel veilig gebeurt.

Ten derde denk ik inderdaad aan een praktische opfrissingscursus voor ouderen. Wat doen we tot op heden? Via het platform Veilig Verkeer biedt de VSV, in samenwerking met erkende rij scholen en de vrijwilligerswerking van de VSV al workshops aan. Die worden vooral georganiseerd door verenigingen en organisaties zoals de KWB, de KVLV en de OCMW's. Dat zit daar vooral. Om u een idee te geven: in 2018 zit het aantal reservaties op iets meer dan 3000 deelnemers. We merken dat de vraag sterk gestegen is: in 2015 waren er nog maar 80 workshops en nu zitten we goed boven de 200. Er is dus wel wat interesse voor.

Ik heb nu gevraagd om een workshop uit te denken met een praktisch luik. De huidige workshops zijn nogal theoretisch, ze gaan in hoofdzaak over de wegcode. Ik zou daar een praktisch luik aan willen breien. Concreet zou een instructeur een drietal senioren per voertuig kunnen begeleiden, waarbij er ruimte is voor feedback en interactie onder de deelnemers. Ik hoop in 2019 deze praktische workshop te kunnen aanbieden.

Lode Ceysens (CD&V): Minister, ik heb twee bemerkingen. U geeft zelf aan dat het inderdaad moeilijk en niet altijd evident is om tegen een senior te zeggen dat het echt niet meer gaat. Ik heb al meegemaakt dat een arts daar daadwerkelijk het initiatief toe nam, daarvoor in zijn pen kroop zodat daar het nodige gevolg aan kon worden gegeven. Ik heb al meegemaakt dat mensen mij kwamen vertellen dat hun oudere vader met de auto wou blijven rijden en zij hem dat wilden verbieden. Hij luisterde niet en zelfs de huisarts deed niets. Kunnen we eens nadenken over een soort meldpunt waar men met dergelijke zaken terecht kan om de dialoog op te starten? Het kan misschien al bevrijdend zijn als iemand die een slechter zicht krijgt 's avonds niet meer mag rijden. Misschien kunt u dat meenemen.

U triggert mij met dat praktisch luik. Ik stel me daarbij de vraag: kan het praktische luik dat vandaag gegeven wordt aan jongeren bij het terugkommoment misschien ook worden aangeboden aan senioren?

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Voorzitter, ik ben nog eens gaan kijken naar een onderzoek in een aantal aanbevelingen die Vias in 2014 heeft gedaan. Ze zeggen dat het absolute aantal ongevallen waarin ouderen betrokken zijn, relatief klein is, maar dat de helft van de dodelijke slachtoffers onder de 65-plussers te voet of met de fiets onderweg was. Ouderen zijn in principe in dezelfde soort ongevallen betrokken, maar boven de 75 jaar observeren ze een verschuiving naar ongevallen met voorrangssituaties en met kruisen. Oudere bestuurders verwonden of doden eerder zichzelf dan andere weggebruikers. Op het einde geven zij een aantal suggesties. Ik ben blij om vast te stellen dat wat de minister doet, helemaal in lijn ligt met de suggesties die Vias een aantal jaar geleden naar voren heeft geschoven. Zij spreken over een getrapte evaluatie, waaraan collega Ceysens daarnet refereerde, te beginnen met zelfcheck, dan advies van een eerstelijnsarts en een doorgedreven onderzoek alleen bij patiënten bij wie de arts twijfelt aan hun rijgeschiktheid. Het is dus wel goed wat er vandaag wordt gedaan.

Minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Een aantal jaar geleden heb ik een vraag gesteld over de workshops waar u het juist over hebt gehad. Ik ben blij om te horen dat die populariteit blijven groeien. U gaf in een antwoord uit 2014 aan dat er een ondersteuning was voor een workshop over veilig elektrisch fietsen. Als je dat koppelt aan het feit dat er heel veel ouderen op de fiets of te voet een verkeersongeval ondergaan, ben ik benieuwd om te weten of u nu of later, als u het cijfer niet uit het hoofd kent, weet of de workshop nog wordt aangeboden via OKRA-SPORT+ en of die in dezelfde stijgende evolutie zit wat betreft populariteit.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, de cijfers zijn geciteerd door de collega's. Het is inderdaad belangrijk om goede cijfers te kennen om deze problematiek te benadrukken. Ik wil ook verwijzen naar artikel 8.3 van de wegcode. Dat is een artikel dat nog meer onder de aandacht kan worden gebracht. Ik citeer: "Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten. Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben." Ik denk dat we wat betreft sensibilisering dit artikel onder de aandacht kunnen brengen, want dat zegt eigenlijk genoeg. Ik denk dat we het best op die manier doen: sensibiliseren ter zake.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is belangrijk dat je erop wijst dat oudere chauffeurs niet zozeer een gevaar op de weg zijn voor andere weggebruikers maar in de meeste gevallen voor zichzelf. Dat onderscheidt hen duidelijk van andere categorieën.

Wat betreft het veilig leren elektrisch fietsen, weet ik dat er echt een boom is in het aanbieden van die cursus. Ik heb er nu geen cijfers van bij de hand, maar er is alleszins een sterke toename.

Ik vind het wel belangrijk dat we huisartsen informeren over de mogelijkheden. Huisartsen kunnen vanzelfsprekend geen rijbewijs afnemen, in tegenstelling tot wat sommigen denken, maar ze kunnen natuurlijk wel adviseren en zijn toch nog altijd vertrouwenspersonen wier oordeel naar waarde wordt geschat door patiënten. Daarom vind ik het wel belangrijk om die groep vooral beter te informeren, want we stellen vast dat men daar niet goed op de hoogte is, ook niet van het feit dat je een rijbewijs ook kunt beperken in de actieradius. Vandaar die campagne.

Ik zou het terugkommoment niet openstellen voor oudere chauffeurs. Dat is echt voor de categorie van beginnende chauffeurs die dan bijvoorbeeld kunnen leren reageren in extremere omstandigheden. Dat zijn zaken die voor senioren niet geschikt zijn. Dat zie ik niet zo zitten. We zouden wel als alternatief een praktische workshop kunnen aanbieden. Ik hoop dat we dat volgend jaar effectief kunnen uitrollen.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoorden. Ik denk dat we er samen van overtuigd zijn dat het goed is dat we er de nodige aandacht aan blijven besteden. Langs de andere kant moeten we wel zeggen dat het belangrijk is dat onze senioren ook nog kunnen rijden.

U hebt daar in een ander debat, over openbaar vervoer, mij al een aantal keer de vervoersarmoede op het platteland onder de aandacht horen brengen. Senioren die in die gebieden wonen, zijn op de auto aangewezen. De dag dat ze daar geen gebruik meer van kunnen maken, betekent dat een stukje isolement. Daarom denk ik dat we hen, zolang het kan, moeten toelaten om zich op de weg te begeven achter het stuur van een auto. Maar zoals altijd moet veiligheid op de eerste plaats komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de lowcostvervoermaatschappij FlixBus – 1667 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, FlixBus rijdt al drie jaar door België om de grote steden in Europa met elkaar te verbinden. De Duitse lowcostvervoermaatschappij FlixBus is nog maar net begonnen met het aanbieden van binnenlandse ritten in België en breidt het aanbod al meteen uit. Zo rijdt er sinds eind maart een FlixBus van Brussel-Noord naar Luik en van Antwerpen naar Brussel-Noord. Elke avond volgt er een rit van Brussel-Noord naar Antwerpen. Vanaf 26 april zijn er FlixBussen die tien steden dagelijks met elkaar verbinden in België, onder andere Gent, Brugge, Leuven, Oostende en Hasselt. Daarmee is FlixBus het eerste privébedrijf dat op structurele basis busvervoer organiseert in België. Met dit uitgebreide aanbod lijkt FlixBus vooral de concurrentie aan te gaan met de NMBS en in mindere mate met De Lijn.

De FlixBustrajecten maken deel uit van internationale lijnen, waardoor ze geïnclassificeerd worden als internationaal vervoer. Voor elke rit heeft FlixBus wel afzonderlijke vergunningen nodig van de gewestelijke overheden. Er zijn immers Europese regels waardoor het bedrijf niet in het vaarwater van het openbaar vervoer mag komen.

De prijzen van de FlixBus variëren tussen 3,99 euro en 5,99 euro. Daarmee zijn ze goedkoper dan de NMBS. FlixBus hoopt in 2018 2 miljoen klanten te vervoeren op de buslijnen door België, 700.000 meer dan in 2017, door de uitbreiding van het aanbod.

Bijzonder aan de bussen is dat ze groen zijn, wifi en stopcontacten hebben voor elke passagier en binnenkort ook gratis muziek en film aanbieden.

FlixBus doet een beroep op een privébedrijf uit Lommel voor de uitvoering van de ritten, met 62 chauffeurs. Ze bestelden recent ook twee nieuwe dubbeldekbussen bij busbouwer Van Hool.

Er wordt gesproken over de opkomst van de FlixBus in Vlaanderen als een voorbode van de liberalisering van het openbaar vervoer.

In het buitenland schetsen de overheden een duidelijk kader voor deze lowcostbussen. Zo wordt vaak opgelegd dat dergelijke busmaatschappijen mee participeren in de kosten voor busstations met onthaalinfrastructuur voor de reizigers. Daarnaast zijn er ook duidelijke bewegwijzeringsborden op de stadsplannen om aan te duiden waar de busstations zich bevinden.

Minister, hoeveel lowcostbusmaatschappijen rijden er in Vlaanderen? Wordt dit opgevolgd en aangestuurd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) in het kader van basisbereikbaarheid? Wordt hier overleg voor georganiseerd met de vervoersregio's en lokale besturen? Wat is het Vlaamse beleidskader voor deze lowcostbussen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Lijn heeft als enige het recht om niet-grensoverschrijdend bezoldigd geregeld vervoer te organiseren. Dat maakt deel uit van het decreet Personenvervoer, artikel 16. Lowcostbusmaatschappijen hebben op dit moment dan ook geen recht om dit vervoer te doen in Vlaanderen.

Wat zij wel mogen aanbieden, is internationaal geregeld vervoer. In de loop van internationaal geregeld vervoer is het mogelijk om passagiers op te nemen en af te zetten binnen dezelfde lidstaat, op voorwaarde dat dit niet het hoofddoel van de dienst is. Er bestaan Europese regels voor cabotagevervoer waarbij een van de voorwaarden is dat instemming wordt gevraagd aan de lidstaten op wier grondgebied passagiers worden opgenomen of afgezet. In de praktijk wil dat zeggen dat men zich richt tot de FOD Mobiliteit, dus op het federale niveau, die dan de vraag doorspeelt aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Tot op dit moment hebben we zulke aanvraag enkel gekregen van FlixBus en die heeft dus ook een positief antwoord gekregen. Zolang die busmaatschappijen rijden in het kader van internationaal geregeld vervoer, geeft het departement enkel advies in overeenkomst met de Europese regelgeving. Er wordt daarover geen overleg georganiseerd met de vervoersregio's of lokale besturen.

Ik sta er zeker voor open om voor deze lowcostbussen een Vlaams beleidskader te creëren dat natuurlijk moet passen in een Europees kader.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb duidelijk begrepen dat die lowcostbusmaatschappijen dus niet enkel ritten mogen organiseren binnen Vlaanderen zelf, maar deel moeten uitmaken van een internationale context.

Ik vind het zeer positief dat u ook een Vlaams beleidskader wenst uit te werken. Nu is er geen bewegwijzering naar die halteplaatsen en wordt er onthaalinfrastructuur

van andere maatschappijen gebruikt. Het zou beter zijn dat er op dat vlak zelf bijkomend wordt geïnvesteerd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de problemen bij de overname van Blue-bike – 1743 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, de fiets wordt een steeds belangrijker vervoermiddel. Het is een vlot en duurzaam alternatief voor zowel de auto, bus en tram als voor verplaatsingen te voet.

Daarnaast is de fiets ook een handige oplossing voor het voor- en natraject van een verplaatsing met het openbaar vervoer. De Vlaming gebruikt voor die verplaatsingen zijn eigen fiets – die steeds vaker elektrisch is – maar doet evengoed een beroep op fietsdeelsystemen. Een van die systemen is Blue-bike. De blauwe fietsen zijn ondertussen te vinden bij meer dan vijftig stations en zijn goed voor meer dan 16.000 abonnees en 180.000 ritten per jaar. In 2016 zijn voor het eerst ook Blue-bikes geplaatst bij bushaltes en park-and-rides (P+R).

B-Parking, een dochteronderneming van de NMBS, heeft 52 procent van de aandelen van Blue-bike in handen en De Lijn 32 procent. SRWT-TEC en FIETSENWERK zijn kleinere aandeelhouders. Er zijn al langer discussies over de structuur van Blue-bike: er was sprake van een kapitaalsverhoging met bijhorende uitbreiding, de NMBS wil haar aandeel in Blue-bike kwijt, Vlaanderen had en heeft interesse om dat aandeel over te nemen.

De overnamegesprekken lijken echter niet afgerond te raken. Er zou discussie zijn over de al dan niet verwerving van de eigendommen aan de stations. De NMBS wil blijkbaar de grond waar de Blue-bikes op staan, mee verkopen, terwijl de minister enkel een erfpachtovereenkomst wil. Daarnaast zijn er ook andere knelpunten zijn zoals de drie Waalse en vier Brusselse Blue-bike-stations.

Er was eerder sprake van dat Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) of De Lijn de aandelen van de NMBS zou overnemen. Vandaag wordt er blijkbaar gekeken richting Optimobil Vlaanderen, de Vlaamse afdeling van Cambio. De Lijn heeft 87 procent van Optimobil Vlaanderen in handen. De rest zit bij Optimobil Belgium, dat eigendom is van Cambio Duitsland, de automobilistenvereniging VAB, Taxistop en de NMBS. Zo zou het spoorbedrijf toch verbonden blijven met de blauwe fietsen. Vlaanderen zou dus niet alleen investeren en er wordt zelfs ook gewag gemaakt van een mogelijke investering van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG).

Bij de bespreking van de conceptnota rond deelfietsen toonde deelfietsbedrijf Mobit interesse in een participatie in Blue-bike. Het systeem maakt gebruik van slimme sloten die een ingebouwde gps hebben. Door gebruik te maken van een QR-code zijn er geen sleutelautomaten meer nodig. Dit drukt de kost aanzienlijk waardoor een bredere uitrol van het systeem mogelijk wordt. Dit is een belangrijke opportuniteit, zeker ook in het licht van de uitwerking van het concept basisbereikbaarheid waar de fiets een belangrijke rol zal spelen voor de invulling van de first en last mile onder andere aan bushaltes en Mobipunten.

Minister, wat is de stand van zaken in dit dossier? Welke stappen werden tot nu toe gezet om de overname te realiseren? Welke partners werden en worden er

gecontacteerd om mee in te stappen in de overname? Wanneer wilt u de overname rond hebben? Hoe zult u uw doelstellingen om de deelfietsen van Blue-bike uit te breiden, verder realiseren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Eerder sprak ik al mijn interesse uit over Blue-bike. Ik denk dat het goed zou passen in de ideeën rond combimobiliteit. Als we er zo kunnen voor zorgen dat het openbaarvervoersaanbod van De Lijn zou aansluiten op een fietsaanbod en als we een combinatie zouden kunnen maken in een en hetzelfde abonnement, is dat een opportuniteit.

Zo werd er voldoende tijd genomen om een grondige 'due dilligence' uit te voeren, zeg maar de boeken van Blue-bike grondig door te nemen. U weet dat er intern wat problemen waren en dat er ook wel wat lijken uit de kast zijn gevallen. Dat heeft dus wat tijd gevegd. Daarnaast vonden meerdere gesprekken plaats met het huidige management, met medewerkers en met belangrijke leveranciers.

Met de huidige aandeelhouder B-parking zijn er over de verkoopvoorwaarden afspraken in opmaak. Daarnaast lopen er ook gesprekken met zowel B-parking als de NMBS over het gebruik van de huidige locaties en over toekomstige uitbreidingen op de terreinen van de NMBS/B-parking.

We gaan nu inderdaad uit van een overname van de aandelen van B-parking door Optimobil Vlaanderen, waarin De Lijn een participatie van 87 procent heeft. Met deze nieuwe aandeelhouder brengen we bijkomende expertise binnen op het vlak van gedeelde mobiliteit.

De definitieve aandeelhoudersstructuur is nog niet helemaal uitgeklaard. Op 22 mei is hierover een nieuw overleg ingepland. Zo is er nog onduidelijkheid over de participatie van de TEC. Er zijn een zevental toepassingen in Wallonië. FIETSenWERK zou men wel graag aan boord houden, en ze zijn hiervoor ook vragende partij. Een mogelijke betrokkenheid van de VVSG wordt momenteel nog bestudeerd.

Het overleg tussen alle partijen verloopt constructief. Ten laatste in juni willen we weten of we tot een inhoudelijk akkoord kunnen komen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is goed dat u in juni al tot een akkoord zou kunnen komen zodat er zekerheid is dat het systeem kan worden voortgezet. Ik ben vol verwachting voor de finalisering van het dossier en ik zal het zeker verder blijven opvolgen en eventueel eind juni een opvolgvraag stellen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Ik zou me kort even willen aansluiten bij de collega. Op een congres in Gent hebben we het gehad over een proefproject in Schoten. Het gaat over een mobipunt, infopalen, waarop alle mogelijke informatie over fietsen, openbaar vervoer en taxi's staat. Minister, wordt het project in Schoten positief geëvalueerd en is er eventueel een uitrol? Er zijn volgens mij nog andere plaatsen in Vlaanderen waar het nuttiger en effectiever kan worden ingezet. Als u het antwoord nu niet weet, wil ik deze vraag gerust indienen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Elisabeth Meuleman aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over hakhoutbeheer langs autosnelwegen – 1817 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Meuleman heeft het woord.

Elisabeth Meuleman (Groen): Voorzitter, minister, collega's, het is een vraag uit de plenaire vergadering die naar de commissie werd verwezen. Ze gaat over het hakhoutbeheer langs de autosnelwegen.

Volgens cijfers die mijn collega Bart Caron bij u opvroeg, werd er de voorbije drie jaar langs Vlaamse snelwegen en waterwegen samen ruim 410 hectare hout gekapt, goed voor een oppervlakte van ruim 800 voetbalvelden of 35 keer het Essersbos. Mensen zijn verontwaardigd en weten niet wat er gaande is. De uitleg, dat het hier gaat om houthakbeheer, met andere woorden snoeien om te bloeien, volstaat niet. Wat we zien is niet snoeien, het is een kaalslag, meterslang op vele plaatsen. Bewoners die uitkeken op een mooi stuk groen, een bos bijna, kijken nu uit op een snelweg. Dit is een kap en geen snoei. Bovendien bleek, toen ik de vraag als actuele vraag indiende, dat er nog gekapt werd, pal in het broedseizoen.

Dit gaat in tegen het verstoringsverbod, opgenomen in het Soortenbesluit. Het argument was dan ook nog eens dat dit past in de transmigratieproblematiek. Bovendien is achteraf gebleken dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) niet eens over een kapvergunning beschikte voor de kap in het kader van een transmigratieproblematiek langs de autosnelweg bij Ranst. Dus zonder kapvergunning, midden in het broedseizoen, werd er toch wel zeer drastisch gekapt.

Minister, wat is de reden voor deze massale kap? Waar gaat het kaphout naartoe? Hoeveel bracht de verkoop van hakhout de voorbije jaren op?

Welke concrete visie op ecologisch bermbeheer en hakhoutbeheer ondersteunt deze massale kap?

Wat vindt u ervan dat het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer bossen snoeit, pal in het broedseizoen voor vogels?

Wat vindt u van het argument dat gekapt wordt tegen transmigranten? Hoeveel hectare en waar werd gekapt in functie van transmigranten die zich zouden verstoppen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De aanleiding voor de vragen met betrekking tot dat kappen, was het kappen en snoeien van struikgewas en bomen rond de parking langs de E313 in Ranst in april.

Ik wil duidelijk stellen dat het kappen van bomen in het broedseizoen 'not done' is. Dat was een absolute fout die het Agentschap Wegen en Verkeer heeft gemaakt. AWV heeft er zelfs twee gemaakt. Enerzijds in verband met de timing. Tevoren al had AWV de opdracht en de vraag gekregen van politiediensten om het struikgewas en de bomen rond de snelwegparking te snoeien, zodat de politiediensten beter zicht zouden hebben op de omgeving. Men heeft die vraag echter veel te lang laten liggen. Uiteindelijk heeft AWV pas in april de opdracht gegeven aan de onderhoudsaannemer om dat werk uit te voeren, en dat is dus gebeurd tijdens het broedseizoen. Zowel het feit dat men zo lang heeft gewacht als het feit dat het is uitgevoerd tijdens het broedseizoen, is zijn fout. AWV erkent dat ook.

Ondertussen heeft het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) in verband met de werkzaamheden in Ranst ook een aanmaning gestuurd naar AWW waarin een aantal overtredingen werden vastgesteld en waarin onder andere wordt gesteld dat bomen gekapt zijn zonder vergunning en dat er dus een overtreding is van het Bosdecreet.

Nu, dat heeft zijn oorsprong in het feit dat tussen de beide agentschappen al lang een semantische discussie wordt gevoerd over de vraag of de betrokken percelen onder de bermbeheersplannen vallen, dan wel moeten worden beschouwd als bos. In de bermen kan, afhankelijk van de lokale kenmerken, verschillende regelgeving van toepassing zijn, zoals de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, het Natuurdecreet of het Bosdecreet. Maar wat het Bosdecreet betreft, hanteert het ANB de wettelijke definitie van een bos, geformuleerd in het Bosdecreet als strookvormige percelen over een breedte van ten minste 10 meter die begroeid zijn met bomen en minstens drie bomenrijen breed zijn. Dat wordt beschouwd als een bos. En daarom past men die interpretatie toe bij de handhaving van de bepalingen uit het Bosdecreet.

Dat is de discussie die woedt. Bomen in een berm zijn volgens de zienswijze van AWW inherent verschillend van bomen in een bos, gelet ook op het veiligheidsaspect voor weggebruikers en aangelanden, waarmee er in een berm rekening moet worden gehouden. AWW is dan ook van oordeel dat bomen die een gevaar vormen voor de weggebruiker verwijderd kunnen worden zonder kapvergunning, op voorwaarde dat in het eerstvolgende plantseizoen een heraanplant gebeurt in de nabije omgeving.

Naar aanleiding van dit voorval heeft AWW het initiatief genomen om opnieuw rond de tafel te zitten met het ANB. Die gesprekken lopen nu. Ook is men dan bezig over het optimaliseren van de samenwerking, wat ook wel een goed idee is. Als vuistregel wordt in ieder geval gesteld dat men bij onzekerheid of twijfel altijd voorafgaand contact neemt met het ANB. Ik ga er ook van uit dat dat overleg sowieso zal leiden tot een betere samenwerking. We hebben uiteindelijk wel wat lessen geleerd.

U vraagt naar wat er met het kaphout gebeurt en ook naar de visie achter dit bermbeheer en houthakbeheer. We zijn daar in deze commissie al eens dieper op ingegaan, ik denk naar aanleiding van een vraag van de heer de Meyer. Dat houthakbeheer en bermbeheer is trouwens wel tot stand gekomen in overleg met het ANB.

Hakhoutbeheer wordt op vele locaties toegepast, zeker nu, vandaag. Waarom? Omdat we daar een historische achterstand hadden opgelopen, een erfenis uit het verleden, die we willen wegwerken. Sterk uitgegroeide houtkanten moesten opnieuw in beheer worden gebracht, omdat men dat had verwaarloosd. Dat zijn houtkanten met een heel hoge dichtheid van bomen en met de aanwezigheid van heel wat onveilige bomen, die een risico vertonen om op de weg terecht te komen. Daarvoor drong een beheer zich op. Maar zodra we door dat achterstallige beheer heen zijn, vallen we terug op de reguliere cyclus, zijnde tien à vijftien jaar. En dat is, voor alle duidelijkheid, een goede zaak voor het groen, want dat leidt net tot meer groen, meer diversiteit. Bij hakhoutbeheer snoeit men tot op een hoogte van 10 à 20 centimeter, met de bedoeling om terug uit te groeien tot een nieuw en voller groenscherm. Het is inderdaad wat contra-intuïtief. Maar het is wel zo dat er al na een jaar of twee, drie en nieuw groenscherm ontstaat dat meer divers en groener is. Want in geval van verwaarlozing en van een ouder groenscherm, zie je al dat dat onderaan niet meer aansluit, omdat er te weinig licht gaat naar onderen toe.

Het hout dat na het kappen vrijkomt, wordt eigendom van de aannemer. Men mag die houtsnippers dus niet laten liggen. Maar de opbrengst van het hout wordt verrekend in de offerte. Het is de verantwoordelijkheid van de aannemer om daar verder mee om te gaan. De aannemer kan dat te gelde maken. Maar het is wel verrekend in de eenheidsprijzen van de offertes.

Wat betreft het bermbeheer, zijn wegbermen in eerste instantie een onderdeel van de weg. Zij vormen de veiligheidsstrook tussen het verkeer en de omgeving. Dat is een belangrijk uitgangspunt voor het beheer van de groene bermen. Dat wordt zo ecologisch mogelijk uitgevoerd, zodat er ook een meerwaarde is voor een heel ecologische omgeving.

Bij maaibeheer wordt het beheer afgestemd op de aanwezige vegetatie, met als doel een hogere soortenrijkdom tot stand te brengen met veel bloeiende planten. Ook daar zijn we in overleg met het Agentschap voor Natuur en Bos, waarbij we de oude te dichte en soms gevaarlijke houtkanten nu omzetten naar hakhoutbestanden.

Dat bermbeheer wordt gefaseerd uitgevoerd in tijd en ook in ruimte. Waar mogelijk wordt gewerkt met overstaanders. Dat wil zeggen dat we sommige bomen laten staan, omdat het veilige en mooie toekomstbomen zijn. Die worden niet mee kort gezet zoals de rest van de houtkant. We volgen daarbij de code van goede natuurpraktijk.

U vraagt wat ik vind van het kappen tegen transmigranten. Dat gebeurt op vraag van de politie. Ik vind dat een terechte vraag, om de veiligheid en de controle op de parkings te verhogen. Ik vind die vraag legitiem, want de transmigratieproblematiek is eigenlijk ook een probleem van mensensmokkel en het is niet meer dan normaal dat de bevoegde diensten dat misdrijf willen bekampen. Aangezien de politie vroeg om in functie daarvan de omgeving van een snelwegparking beter zichtbaar te maken, heb ik mijn administratie de opdracht gegeven om daarop in te gaan. Op vraag van de politie is er het voorbije jaar op volgende plaatsen in de omgeving van snelwegparkings gesnoeid: in Ranst ongeveer 2 hectare; in Wetteren 0,76 hectare; in Groot-Bijgaarden 2,7 hectare; in Jabbeke, maar daar was het niet zuiver in het kader van de transmigratieproblematiek, het was ook houthakbeheer; en ten slotte de kiosken te Waasmunster en Gentbrugge, maar daar was het heel beperkt: enkel het verwijderen van bramen en struikgewassen in overleg met het ANB.

Ik had ook vragen van de heer Janssens over de transmigratieproblematiek. Eigenlijk zijn dit wel twee onderscheiden problematieken. Inzake de transmigratie hebben we een totaalplan uitgewerkt, waarbij we langs de hele oost-westas van de E40 werken met een cascade van snelwegparkings voor kortparkeren en snelwegparkings voor langparkeren. Concreet worden de parkings van Groot-Bijgaarden, Wetteren en Westkerke ingericht voor langparkeren. Dit vergt natuurlijk serieuze investeringen op het vlak van sanitair, camera's en omheining. De parkings van Drogen en Mannekensvere worden kortparkeerparkings, die 's nachts sluiten.

In eerste instantie hebben we gefocust op de parkings in Oost- en West-Vlaanderen. In volle wetenschap dat de inklimmingsproblematiek zich steeds verplaatst, hebben we ons nu ook gericht op de parkings in Vlaams-Brabant.

Vlaanderen heeft ook een tijd geïnvesteerd in tijdelijke bewakingsopdrachten door private beveiligers in afwachting van de uitvoering van infrastructurele maatregelen. Dat is gebeurd totdat de Inspectie van Financiën tussenbeide kwam. Ik kreeg geen toestemming meer. Ik heb dat contract één keer kunnen verlengen, maar mocht geen tweede keer een contract sluiten van de Inspectie van Financiën. Men oordeelde dat dit geen bevoegdheid van het gewest was en dat het deel uitmaakte van het handhaven van de openbare orde, wat een federale materie is. We mochten er dus geen geld meer aan besteden.

In de periode 2016 tot 2018 heb ik meer dan 4 miljoen euro Vlaamse middelen gespendeerd aan deze problematiek, waarvan ongeveer 800.000 euro voor tijdelijke bewaking.

Ik heb toen overlegd met minister Jambon met de vraag of hij de private bewakingsopdrachten kon overnemen omdat ik die niet meer mocht financieren. Daar was enige bereidheid toe, maar de federale Inspectie van Financiën weigerde

omdat die oordeelde dat het geen federale bevoegdheid was. Noem dit maar een Belgische patstelling, waarbij de Vlaamse Inspectie van Financiën zegt dat het geen Vlaamse bevoegdheid is maar een federale en waarbij de federale Inspectie van Financiën zegt dat het geen federale bevoegdheid is maar een Vlaamse.

We zijn dan maar aan tafel geschoven met de twee inspecteurs van Financiën om een vergelijk te vinden. Dat bestaat erin dat Vlaanderen toch geld mag spenderen. Ik heb in eerste instantie ongeveer 800.000 euro vrijgemaakt. Ook de verantwoordelijkheden worden geregeld. De federale politie voert het actieplan Transmigratie uit en draagt de volledige operationele verantwoordelijkheid over de veiligheid. Ter ondersteuning van die acties voorziet het Vlaamse Gewest als eigenaar van die parkings tijdelijk opnieuw in privébewaking op bepaalde snelwegparkings op vraag van de politie. Die privébewaking is louter ter ondersteuning van de acties van de politie. Dit verhaal heeft dus een vreemd verloop gekend.

De voorzitter: Mevrouw Meuleman heeft het woord.

Elisabeth Meuleman (Groen): Minister, het is duidelijk dat AWV serieus over de schreef is gegaan en toch wat fouten heeft gemaakt als het gaat over een kaalslag in vol broedseizoen en het feit dat er geen vergunning was. Dat is niet alleen het geval in Ranst, want ook in West-Vlaanderen is iets gelijkaardigs gebeurd. Er is een stuk bos dat zelfs op de Boskaart stond, gekapt zonder vergunning. Duidelijkheid lijkt mij belangrijk, als het een kwestie is van discussie tussen het ANB en AWV. Als de ene vindt dat men aan bermbeheer doet terwijl het dikwijls gaat over veel meer dan 10 meter en drie bomenrijen – want het zijn stroken van 15 meter of breder die worden gekapt –, dan lijkt mij duidelijk dat AWV over de schreef gaat.

Het uitgangspunt moet toch zijn dat die bomen doorgaans iets goeds zijn langs de kant van de weg. We hebben het zo vaak over fijn stof, over het feit dat groen belangrijk is in de strijd tegen de klimaatopwarming, over het feit dat ze een geluidsscherm en een visueel scherm vormen voor heel wat mensen. Het uitgangspunt moet zijn dat we zo weinig mogelijk kappen.

In veel gevallen is dat geen bermbeheer, maar kap. Als het moet gebeuren in het kader van bermbeheer en in het kader van achterstallig bermbeheer, dan moet het op een gematigde, gefaseerde wijze gebeuren, rekening houdend met de mensen die in de buurt wonen. Vandaag in de krant stond nog dat die mensen heel veel last hebben van het plots verdwijnen van een groenscherm voor hun woning. Er was in de krant ook eensgezindheid over om in de breedte te beperken en gefaseerd te werken. Dichterbij de snelweg kunnen de grotere bomen verwijderd worden. Maar iets verder waar veiligheidsargumenten eigenlijk niet meer kunnen spelen, zouden voldoende grote bomen moeten blijven staan.

Ik heb bij mij in de buurt stukken gezien waar er bomen zijn gekapt met een diameter van 40 tot 50 centimeter. Je moet dan niet zeggen dat dit terug zal groeien binnen twee jaar en dat dan alles opgelost zal zijn, dat het een kwestie is van wat geduld te hebben. Dat visueel en geluidsscherm krijg je als buurtbewoner niet terug op twee jaar. Er is hier gigantisch drastisch te werk gegaan. Uit de cijfers blijkt ook dat er op drie jaar tijd dubbel zoveel aan bermbeheer is gedaan.

Ik vraag me dan ook af of er niets meer speelt. Is het niet mogelijk om inzicht te krijgen in de contracten met de aannemers? Dit lijkt me een lucratieve business te zijn geworden. Er worden echt grote bomen gekapt. Ik ben meermaals aangeschreven door mensen uit Limburg die dan zeggen dat deze bomen worden afgevoerd, de grens over, en dat we met onze bomen de Duitse Energiewende aan het financieren zijn. Dat kan toch ook niet de bedoeling zijn. Is er dus een mogelijkheid om inzicht te krijgen in die contracten om na te gaan hoe lucratief die business is en of dit niet ten koste gaat van onze groenschermen, bossen en bomen die we zo nodig hebben?

Minister, de transmigranten vind ik echt geen argument en geen reden om te kappen. Er is inderdaad een probleem met transmigranten, maar we moeten de oorzaak wegnemen en niet aan symptoombestrijding doen met heel veel 'collateral damage', want je krijgt kaalkap op die plekken, zagezegd voor de veiligheid. Laat ons hopen dat het probleem van tijdelijke aard zal zijn en dat men daar andere oplossingen voor zal vinden, eerder dan het kappen van die bossen.

Ik had daarover een citaat voorbereid voor de plenaire vergadering, maar ik heb het nu niet bij me omdat ik eigenlijk in de commissie Onderwijs moest zijn. Het was een citaat van Virginie Loveling over de Eerste Wereldoorlog en het kappen van de bossen toen, ook ter bestrijding van de vijand. Langs de Duits-Nederlandse grens hebben ze toen ook alle bomenrijen weggehaald om de vijand beter te kunnen zien. Dat is ondertussen al een tijd geleden. Die oorlogsvisie dat we bomen moeten verwijderen voor onze veiligheid, is niet meer van deze tijd. Er zijn andere en betere oplossingen te bedenken voor die problematiek dan het verwijderen van bomen om de vijand beter te zien zitten. Als dat de logica is, dan mag u voor mij dat argument zeker schrappen. Dat kan nooit een reden zijn om bomen te kappen.

Ik hoop in elk geval dat de gesprekken tussen AWV en ANB iets opleveren en dat men zich bij AWV aan de regels houdt en minder drastisch te werk zal gaan, want het is een ergernis voor heel veel mensen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Als aannemers verantwoordelijk tekenen voor dat hakhout, gebeurt dit op basis van een offerte en open concurrentie. Het is niet alsof je daar ongelooflijk veel geld mee kunt verdienen. Mocht dat het geval zijn, dan zou men over elkaar vallen om er op in te schrijven. Dat is bij mijn weten niet het geval.

Die offertes zijn even populair als andere offertes, en daar zit trouwens ook altijd een controle op van de Inspectie van Financiën. Ik heb gezegd dat de opbrengsten van het hakhout zelf worden berekend door onze diensten en worden verrekend in de offerte. Dat is maar logisch ook.

Wat het element van de transmigratie betreft, erkent u dat het een probleem is, maar we mogen er wel niets aan doen. Het is een concreet probleem waarbij transmigranten zich inderdaad ophouden in het struikgewas. Wanneer dat wordt aangepakt, stellen we ook een daling vast van de transmigratieproblematiek. Het is dus simpel, dat is juist, maar het is wel effectief en efficiënt.

Die kap, voor alle duidelijkheid, is ook tijdelijk. Ik hoop evenzeer als u dat ook de transmigratieproblematiek tijdelijk is, maar die zal dat zeker niet zijn wanneer we er niets aan doen. De kap is dus tijdelijk, en gelukkig groeit dat allemaal opnieuw.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de noodzaak aan integrale mobiliteitsstudies in Vlaanderen – 1897 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, tijdens de commissievergadering van 29 maart hielden we een discussie over het meest recente onderzoek naar het verplaatsingsgedrag. Ik opperde voor het eerst om eens in Nederland te gaan kijken wat mobiliteitsstudies betreft en de manier waarop men dit daar integraal aanpakt.

In Vlaanderen houden heel wat instituten en instanties zich bezig met onderzoek naar het mobiliteitsbeleid. Ik denk dan aan het Vlaams Verkeerscentrum, Vias Institute, het Planbureau, het Instituut voor Mobiliteit (IMOB), Transport & Mobility Leuven (TML) enzovoort. Veelal gaat het om massa's statistische gegevens of zeer specifieke microstudies over een bepaald aspect.

Effecten meten van beleidsmaatregelen is vaak moeilijk. In Nederland werkt het Kennisinstituut voor Mobiliteit jaarlijks een Mobiliteitsbeeld uit. Hierin zitten zowel puur statistische gegevens vervat als verklaringen van evoluties en effecten van beleidsmaatregelen.

Een voorbeeld uit het Mobiliteitsbeeld: wanneer men het reistijdverlies op het hoofdwegennet bespreekt, komt men niet enkel met de cijfers tussen 2005 en 2016, maar focust men ook op randfactoren zoals de omvang van het verkeer, de prijs van de brandstof, de conjunctuur van de economie voor het transport op de weg, de aanleg van nieuwe wegencapaciteit, de snelheidsverlaging en trajectcontroles enzovoort. Hierdoor wordt duidelijk gemaakt welke beleidsmaatregelen een positieve of een negatieve impact hebben op de files.

Bij de evaluatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen bleek het daarentegen zeer moeilijk om bijvoorbeeld de verschillende factoren die de stijging of daling van het vrachtverkeer op een bepaalde route veroorzaakten, te kunnen onderscheiden.

Voor beleidsmakers is het van essentieel belang om een onafhankelijke en wetenschappelijke blik op het mobiliteitsbeleid te kunnen gebruiken om beslissingen te nemen. In Vlaanderen is deze kennis aanwezig, maar zit ze te zeer verspreid. Er worden ook meer dan genoeg onderzoeken gevoerd, maar die zijn vaak te divers om beleidsconclusies aan te koppelen. Integrale mobiliteitsstudies zoals het Mobiliteitsbeeld kunnen dit wel verwezenlijken.

Minister, ziet u heil in een dergelijke integrale benadering? Of plant u initiatieven om verschillende instanties te laten samenwerken aan een integrale studie over het Vlaamse mobiliteitsbeleid?

Op welke manier worden nu de evaluaties van beleidsmaatregelen zoals de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens of de maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan opgemaakt? Bestaat daarvoor een gestandaardiseerde methode en timing, of gebeurt dit eerder ad hoc?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik onderschrijf natuurlijk de ambitie om een correct en volledig beeld te hebben van het mobiliteitsgebeuren met ook een goed inzicht in oorzaken en gevolgen, zowel van menselijk gedrag als van beleidsmaatregelen. Zoals u zelf ook zegt, is er bijzonder veel expertise aanwezig, maar is die versnipperd over de verschillende entiteiten binnen de Vlaamse overheid en eigenlijk vooral binnen het beleidsdomein. De verschillende uitvoerende agentschappen hebben elk op zich beleidscellen die – eufemistisch gesteld – moeizaam samenwerken met elkaar. Zij hebben allemaal een focus op de eigen vervoersmodus waardoor het beleid gericht is op één modus en onvoldoende wordt bekeken vanuit de samenhang tussen de verschillende modi. We stellen vast dat verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en nog te vaak opereren als elkaars concurrent waarbij abstractie wordt gemaakt van de noden van de reiziger.

Ik heb daarom ook ingezet op het versterken van de beleids capaciteit binnen het beleidsdomein om tot een relevant vernieuwend en vooruitstrevend mobiliteitsbeleid te komen. Ik heb de noodzakelijk nauwe samenwerking tussen beleid en uitvoering verankerd in de structuren van het beleidsdomein.

Enkele maanden geleden zijn een zestal kenniscellen opgericht die de goede samenwerking en de kennisopbouw tussen de beleidsafdeling en het uitvoerend agentschap moeten garanderen.

Er zijn 14 kenniscellen opgericht rond een aantal concrete beleidsprojecten, en die worden rechtstreeks opgevolgd door het managementcomité van het beleidsdomein. Die oefening heeft de secretaris-generaal van het departement op zich genomen, samen met andere leidende ambtenaren om te zien welke concrete projecten ze willen aanduiden en wie ze vanuit welke entiteiten daarin zullen laten zetelen.

We zetten meer in op de uitbouw van een kennisnetwerk dan op de creatie van een afzonderlijk kennisinstituut. Dat netwerk heeft wel het voordeel dat alle entiteiten binnen het beleidsdomein, en zelfs daarbuiten, ook worden ingeschakeld.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, in een hoog ontwikkelde samenleving zoals de onze heb je sowieso veel overheid, in de goede betekenis van het woord. Dat is een overheid als dienstverlener, die de belastingbetaler op een goede manier probeert van dienst te zijn. Binnen die overheid is veel kennis aanwezig. Veel van die bureaus aan wie we de opdracht geven om zaken uit te zoeken of te bundelen, gaan vaak de mosterd halen bij onze eigen diensten. Het is goed dat u niet opteert voor een groot kenniscentrum, zodat we er niet nog weer een mastodont bij te krijgen. De verkokering van de Vlaamse administratie is legendarisch. We moeten er alles aan doen om dat niet te versterken. Het is beter om die verschillende cellen op een dynamische manier te laten samenwerken.

Minister, ik kan me voorstellen dat u soms heel behartenswaardige en interessante dingen onder ogen krijgt over het fietsbeleid, het wegvervoer, het openbaar vervoer of allerhande andere vervoersmodi. Als dat nu eens zou worden samengebracht, dan hadden we misschien een gedragen mobiliteitsvisie, maar het is niet evident om dat voor elkaar te krijgen. Voor het departement en voor de secretaris-generaal van dat departement zou het een belangrijke taak kunnen zijn om meer te halen uit de statistische kennis en de data voor de evaluatie van het bestaand beleid en de voorbereiding van toekomstig beleid. Op termijn kan het kostenbesparend werken als dat dynamisch zou worden georganiseerd, in plaats van dat allemaal uit te besteden aan universiteiten of gespecialiseerde privé-instellingen die dan vaak op diezelfde bronnen terugvallen, waarvan wij uit de eerste hand over data en gegevens kunnen beschikken.

Ik heb dus wel oren naar uw verhaal, maar ik zou het ook graag in de praktijk zien gebeuren. Daarom zou het goed zijn om dat op gezette tijdstippen voor uzelf te evalueren. In welke mate slaagt men erin om die verschillende kenniscellen met elkaar te verbinden en daardoor bij te dragen aan een geïntegreerd mobiliteitsbeleid?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Die evaluatie is nog maar net op poten gezet.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Als ik dat zeg, is het vooral ook om die ambtenaren bij de les te houden. Het is bijkomend werk, maar het zorgt al voor een stukje voor het doorbreken van de verkokering, maar dan op het niveau van de kennisdeling.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dienreizen, over het dalende bereik van De Lijn bij senioren en mensen met een lager inkomen – 1908 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, veertien dagen geleden interpelleerde ik u over de historische lage tevredenheidscijfers van de klanten van De Lijn in 2017. U zag een lichtpunt in een citaat uit het 'Rapport over het profiel van de reizigers van De Lijn anno 2017'. U wist ons te vertellen dat de penetratiegraad van De Lijn, of het aantal mensen dat per jaar gebruikt maakt van de diensten van De Lijn, is toegenomen. Ik citeer: "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."

Lezing van het rapport dat we daags nadien via onze commissiesecretaris ontvingen, bevestigt de toename van de penetratiegraad van De Lijn van 49 procent naar 54 procent in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is goed nieuws dat het 'bereik' van De Lijn toeneemt en dat een groter deel van de bevolking minstens één keer per jaar een bus of tram neemt om zich te verplaatsen.

Ik heb het rapport nu wat grondiger doorgenomen, en het viel me op dat er twee categorieën zijn waar de penetratiegraad van De Lijn gezakt is. Bij de 65-plussers "die significant minder gebruik hebben gemaakt van De Lijn" is het bereik gezakt van 61 procent naar 55 procent. Het aandeel Omnipas 65+ in vervoersbewijzen is gedaald van 22 procent naar 12 procent. Ook bij de 'lagere sociale klasse', zoals ze genoemd wordt in het rapport, wordt een "dalende tendens" waargenomen, namelijk van 17 procent naar 13 procent. Het is toch wel opmerkelijk dat die twee categorieën er zo in negatieve zin uitspringen, terwijl op verschillende plaatsen in Vlaanderen het bereik van De Lijn bij de actieve bevolking gestegen is. Meer dan anderen, zijn gepensioneerden en mensen met een laag inkomen aangewezen op bus en tram om zich te verplaatsen. Het autobezit is bij 65-plussers en bij mensen met een laag inkomen merkbaar lager dan bij gemiddelde Vlaamse gezinnen.

Dat De Lijn net hen minder bereikt, baart mij zorgen. Het is volgens mij ook geen toeval. We kunnen er niet omheen dat de tariefstijgingen die de minister heeft doorgevoerd in de afgelopen jaren relatief gezien net bij deze categorieën het sterkst doorweegt in de portemonnee.

Ik refereer aan een pleidooi van de ombudsman ruim een jaar geleden. Hij lanceerde het idee om een jaarabonnement in schijven te laten betalen. Mensen met een lager inkomen maken vaker gebruik van een kortlopend abonnement omdat ze een jaarabonnement niet ineens kunnen betalen, maar die zijn veel duurder geworden in 2016.

Minister, hoe verklaart u het dalend bereik van De Lijn bij senioren en mensen met een lager inkomen? Aan welke initiatieven denkt u om het bereik van De Lijn bij deze categorieën opnieuw te vergroten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb u inderdaad die studie bezorgd, en u bent erin geslaagd om daar één negatief punt uit te lichten. Het is eigenlijk een goednieuwsstudie. Het is absoluut goed nieuws: er is een significante stijgende penetratiegraad voor maar liefst veertien categorieën en voor één niet en daarover stelt u nu een vraag, en dan nog met een uitleg die aan geen kanten klopt. Ik zal er zo dadelijk nog op ingaan.

Dit is een positief rapport voor De Lijn maar blijkbaar is de drang om antireclame te voeren voor het openbaar vervoer dermate overweldigend dat toch gefocust wordt op dat ene element. Het goede en belangrijkste nieuws is dat er sinds 2015 significant meer mensen reizen met De Lijn. In 2017 maakte meer dan de helft van de Vlamingen, inclusief Brussel, minstens één maal gebruik van De Lijn. Dat is een stijging van 49 naar 54 procent. Dat is ongelooflijk positief.

Geografisch waren er vooral in Antwerpen, Limburg en West-Vlaanderen opvallende stijgingen. Daarnaast zien we dat de cijfers van de actieve bevolking in de leeftijdsgroepen jonger dan 44 jaar sterk toenemen en dat er dus steeds meer reizigers bewust De Lijn willen proberen voor hun woon-school- of woon-werkverkeer, inclusief mensen uit een hogere sociale klasse. Dat is nu net een van de specifieke doelen en opzetten van in het begin – u mag er mijn eerste beleidsbrief op nalezen – dat het openbaar vervoer meer zou worden benut in het kader van het woon-school- of woon-werkverkeer. Net dat zit in deze studie, dus dat lukt.

Ik wil de perceptie keren dat het openbaar vervoer er enkel is voor de sukkelaars. Dat is al te lang een onderliggende beleidsvisie geweest. Alleen de sukkelaars die geen wagen konden betalen of te oud waren om hem te besturen, moesten gebruik maken van het openbaar vervoer. We gaven hun een gratis abonnement en alles was geregeld. Het gevolg was dat alle beschikbare middelen steeds moesten gaan naar steeds meer lege bussen – wegens de basismobiliteit – en absurd lage tarieven.

Een derde gevolg was de verwaarlozing van de investeringen, want alle middelen moesten gaan naar de voorwaarden van het decreet Basismobiliteit. Op 750 meter van elke deur in Vlaanderen moest er een halte komen en dus ook een openbaarvervoerslijn. Daar gingen alle middelen naartoe met als gevolg dat onze bussen, trams en andere infrastructuur steeds meer verouderden, waarvoor u mij in dit parlement regelmatig hekelt. Dat beeld probeer ik nu volledig om te draaien. De keuze voor het openbaar vervoer moet weer een positieve keuze worden en niet langer de keuze van de laatste mogelijkheid. De inhaalbeweging die we daar vandaag aan het maken zijn, vergt historisch hoge investeringsbudgetten, is ongezien en werpt zoals deze profielstudie aangeeft haar vruchten af.

U suggereert dat bij de lagere sociale klasse en de 65-plussers het tariefbeleid van deze regering aan de basis ligt. Los van het feit dat deze meting helemaal niet peilt naar de oorzaken van de daling, is de daling bij de lagere sociale groep bovendien niet statistisch significant. Dat staat ook in die studie, maar daar maakt u abstractie van.

Binnen de doelgroep van 65-plussers is het aandeel van de lagere sociale klasse beduidend hoger dan in de andere leeftijdscategorieën die gebruik maken van De Lijn. De dalende tendens situeert zich vooral bij de 65-plussers uit de lage sociale groep. Beide tendensen zijn dus ongetwijfeld aan elkaar gelinkt.

Maar belangrijker is dat de studie een vergelijking geeft tussen 2015 en 2017. De tariefwijziging voor de 65-plussers en de sociale correcties was in 2015 reeds doorgevoerd. Ten opzichte van 2015 is het jaartarief in 2017, het jaar van de studie, gestegen van 50 naar 52 euro. Volgens u heeft een stijging van 16 eurocent per maand dus een grote verschuiving en een grote gedragsverandering meegebracht. Dat is een uitdagende wetenschappelijke stelling. Ik denk dat ze weinig hout snijdt.

Ikzelf onthoud dus dat steeds meer Vlamingen bereid zijn De Lijn een kans te geven binnen hun verplaatsingsgedrag. We gaan proberen verder mensen te overtuigen om die keuze te maken, de positieve keuze, namelijk dat je ook met het openbaar vervoer sneller en comfortabeler op het werk of op school geraakt en dat je dat vandaag kunt doen in moderne en groene voertuigen die absoluut mogen worden gezien. We hebben 700 bussen en 120 trams besteld, en die investeringen zullen renderen.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik stoor me aan de badinerende toon die u aanslaat bij het beantwoorden van een parlementaire vraag. Studies zijn er om gelezen te worden.

Ik heb in mijn inleiding gezegd dat wanneer blijkt dat het bereik van De Lijn algemeen toeneemt, ik dat goed nieuws vind. Ik vind het verschrikkelijk erg dat u het mij kwalijk neemt dat ik zeg dat er letterlijk in die studie staat dat 65-plussers significant minder gebruikmaken van bus en tram, dat er een dalende tendens is van het gebruik van bus en tram bij mensen met een lager inkomen, althans minstens één keer per jaar, en dat u dat wegwuift. Ik daag u uit om daar een verklaring voor te vinden. Ik daag u uit om het op alle fronten goed te doen. Ik weet dat u nogal zelfverzekerd van aard bent. U zwaait graag met historische beslissingen en recordinvesteringen en dergelijke meer. Ik wil graag terugkeren naar het debat van twee weken geleden. Er is inderdaad een recorddaling in de tevredenheid van alle categorieën reizigers van De Lijn onder uw bewind. Dat zijn ook feiten uit studies die u financiert, die u overmaakt aan het parlement en die ook gelezen worden. Het aandeel van De Lijn in het woon-werkverkeer is anno 2017 met 2,5 procent op het laagste niveau gekomen van de afgelopen twaalf jaar.

Ik weet dat u zich daar absoluut geen zorgen over maakt. Als u het hebt over een omslag, vraag ik me stilaan af in welke richting u de omslag wenst te maken, want het gaat in de verkeerde richting, voor alle duidelijkheid. Deze studie is een lichtpuntje. Er zijn meer mensen bereid om minstens één keer per jaar de tram of de bus te nemen. Of ze dat meerdere keren gaan doen, of ze dat structureel gaan doen, dat blijkt voorsnog uit geen enkel ander document, ook niet uit uw eigen documenten. Op uw zelfgekozen hoofdvak, namelijk het aandeel van bus en tram in het woon-werkverkeer vergroten, bent u op dit moment dik gebuisd. Dat aandeel is minder dan de helft ten opzichte van tien jaar geleden. Ik zou het appreciëren als u een beetje ernstig antwoordt op mijn vraag en mij niet kwalijk neemt dat ik doe waarvoor ik verkozen ben, en dat is kritische vragen voorleggen op basis van studies die u zelf besteld hebt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Zoals wij de studie of de enquête lezen, is dat het binnen de sociale klassen, bij de 65-plussers weliswaar, net in de lagere en 'middle low' enorm gestegen is en bij de hogere klassen gedaald. Wij zien daar eerder het gevolg in van het feit dat de gratis abonnementen zijn weggevallen en dat mensen die vroeger ook al een auto ter beschikking hadden, nu gewoon geen abonnement meer kopen. Het is dus toch een beetje interpretatie, die wij een beetje anders zien.

Maar los daarvan, hoe je het ook interpreteert, zitten hier zeer interessante gegevens in, waar De Lijn toch verder mee aan de slag kan. Het is een interessante studie om inzicht te krijgen in wie De Lijn gebruikt, waarom, waar er nog potentieel is, waar er allicht nog een tandje moet worden bijgestoken en wie welk soort vervoersbewijs gebruikt. Wat wij hier interessant in vinden, is dat je daar gerichte marketingcampagnes mee zou kunnen voeren. Minister, zijn er naar aanleiding van deze studie al bepaalde campagnes gepland bij De Lijn? Wat gaat De Lijn nu verder met al die cijfers doen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Proficiat, collega Vandenbroucke, want door het lezen van uw vraag heb ik ontdekt dat ik eigenlijk nogal schandelijk een vraag heb laten liggen. Minister, ik had eigenlijk de vraag moeten indienen, zeggende: 'Wow, er is een stijging van de penetratiegraad, schitterend nieuws, op 14 categorieën. Hoe komt dat, wat is doorslaggevend geweest, wat heeft die mensen overtuigd, welke van de beleidsmaatregelen die u uitrolt, heeft die mensen warm gemaakt om de overstap te maken naar openbaar vervoer?' Ik heb dat gemist. Oprecht mijn excuses daarvoor. Het leek me een beetje te getelefoneerd, dus heb ik ze niet ingediend.

We hadden hier natuurlijk een ander debat gehad en een andere vraagstelling. Mijnheer Vandenbroucke, u pikt er één element uit. U zegt dat het te maken heeft met het tariefbeleid. Ik denk dat de minister al zeer uitgebreid heeft aangetoond dat dat op zich niet relevant is omdat die stijging van 50 naar 52 euro zich ook niet op die jaren afspeelt.

Wat ik mij dan afvraag, is het volgende, mijnheer Vandenbroucke. Wij zijn nog steeds door het tariefbeleid van De Lijn bij de goedkoopste regio's van heel Europa, voor alle categorieën trouwens. Als ik dan kijk naar de MIVB in Brussel, vragen zij maar liefst 60 euro voor een 65-plusser. Dat moet daar een bloedbad zijn! Daar moet geen enkele gepensioneerde nog op de tram of de bus zitten, want als we het gaan uitrekenen is het maar liefst een vijfde of 20 procent hoger dan wat die onverlaten in Vlaanderen durven te vragen!

Laat ons toch niet flauw doen, we zitten met een openbaar vervoer dat we helemaal hervormen en waar het heel belangrijk is dat we de tarieven betaalbaar houden, waar we kwaliteit proberen te leveren en vraaggerichtheid. Is dat betaalbaar? Ja: 52 euro in 2017, nog los van de band die er dus niet is, voor alle duidelijkheid, dat is heel betaalbaar. We moeten bewaken dat dat betaalbaar blijft. Mijn oproep is: laat ons met zijn allen supporter zijn van het openbaar vervoer. Probeer te kijken naar hoe we zoveel mogelijk mensen richting openbaar vervoer kunnen krijgen. Daar helpen dergelijke dramatische schetsen van maar één categorie niet bij. *(Opmerkingen van Joris Vandenbroucke)*

Het is de vraag die door u is ingediend.

Minister, ik heb eigenlijk geen bijkomende vragen. Ik zal in de toekomst attenter zijn en trachten vragen in te dienen die dan wel iets algemener zullen zijn en het positieve benadrukken dat wel degelijk zichtbaar is in de studie.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Vandenbroucke, ik repliceer stevig en verdedig mijn beleid. Ik denk dat dit vruchten van mijn beleid zijn die mogen worden gezien. U moet niet jammeren als ik wat daadkrachtiger repliceer en me niet altijd aan mijn tekst vasthou.

Mevrouw De Ridder, ik heb uw schuldbekentenis ook genoteerd.

Er was ook een concrete vraag naar wat we hier verder mee doen. Eigenlijk ligt de campagne 'Mobiele Maandag' een beetje in het verlengde van deze cijfers. Met Mobiele Maandag proberen we zoveel mogelijk mensen te laten proeven van het aanbod openbaar vervoer, vooral dan in het kader van woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Dat is de doelgroep. Ik hoop dat de tendensen die in deze studie te zien zijn, zich doorzetten.

Ik herhaal nog eens dat de aanleiding van de vraagstelling, namelijk de problematiek van de 65-plussers en de daling bij de lagere sociale groep, niet statistisch significant is. Er wordt hier een probleem opgeworpen dat zich blijkens de studie statistisch niet significant manifesteert.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Collega's, ik zou er toch graag op willen wijzen dat er een groot verschil is tussen supporter zijn van het openbaar vervoer en supporter zijn van minister Weyts. We verschillen nogal van mening over op welke manier het openbaar vervoer in Vlaanderen kan worden versterkt.

Collega De Ridder, als u dan toch graag kijkt naar de MIVB, stel ik voor dat u eens kijkt naar de kwaliteit van de reizigersinformatie bij de MIVB, naar de toename van

het aanbod van de MIVB. Kijk eens naar de stiptheidscijfers van de MIVB. Kijk eens naar de tevredenheidscijfers van de MIVB. Kijk eens naar de reizigerscijfers van de MIVB. Ze zijn allemaal in stijgende lijn. Mensen krijgen er gewoon meer waar voor hun geld dan in Vlaanderen. Dat is vandaag het geval, en dat zijn de feiten.

Samen met u verheug ik mij over de positieve tendensen – en ik heb erkend dat er een aantal positieve elementen in de studie zijn –, maar ik zie ook veel andere zaken die helaas een omgekeerde tendens aangeven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overstromingsproblematiek op de Dender – 1926 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, ik ben een toerist en ik ben met de watertaxi gekomen aan de hand van de vraag. Als u mij ziet verschijnen, voorzitter, weet u waarschijnlijk wel waarover het zal gaan. Ik kom hier meestal over de Dender praten.

Ik ga even terug in de geschiedenis. Begin 2014 hadden we een actualiteitsdebat in dit parlement naar aanleiding van de vrees voor nieuwe overstromingen rond het Denderbekken. Een aantal jaren voordien waren er hevige overstromingen geweest, onder meer in Geraardsbergen. Als gevolg daarvan werd het een belangrijke doelstelling om alle stuwen op de Dender tegen 2020 te vernieuwen. Werken in Vlaanderen zijn niet eenvoudig. Ik heb ook een bezoek gebracht over de taalgrens en daar gaat het sneller, maar dat heeft voor een stuk ook te maken met het feit dat er soms gewoon minder bebouwing is, wat de zaken wat vergemakkelijkt.

De werken aan het stuwencomplex op de Dender in Geraardsbergen liggen al sinds 13 oktober stil. De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft namelijk de bouwvergunning voor het nieuwe stuwencomplex in Geraardsbergen vernietigd naar aanleiding van een klacht van de actiegroep Milieufrent Omer Wattez (MOW). Ik heb in een vorige vraag die actiegroep een andere naam gegeven. Maar goed, dat was een persoonlijke interpretatie en had te maken met een bepaalde beweging in Afghanistan, gekoppeld aan een bepaalde vorm van extremisme.

Op 4 mei kwam het nieuws dat de stillegging van de werken nog verlengd zal worden tot eind 2018, als gevolg van de keuze om een geheel nieuwe omgevingsvergunning aan te vragen. Nochtans is het gebied zeer gevoelig voor overstromingen en dienen de stuwen aan de Dender dringend te worden vervangen.

Het overstromingsgevaar rond de Dender is dus allerm minst geweken, en een herhaling van de overstromingen van 2013 blijft dus mogelijk. U antwoordde op mijn vraag om uitleg hierover op 26 oktober 2017 dat er, met het oog op de uitvoering van de werken, flankerende maatregelen getroffen zijn om tijdens de uitvoering van de werken de waterafvoer van de Dender te verzekeren. Het gaat dan over het inzetten van de sluis als noodstuw bij dreigende kritische hoge waterstanden. De vraag blijft of deze noodmaatregelen toereikend zijn gezien de langdurige stillegging. Onze vrienden van het Milieufrent Omer Wattez trekken zelfs het nut van de bouw van een nieuw sluizencomplex in Geraardsbergen om overstromingen tegen te gaan in twijfel. Zij verwijzen hiervoor naar berekeningen van het Waterbouwkundig Laboratorium van de Vlaamse overheid.

In hetzelfde antwoord op mijn eerdere vraag om uitleg stelde u ook dat, afhankelijk van het verkrijgen van een nieuwe vergunning, het project in Geraardsbergen een invloed zal hebben op de andere vernieuwingsprojecten op de Dender.

Minister, welke invloed heeft deze lange stillegging van de vernieuwing van het stuwencomplex in Geraardsbergen op de andere vernieuwingsprojecten op de Dender? Welke einddatum plant u voor alle vernieuwingsprojecten op de Dender?

Zijn de flankerende maatregelen, zoals de noodstuw, voldoende om watersnood te vermijden gedurende de lange stillegging van de vernieuwing van het stuwencomplex in Geraardsbergen? In hoeverre wilt en kunt u zonder bouwvergunning nog extra maatregelen nemen om overstromingen in de regio te vermijden?

In hoeverre gaat u akkoord met het argument van het Milieufront Omer Wattez dat een vernieuwd stuwencomplex in Geraardsbergen niet leidt tot een betere bescherming tegen overstromingen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Meremans, welkom in deze commissie waar warme vriendschappen groeien en worden onderhouden, maar in alle huishoudens valt al eens een onvertogen woord.

Wat betreft uw bezorgdheid over de voortgang van alle andere projecten, kan ik u zeggen dat de vernietiging van de werken in Geraardsbergen geen invloed heeft op de planning van de andere werkzaamheden en vernieuwingsprojecten op de Dender. Zo verlopen de werken voor de herbouw van de stuwen in Aalst vlot. Ze zijn in volle uitvoering. Ze zijn gestart in 2015 en moeten rond zijn in 2020. Alleen daar al investeren we een budget van 28 miljoen euro. Voor de overige locaties – de stuwen van Denderleeuw, Teralfene, Pollare, Idegem en de herbouw van het complex in Denderbelle – zijn de voorbereidende studies lopende. Voor de stuwen in Idegem en Pollare gaan we uit van de start van de werken in 2019, afhankelijk van het vergunningentraject. Als dat zonder problemen verloopt, dan gaan we uit van een indienstname in 2021. Ook voor de stuw van Denderleeuw werd de studie tot opmaak van een DBFM-opgestart. Volgend jaar zullen we dan een aannemer kunnen aanduiden, die mee de studie en het vergunningentraject zal uitvoeren.

De timing van de verdere afwerking van het complex in Geraardsbergen is afhankelijk van het verkrijgen van de nieuwe omgevingsvergunning. Als alles verloopt volgens het uitgestippelde traject, verwacht ik dat we kunnen hervatten in het voorjaar van volgend jaar. De oorspronkelijke datum van het operationeel zijn van de sluizen zal daardoor uiteindelijk zeker een jaar vertraging hebben opgelopen.

Momenteel blijven de beide bestaande stuwen volledig in gebruik. Bijkomend kan de sluis worden ingezet als noodstuw bij kritische dreigende hoge waterstanden. Dat is een bijkomende mogelijkheid voor waterafvoer die we niet hadden voor de aanvang van de werken. De huidige situatie is ook voldoende om overstromingsgevaar tijdens de periode van stillegging te kunnen beheersen.

Onze acties voor overstromingsbeveiliging passen vanzelfsprekend ook binnen de afspraken met het Waalse Gewest, met de Service Public de Wallonie.

De vernieuwing van de stuwen op de Dender is in de eerste plaats noodzakelijk om de bedrijfszekerheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur in functie van de waterbeheersing te kunnen verzekeren en geeft ons de mogelijkheid om het waterpeilbeheer met een geautomatiseerde sturing aan te sturen over het gehele traject van de Dender. Het vergroten van de doorstoomopeningen draagt bij tot het reduceren van de waterpeilen bij hoge afvoer, vooral opwaarts van de stuwen.

De vernieuwing van de stuwen is dus niet hét antwoord op de overstromingsproblematiek van de Dender, maar het is er wel een element van. Naast de vernieuwing van de stuwen, zijn er natuurlijk andere bijkomende maatregelen nodig. De belangrijkste maatregel is de groepering in het overstromingsrisicobeheerplan voor de Dender dat we momenteel aan het opmaken zijn. In dat overstromingsrisicobeheerplan onderzoeken we verdergaande maatregelen over de verschillende beleidsdomeinen en bevoegdheden heen. Het zal een maatregelenpakket zijn met een combinatie uit wat we de 'drie p-maatregelen' noemen: protectieve maatregelen, preventieve maatregelen en paraatheidsmaatregelen. De protectieve maatregelen betreffen het verdiepen, verbreden, dijken en keermuren. De preventieve maatregelen betreffen onder andere de bouwstop, de grondenruil en het waterrobuust bouwen of verbouwen. De paraatheidsmaatregelen omvatten het alarmsysteem, het voorspellingsstelsel.

De vergunningsbetwisting doet dus geen afbreuk aan de integrale aanpak van de waterbeheersing en de overstromingsgevaar langsheen de Dender – en gelukkig maar.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het deed een beetje de ronde dat het stilleggen van die werken een invloed zou hebben op de andere projecten. Ik ben blij dat dat niet het geval is.

Het is soms om horendol van te worden. In Aalst gaan de werken vooruit. Dat zie ik ook, want ik passeer er geregeld. Ik heb de werken in Geraardsbergen gezien toen ze bezig waren. Nu liggen ze stil. Dat zorgt natuurlijk voor onrust bij de bevolking.

Het moet me toch opnieuw van het hart dat een bepaalde vereniging – we zullen haar maar bij naam noemen, het betreft het Milieufront Omer Wattez – als ik me niet vergis in 2012 – ik moet het nog eens checken – subsidies trekt van het departement Milieu, van minister Schauvliege. Achteraf stel ik mij de vraag of dat geld dan wordt gebruikt om te kunnen procederen tegen de Vlaamse overheid die bepaalde maatregelen neemt om de mensen te beveiligen tegen het water. Het is soms wat ironisch. Maar met ironie kun je de mensen niet beschermen. Ik geef het even mee, omdat we hier misschien toch eens goed over moeten nadenken. We hebben het in Vlaanderen steeds moeilijker om zaken te realiseren.

Ik ben in elk geval blij met uw antwoord. Dat is duidelijk. Natuurlijk moeten we wachten tot die nieuwe vergunning klaar is. Ik hoop echt dat het dan kan vooruitgaan.

Die stuwen en sluizen zijn er slechts een onderdeel van. Dat klopt. U hebt daarin absoluut gelijk. Er zijn ook de overstromingsgebieden, de bekkens, de hermeandering, bijvoorbeeld van de Marke. Dat zijn allemaal maatregelen die werden genomen.

In bepaalde gemeenten, bijvoorbeeld de gemeente Overboelare, hebben ze al een paar keer prijs gehad. Elke winter slapen die mensen slecht wanneer het gedurende een tijdje regent. Ik wil er dan ook op aandringen dat u de waterweg blijft stimuleren om de nodige maatregelen te nemen in dat plan tegen overstromingen en daar een zekere vaart in maken, want er is nog te weinig te zien op het terrein.

Ik snap ook wel alles omtrent vergunningen en dergelijke, maar we moeten hen toch aansporen om daar werk van te maken.

Ik zal dit blijven opvolgen. We kunnen nu voor een stuk zeggen dat de beveiliging van de mensen gegarandeerd is, maar op termijn blijft het een moeilijk issue. In tegenstelling tot de vorige legislatuur gaan er nu wel degelijk spades in de grond en zien we verandering, ook al hebben we nu een terugslag met de vernietiging van de vergunning in Geraardsbergen.

We blijven hopen, en ik zal waarschijnlijk nog een paar keren terugkomen, voorzitter, met dezelfde vraag, maar dat is ook mijn opdracht als regionaal volksvertegenwoordiger. Het is belangrijk dat iemand zich bekommert om de mensen langsheen de Dender.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Het is een dossier dat ik ook al een tijdje opvolg en het is een heel belangrijk dossier voor de Denderstreek. Ik ben zelf ook ter plekke gegaan en er is inderdaad een wereld van verschil met een paar honderd meter verder aan Waalse zijde, waar men er wel in slaagt om stappen vooruit te zetten. We moeten hier geen symboliek voeren van vroeger, beter of slechter, dit of dat. Mijnheer Meremans, wat we zelf doen, is blijkbaar ook niet altijd beter, want de procedures en de Raad voor Vergunningsbetwistingen zijn puur Vlaamse bevoegdheden. Laten we ons niet vangen aan dergelijke spelletjes.

Het belangrijkste is inderdaad – dat hebt u wel juist gezegd – dat er wel degelijk stappen vooruit worden gezet. Daar gaat het om voor de mensen. Al de rest is symboliek en praat voor partijleden, maar de mensen liggen wakker van andere zaken. Het is dus goed om te horen, minister, dat er stappen vooruit worden gezet.

Ik heb vaak contact met verschillende lokale besturen. Zo is mij ter ore gekomen dat er van zowel het bestuur van Dendermonde als van het formidabele Lebbeke al verschillende verzoeken zijn geweest om overleg met u. Zij dringen daar blijkbaar erg op aan, omdat ze een belangrijke gelijkgrondse ondergang van het stuw- en sluizencomplex in Denderbelle willen, die nu niet meer wordt verzekerd door het gewest. Ze blijven daar in het ongewisse en dringen aan op overleg, maar men heeft nog geen antwoord van uwentwege mogen ontvangen. Het is belangrijk om in overleg te gaan, want dat zou ook een goede vooruitgang inzake de verandering zijn.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb Denderbelle al herhaaldelijk uitgenodigd om samen te financieren en om zelf te zorgen voor een veilige oversteek, op basis van cofinanciering zoals dit ook gebeurt in andere gevallen, bijvoorbeeld in Aalst. Maar men wil daar vooralsnog niet van weten. Dat aanbod van mij blijft openstaan. Het is een correct en goed voorstel, waar men perfect van op de hoogte is.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik wil nog even reageren op wat de heer De Clercq heeft gezegd. Het dossier van de bovengrondse oversteekplaats voor fietsers en voetgangers in Denderbelle ken ik zeer goed. Wat de minister zegt, klopt. Er is een oplossing voorhanden. De huidige overweg is niet ideaal voor fietsers, niet ideaal voor voetgangers, zeker niet als ze al wat op leeftijd zijn. Men heeft daar de kans om iets helemaal nieuws te bouwen, in cofinanciering. Ik betreur die houding dan ook. We gaan richting gemeenteraadsverkiezingen en dan is het blijkbaar voor sommigen interessanter om lokaal politiek te scoren met aanvallen op een minister van een bepaalde partij, dan er zelf een oplossing voor proberen te maken.

In beide gemeenten, Lebbeke en Dendermonde, als het van ons afhangt, komt er een nieuwe oversteekplaats, en het zal een mooie zijn voor het toerisme in Dendermonde en omgeving.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aangekondigde vierdaagse staking van de vakbonden bij De Lijn
– 1930 (2017-2018)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): In de titel van mijn vraag staat nog 'aangekondigde' vierdaagse staking, maar die is inmiddels in volle uitvoering. Daar kwam nog een betogingsdagje bovenop, namelijk gisteren, met de betoging tegen de hoogdringende pensioenhervormingen van de Federale Regering. Dat was meteen de eerste dag met hinder voor de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Die wordt nu gevolgd door vier stakingsdagen, die niets te maken hebben met de pensioenplannen, maar een protest zijn tegen de geplande reorganisatie van De Lijn.

Deze reorganisatie is noodzakelijk om De Lijn als vervoersmaatschappij performanter te maken, moderner te maken. In 2020 zullen we in een nieuw tijdperk zitten en zal De Lijn de toets van Europa met de privésector moeten doorstaan. Dat maakt een en ander noodzakelijk op het vlak van hervorming. Er zullen geen naakte ontslagen vallen bij de hervormingen, maar er wordt uiteraard wel in een aantal functies gesnoeid om tot een performantere dienstverlening te komen.

De eerste stakingsdag van vandaag en de betogingsdag van gisteren hebben tot heel wat hinder geleid. Vandaag was het bericht dat er in West-Vlaanderen steeds minder problemen zijn en dat in Vlaams-Brabant maar liefst drie vierde van de chauffeurs aan de slag is. Minister, ik weet niet of dat iets te maken heeft met uw stichtend voorbeeld. In Limburg gaat het om twee derde en in Antwerpen is het iets minder. Een derde van de trams in de stad zou uitrijden en een vierde van de bussen in de stad. In de provincie Antwerpen was de helft van de chauffeurs aan de slag. Dat is natuurlijk redelijk dramatisch voor de reizigers.

Ik verwijs naar vorige debatten die we hier al hebben gevoerd. De betrouwbaarheid van de dienstverlening is een belangrijk element om mensen op het openbaar vervoer te krijgen. Dat wordt door zulke stakingen wel in het gedrang gebracht. Het gaat dus om grote hinder in Vlaanderen op vier dagen, wat tot heel wat begrijpelijk ongenoegen leidt.

In de nieuwe beheersovereenkomst met de VVM De Lijn staat volgende paragraaf over de gegarandeerde dienstverlening opgenomen: "De Lijn werkt daarom elke dag aan een betrouwbare dienstverlening. Dit houdt in dat de vervoermaatschappij de ondersteunende processen die leiden tot beschikbaarheid van personeel en van voertuigen, optimaal uitvoert. In geval van overmacht, door staking of andere oorzaken, organiseert De Lijn zich zo dat, via de gerichte inzet van beschikbaar personeel, prioritaire lijnen maximaal kunnen bediend blijven." Dit is belangrijk om de dienstverlening aan de reiziger toch te kunnen blijven garanderen.

We merken inmiddels uit de communicatie van De Lijn en van de website <https://verstoring.delijn.be> dat de lijn wel degelijk bezig is met de uitrol van die gegarandeerde dienstverlening en dat ze tracht kort op de bal te spelen door aan de reizigers te communiceren welke lijnen wel of niet beschikbaar zijn.

Minister, heeft er nog overleg plaatsgevonden teneinde de staking te vermijden en zo ja, wat was de uitkomst hiervan? We merken dat de liberale en de socialistische vakbond uiteindelijk met de staking meedoen, maar dat het ACV wel aan de slag gaat en niet meestaakt.

Hoe zal er invulling gegeven worden aan het principe van de gegarandeerde dienstverlening? Ik had het zelf al over de website en de concentratie op prioritaire lijnen, maar ik had graag nog wat meer toelichting daarover. En op welke manier zal er door gerichte inzet van werkwillig personeel voor gezorgd worden dat de prioritaire lijnen maximaal bediend kunnen blijven?

Kunt u een idee geven van de opdeling tussen pachters en chauffeurs van de Lijn? De eerste dag was een betogingsdag en dan loopt alles een beetje door elkaar. De huidige vier stakingsdagen gaan specifiek over de reorganisatie bij De Lijn. De pachters lijken mij daar niet bij betrokken. Dan kan De Lijn wellicht perfect meegeven welke lijnen bij de pachters wel uitrijden. Dat is toch goed voor 50 procent van de dienstverlening. Dat is een bijkomende vraag, die u eventueel nadien kunt beantwoorden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Op 2 mei werd inderdaad door twee van de drie vakorganisaties, met name het ACOD en het ACLVB, een stakingsaanzegging ingediend, en wel naar aanleiding van niet-gelijklopende visies in het sociaal overleg in het kader van de 'reorganisatie De Lijn 2020'. Die reorganisatie is niettemin echt nodig om De Lijn klaar te stomen en om te vormen tot een performante organisatie. Het is ook geen besparing: alle winst die gegenereerd wordt, wordt in de Lijn zelf geherinvesteerd. Na de stakingsaanzegging ondernam de directie van De Lijn nog pogingen tot overleg en er is een formele verzoeningsprocedure opgestart om zo de dialoog met alle partijen open te houden. Maandag 7 mei 2018 is er ook nog overleg geweest, maar dat bleef helaas zonder het bedoelde resultaat.

De directie van De Lijn betreurt dat ze met twee vakorganisaties niet verder kan onderhandelen, maar ze doet dat wel nog met de derde vakorganisatie, het ACV. De Lijn blijft openstaan voor een constructieve dialoog met alle vakbonden. Ondanks deze herhaalde oproep tot dialoog is noch het ACLVB, noch het ACOD ingegaan om aan de onderhandelingstafel aan te schuiven.

Betreffende de invulling van gegarandeerde dienstverlening op deze stakingsdagen ben ik van mening dat we nu grote stappen vooruit hebben gezet. De Lijn heeft verschillende scenario's uitgewerkt in functie van het aantal werkwilligen en kan dan 's ochtends reeds duidelijkheid verschaffen aan alle reizigers of hun bus of tram zal rijden. Dat is cruciaal, want je kunt niet op voorhand inschatten hoeveel mensen zullen participeren aan de acties. Deze manier van werken werd uitgewerkt door het management van De Lijn en voorgesteld aan de zes ondernemingsraden van De Lijn op 22 maart 2018.

Gisteren was de eerste test van het systeem, waarin werkwillige chauffeurs worden ingezet op vooraf bepaalde prioritaire lijnen. Hierdoor krijgen de reizigers een beter aanbod dan wanneer de werkwilligen in gespreide slagorde aan de slag gaan over het hele net. Bij de verdeling van de werkwilligen over prioritaire lijnen kijkt De Lijn naar een aantal criteria. Zo moet er een goede spreiding zijn over assen in alle windrichtingen, bijvoorbeeld noord-zuid en oost-west. Daarnaast wordt ook gekeken naar het aantal reizigers in de spits en in zogenaamde attractiepolen, bestemmingen waar veel mensen naartoe gaan.

Om dit te doen, zijn scenario's uitgetekend volgens het aantal werkwilligen. Doordat de werkwillige chauffeurs bij deze test vrijwillig aan de slag gaan op bepaalde lijnen, zorgt dit daar voor een regelmatig aanbod. Chauffeurs rijden alleen op lijnen die ze kennen, ze worden niet ingezet op onbekend terrein. Hoeveel en welke prioritaire lijnen worden bediend, hangt af van het aantal chauffeurs dat 's ochtends en 's middags aan de slag gaat. Ik heb enkele cijfers gekregen, die heel benaderend zijn, wat betreft de participatie gisteren.

Daaruit leid ik af dat ongeveer 75 procent van de ritten effectief zijn gereden. Vandaag zal dat waarschijnlijk iets meer zijn, gelet op het gegeven dat het ACV gisteren wel heeft geparticipeerd aan de betoging, maar vandaag niet aan de staking.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Eerst en vooral, de staking zelf, en dan nog vier dagen, vind ik totaal onbegrijpelijk en onverantwoord. De betrokken bonden spelen met vuur. Niet alleen ten aanzien van de reizigers is dat bijzonder zwaar, maar ook met het oog op 2020. We weten wat u net hebt benadrukt: er vallen geen naakte ontslagen, er zullen geen besparingen zijn. Het is gewoon een oefening om De Lijn performanter te maken. Ik vind dit dus bijzonder laakbaar.

Ten tweede vind ik het wel zeer goed dat er eindelijk werk wordt gemaakt van de gegarandeerde dienstverlening. Ik maak vandaag gebruik van deze vraag om mijn uitdrukkelijke dank uit te spreken aan de vele chauffeurs die wél zijn uitgereden. Dat zijn er een pak. Ze laten zich bovendien herindelen op lijnen, die ze uiteraard kennen – dat lijkt mij evident – om de dienstverlening voor de reizigers toch te kunnen garanderen.

Ten derde, minister, volg ik u volledig wanneer u zegt dat men na een betoging zoals gisteren pas 's ochtends kan inschatten wie er uitrijdt en wie niet. Hoe kunnen we met herijkingen en bepaalde verschuivingen de hoofdlijnen en attractiepolen vrijwaren? Maar dat gaat niet helemaal op voor de staking van vandaag, morgen, overmorgen en zondag aangezien het om een staking gaat tegen de efficiëntieoefening van De Lijn. Mijn vraag blijft. Dan kan De Lijn perfect duidelijkheid verschaffen over de pachters. Zij worden niet geheroriënteerd. Hun zegt men niet dat ze hier of daar moeten rijden voor de gegarandeerde dienstverlening. Op 50 procent van de lijnen kan men perfect zeggen dat er sowieso zal worden gereden omdat daar de pachters rijden. Om de een of andere reden is De Lijn daarover zeer terughoudend. Men geeft dat niet graag vrij. Ik denk dat het voor de reizigers toch een goede zaak zou zijn indien we zouden zien dat bijvoorbeeld in West-Vlaanderen – ik noem een willekeurig cijfer – 80 procent pachters werken. Dan kan men perfect zeggen op welke lijnen er geen hinder zal zijn in de dienstverlening omdat De Lijn daar zelf amper bij betrokken is.

Minister, ik verwacht niet meteen een antwoord, maar mijn bijkomende vraag is of u dat toch zou kunnen meenemen naar De Lijn. Dat lijkt mij de dienstverlening alleen maar ten goede te kunnen komen: dat men zo spoedig mogelijk duidelijkheid verschaft over de lijnen die geen hinder zullen ondervinden van de staking.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het sleutelement voor de gegarandeerde dienstverlening is communicatie. Vandaag is dat allesbehalve evident. De reiziger moet zelf uitzoeken waar wordt gereden en waar niet. Dat wordt dan nog eens per provinciale entiteit anders gecommuniceerd.

Annick De Ridder (N-VA): Er is een website die heel duidelijk is. Daar kun je het lijn per lijn nakijken. Dat is wel een positief punt.

Marino Keulen (Open Vld): Ik krijg toch te horen dat de communicatie allesbehalve duidelijk is.

Minister, u weet dat ik altijd schriftelijke vragen stel over stakingen. Bij De Lijn rijden er twee op de tien chauffeurs. Er wordt globaal gestaakt. Bij de pachters rijden er acht of negen op de tien. Off the record krijg je dan te horen dat vakbonden binnen de overheid wat moeten kunnen staken omdat dat bij de cultuur van de organisatie hoort. Nergens is dat zo kras als bij De Lijn.

Ik heb de cijfers van alle stakingen opgevraagd. Ik daag de collega's uit om mij op dat punt tegen te spreken. Bij de pachters rijden er acht op de tien. Dat gaat zelfs naar negen op de tien, op sommige plaatsen wordt er zelfs volledig doorgereden. Dat is dus een heel andere bedrijfscultuur. Dat heeft te maken met dienstverlening: mensen die betalen, mag je toch niet in de kou laten staan. In een overheidsomgeving maakt staken deel uit van de traditie. Dat mag ook eens opnieuw worden opgemerkt.

Wat deze staking betreft, krijg ik de opmerking dat de communicatie over waar wel en waar niet wordt gereden niet zo helder is.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Die stakingen hebben alles te maken met de noodzakelijke reorganisatie. Dat is hier al genoeg gezegd. Maar CD&V denkt toch ook het volgende: 'Tiens, er zijn geen naakte ontslagen. Het gaat hier over een efficiëntieoefening waarvan het geld binnen De Lijn blijft. De transitie gebeurt over drie jaar.' Wij begrijpen dus ook niet waarom twee vakbonden vier dagen lang de reizigers gijzelen. We mogen een pluim geven aan de vakbond die dat niet doet: het ACV. Het ACV heeft begrepen dat op die manier werken niet bijdraagt tot een goed imago. Ook van de werkgever, want het is uiteindelijk altijd een samenspel. Het draagt ook niet bij tot meer reizigers voor het openbaar vervoer. Er zullen nu misschien opnieuw een hoop mensen afgeschrikt zijn om in de toekomst het openbaar vervoer te gebruiken. Het is misschien allemaal een beetje overdreven, maar het doet allemaal het imago geen deugd.

Wat er wel moet gebeuren, is het sociaal overleg laten spelen. Dat wil het ACV doen. Wat betreft al de vragen die werden gesteld over de gegarandeerde dienstverlening, denken we dat dat het best vanuit het sociaal overleg op een organische manier groeit, zoals het bij de MIVB is gegaan.

Daar bestaat dat al. Daar is nooit voor gestaakt. Je hebt nooit of zelden gehoord over problemen daar. Dat gebeurt daar in onderling overleg. Laten we hopen dat dat bij De Lijn in Vlaanderen toch ook zou kunnen, naar het voorbeeld van de MIVB.

Ik wou eigenlijk toch ook een pluim geven aan De Lijn zelf, aan de mensen die daar nog niet staakten, ik zal het zo zeggen, voor de website vandaag. Ik heb het vanmorgen zelf kunnen ondervinden. Die website <https://verstoring.delijn.be> werkte, zoals collega De Ridder daarnet al opmerkte, inderdaad heel goed. Je kunt daar eigenlijk zien in alle provincies op welke lijnen er wordt gereden. Op die manier wist ik bijvoorbeeld, zij het dat het met een half uur vertraging was, dat mijn poetshulp echt wel zou arriveren deze ochtend. Ik heb het dus perfect kunnen volgen. Er was een beetje vertraging, maar ze is gelukkig kunnen komen. Dat werkt dus. Ik denk dat we op die manier stilaan verder moeten gaan naar die gegarandeerde dienstverlening, maar ter zake ook niet allerlei zaken proberen op te leggen, want ik denk dat dat toch niet echt zal helpen. Dat is ons standpunt daarover. Veel vragen heb ik niet bepaald.

Marino Keulen (Open Vld): Misschien kunnen we dan toch eens op de website kijken. Er zijn toch heel veel verbindingen waar niks bij staat, waarbij het je raden hebt naar de status van die verbinding.

Karin Brouwers (CD&V): Het zijn de gegarandeerde die erop staan. Dat was vooral op de hoofdassen. Dat is een beetje het kernnet zoals we dat aan het ontwikkelen zijn. Dat is alleszins zo voor ons in Vlaams-Brabant. Ik weet niet hoe het voor Limburg zit.

Marino Keulen (Open Vld): Met alle respect, ik zit hier niet uit mijn nek te kletsen. We hebben het opgeroepen. Er zijn heelder lijnen waarvan de status absoluut niet duidelijk is. Nu kan men opnieuw 'hoera' en 'bravo' roepen, maar

bij heel veel lijnen is het absoluut niet duidelijk voor een reiziger of hij daar nu een aanbod zal hebben of niet. Ik verzin het niet!

Annick De Ridder (N-VA): Ik kan alleen maar zeggen dat het voor Antwerpen duidelijk is. Bijvoorbeeld voor de stad Antwerpen en de zuidrand staat erop welke trams en om de hoeveel minuten.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Collega's, in alle oprechtheid, ik denk dat alle werknemers van De Lijn het liefst van al een volledige dienstverlening op alle lijnen van 's morgens vroeg tot 's avonds laat willen garanderen. Collega Keulen, er wordt niet gestaakt vanuit een soort traditie of folkloristisch gebruik. Er is tot op het allerlaatste moment getracht om een staking te vermijden. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Er waren verzoeningsgesprekken op maandag. Die zijn mislukt. Op dinsdag is er een uitnodiging geweest van de personeelsdirecteur om verder in dialoog te gaan. Op woensdag hebben alle vakbonden, ook ACLBV, ook ACOD, schriftelijk aan de directie laten weten dat ze bereid waren de gesprekken te hervatten, en op die dag zelf hebben twee van de drie vakbonden via de media moeten vernemen dat De Lijn de gesprekken zou hervatten met slechts één van de drie vakbonden, die slechts 35 procent van het personeel vertegenwoordigt. Daarmee worden ook democratisch bepaalde syndicale verhoudingen, die werden vastgelegd bij de sociale verkiezingen in 2016, niet gerespecteerd. Collega Keulen, werknemers in een kmo zitten in een fundamenteel andere positie dan die in een groter bedrijf. U mag van mij aannemen dat niemand voor zijn plezier staakt.

Marino Keulen (Open Vld): De cijfers zijn heel duidelijk wat dat betreft, ook bij de vorige acties. Bij de pachters wordt er niet gestaakt, bij De Lijn wel.

De voorzitter: Collega's, ik hoop dat ik straks geen bemiddelaar moet aanstellen om tussenbeide te komen.

Joris Vandenbroucke (sp-a): U hebt uw beurt gehad, collega. Men moet hier ten minste het reglement respecteren.

De context waarin wordt gestaakt, dat gaat niet alleen over het hervormingsplan voor 2020. Dat gaat ook over werknemers die volgend jaar in een bedrijf zullen hebben gewerkt waar op de afgelopen tien jaar zeven jaar zal zijn bespaard. Die besparingen voelen ze wel degelijk, in verhoogde werkdruk en toegenomen onzekerheid over de toekomst van hun bedrijf. Als men zegt dat die reorganisatie nodig is, dan denk ik dat heel wat werknemers bereid zijn daarin mee te gaan, maar dan moet men het ook wel op een correcte manier aanpakken. Men spreekt over het waterhoofd van De Lijn. Werknemers stellen vast dat op 21 februari de bestaande directeurs van De Lijn opnieuw zijn benoemd, tot op het niveau van directeur, waarbij iemand leidinggevende wordt van een 'boîte' van amper vijftig personeelsleden. Ze stellen vast dat er nog een loonsverhoging bovenop is gekomen voor al die directeurs, dat er tegelijkertijd driehonderd bedienden worden geschraapt, en vooral is het een doorn in het oog van het personeel dat de mensen die in de stelplaatsen en voor de technische diensten werken, tot op vandaag geen zekerheid hebben over waar ze welke job kunnen uitoefenen in het bedrijf. Ik vind het zeer terecht dat die vraag keer op keer door de vakbond op tafel wordt gelegd, en ik betreur het dat de directie niet in dialoog wil gaan met die vakbonden die daar een duidelijk antwoord op willen krijgen.

Collega Keulen, als u wilt dat De Lijn in 2020 op een faire manier kan worden vergeleken met de privésector, wilt u dan alstublieft aan uw partijgenote Maggie De Block zeggen dat ze dringend een KB moet maken om ervoor te zorgen dat de

taxshift ook van toepassing is op De Lijn? De MIVB geniet van de voordelen van de taxshift, de TEC ook, De Lijn niet, omdat mevrouw De Block een KB daartoe weigert te maken. Het gevolg daarvan is een kostenhandicap van 16 miljoen euro per jaar. Na vier jaar is die kostenhandicap groter dan alles wat er in deze legislatuur is bespaard. Sorry, op die manier rijdt je een bedrijf finaal de afgrond in. De Lijn moet daarvoor – gesteund door de minister, ik ben bereid dat te erkennen – naar een rechtbank trekken. Ik vraag me af waarom dat politiek niet kan worden opgelost.

Ik betreur die staking ook, ik meen dat de reizigers dat ook doen, maar neem van me aan dat de meeste werknemers van De Lijn niks liever zouden willen dan een goede dienstverlening van 's morgens tot 's avonds op alle lijnen garanderen, en ze vragen daarvoor een minimale zekerheid over hun job en over de toekomst van het bedrijf dat ze ook graag zien.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik heb nog een kleine aanvullende vraag. Is van die mogelijkheid nu van die reorganisatie, van het schrappen van een aantal managements- en bediendenfuncties, ook niet gebruikgemaakt om een overdracht te doen van een aantal mensen naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken?

Bij de goedkeuring van het concept basisbereikbaarheid is er ook gezegd dat we het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zouden versterken, om op die manier de vervoersregio's ook extra te kunnen bijstaan met de kennis en know-how voor het op een goede manier uitrollen van de lagen kernnet, aanvullend net en vervoer op maat.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid: dit gaat over een reorganisatie, geen besparing. De winst die wordt gerealiseerd, wordt geherinvesteerd in De Lijn. Het praatje van besparingen hier en daar en nu nog eens, slaat dus echt nergens op. Het aantal directiefuncties is trouwens verminderd van 11 naar 9. De totale directiekost is verminderd. De chauffeurs en technici worden in dezen niet geraakt. Er is natuurlijk wel een reorganisatie, maar er zijn geen afvloeiingen. Het gaat over 286 bedienden die een andere functie krijgen. Er zijn dus ook geen ontslagen of zo. Dat is de waarheid van het verhaal.

Dit dient allemaal om ervoor te zorgen dat De Lijn een performante organisatie is die in 2020 de benchmark kan doorstaan. Deze operatie is net om ervoor te zorgen dat De Lijn ook in de toekomst optimaal kan functioneren. In die zin is ze er ook op gericht om de job van zoveel mensen net te behouden.

Wat de vraag betreft naar de versterking van het departement: dat wordt opgevolgd door het managementcomité. Het is natuurlijk vooral een andere groep van bedienden waarover we spreken. Het is wel zo dat in het managementcomité, waar de leidend ambtenaar in zetelt, ook De Lijn vertegenwoordigd is en dat men zich daar buigt over de versterking van de beleids capaciteit van het departement, waar vanzelfsprekend ook De Lijn zelf toe kan bijdragen.

Wat de stakingscijfers betreft, kom ik op ongeveer 75 procent, op basis van de benaderende cijfers die ik gekregen heb. Daaruit blijkt dat van het personeel van De Lijn zelf iets minder dan 50 procent gisteren heeft deelgenomen aan de acties. Bij de pachters is dat inderdaad meestal een percentage van 80 à 90 procent dat gewoon werkt, met als gevolg dat ik tot een cijfer kom van ongeveer 75 procent van de ritten die wel degelijk gereden zijn. Ik ga ervan uit dat dat vandaag iets meer zal zijn. We geven die cijfers ook altijd vrij, hoor. Op basis van schriftelijke vragen heb ik bij herhaling die cijfers vrijgegeven.

De stakingsacties bij de pachters zijn inderdaad veeleer beperkt, aangezien je 80 à 90 procent hebt die deelneemt, maar je weet niet op voorhand hoeveel en wie

en waar. En dus kun je niet bij voorbaat met zekerheid zeggen dat deze of gene lijn gegarandeerd bediend zal worden. En dat is net het essentiële. We willen ervoor zorgen dat die echt gegarandeerde dienstverlening gegarandeerd is, weze het – daar hebt u gelijk in, mijnheer Keulen – in een beperkt aantal lijnen. Maar we willen ook echt de zekerheid bieden aan de mensen: van die lijnen waarover we in dezen communiceren, kun je 100 procent zeker zijn dat daar een gegarandeerde bediening is. Dat zijn er soms wel wat minder. We kunnen dat niet op voorhand doen, omdat we niet op voorhand die 100 procent zekerheid kunnen bieden. Maar 's morgens kunnen we dat wel doen. Dan hebben we een volledig zicht op wie waar wanneer aan het werk kan.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Collega Vandenbroucke, waartegen wordt er nu eigenlijk gestaakt? Op den duur weet ik het ook niet goed meer. Tegen het algemene beleid? Tegen het beleid van de minister? Tegen zijn visie? Tegen de hervormingen? Of is het effectief tegen de efficiëntieoefening die nu wordt uitgerold? U zegt dat het niet voor het plezier is, maar ik heb af en toe de indruk dat het dat steeds meer wordt. Het begint soms wat op pestgedrag van de reiziger te lijken. Ik wil opnieuw mijn oprecht gemeende waardering uitspreken voor de chauffeurs die wel allemaal de weg zijn opgegaan, blijkbaar redelijk massaal in sommige streken en iets minder massaal in andere streken.

Waarom doen we dat? Om De Lijn in 2020 met gelijke wapens in vergelijking te laten treden met de privé. We zouden iets heel doms kunnen doen, en dat is niet hervormen en geen efficiëntiewinsten boeken. Dan zou u ons in 2020 verwijten: 'N-VA, u hebt de boel laten verrotten. U wist dat er een liberaliseringsoefening was, dus u wist wat u ging doen met De Lijn.' Het zal voor u nooit goed zijn wat we doen, denk ik. We kunnen alleen maar herhalen dat we op een verstandige manier efficiëntiewinsten proberen te boeken en dat bedrijf de 21e eeuw inloodsen, het derde decennium ondertussen. Dat is toch wel een heel andere aanpak dan de aanpak uit het verleden. We doen dat op een verstandige manier, zonder naakte ontslagen, zonder dat mensen hun job verliezen. Ik denk dat dat de goede manier is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.