



Vlaams
Parlement

vergadering **C257**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 juni 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het akkoord van de Vlaamse Regering over de cofinanciering van prioritaire spoorinvesteringen – 2026 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de derde spoorlijn tussen Lokeren en Sint-Niklaas – 2029 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over hakhoutbeheer langs Vlaamse gewestwegen – 2036 (2017-2018)	10
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over afspraken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de verkeershinder te beperken naar aanleiding van de werken aan enkele Brusselse tunnels – 2063 (2017-2018)	15
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het statuut van de zelfstandige rijinstructeur – 2080 (2017-2018)	19
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de financiering van het openbaar vervoer – 2093 (2017-2018)	22

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het akkoord van de Vlaamse Regering over de cofinanciering van prioritaire spoorinvesteringen – 2026 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de derde spoorlijn tussen Lokeren en Sint-Niklaas – 2029 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, op vrijdag 18 mei heeft de Vlaamse Regering een akkoord gegeven voor twee ontwerpen van uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest over de realisatie van de spoorinvesteringen. Het gaat specifiek over diegene waar investeringen vanuit het Vlaamse Gewest zijn tussen nu en 2025. Tevens is er een akkoord gesloten tussen de drie gewesten en de federale overheid over de voltooiing van de GEN-werken (Gewestelijk Expresnet).

Dit is een noodzakelijke volgende stap in de uitvoering van de prioritaire Vlaamse spoorinvesteringen. Hierdoor kan Vlaanderen zelf 100 miljoen euro investeren in belangrijke spoorontwikkelingen op het eigen grondgebied.

De projecten zelf zijn genoegzaam bekend – we hebben het er hier al meermaals over gehad en zijn er ook heel blij over – al is er wel één opmerkelijke verandering in vergelijking met de communicatie die in de media gebeurde in december 2017. Voor spoorlijn 15 Balen-Zonhoven is enkel in de elektrificatie voorzien en niet meer in de verdubbeling van het spoor, hoewel die allebei noodzakelijk zijn om spoorlijn 15 op te waarderen.

Minister, aangezien er twee ontwerpen van uitvoerend samenwerkingsakkoord gesloten zijn, ga ik ervan uit dat die de volledige cofinanciering regelen voor alle elf projecten waar Vlaanderen mee aan betaalt. Zijn er clausules opgenomen om te bepalen wat dient te gebeuren wanneer een bepaald werk niet uitgevoerd kan worden of opgeschoven wordt in de tijd? Of geeft Vlaanderen steeds een gesloten enveloppe per uit te voeren project/studie?

In de communicatie naar de pers stelde u dat er een garantie is afgesproken dat meerkosten niet voor rekening van Vlaanderen zijn. Mutatis mutandis, minister, neemt het federale niveau deze volledig op zich?

Wat spoorlijn 15 Balen-Zonhoven betreft, is de elektrificatie de eerste stap en zal in een volgend investeringsprogramma in de verdubbeling van het spoor worden voorzien? Of blijft het in eerste instantie enkel bij een elektrificatie? Is er in de communicatie hieromtrent iets fout gelopen of was het initieel steeds de bedoeling om enkel te elektrificeren?

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Minister, op 12 december 2017 berichtte u op uw website over het principiële akkoord met uw federale collega om de elf Vlaamse prioriteiten voor het spoorverkeer aan te pakken. Om te zorgen dat de werkzaamheden versneld worden aangepakt, zal de Vlaamse overheid investeren in spoorinfrastructuur, een federale materie. Daarvoor zou in totaal 100 miljoen euro Vlaamse cofinanciering beschikbaar worden gemaakt.

“Het is niet evident dat Vlaanderen betaalt voor een federale bevoegdheid, maar nood breekt wet” herhaalt u in het bericht van 18 mei 2018 op uw website. “Vlaanderen kiest voor het eerst zelf welke spoorwerken prioritair zijn, ziet toe op de uitvoering en versnelt met eigen middelen de realisatie.”

De Vlaamse cofinanciering wordt gespreid tussen nu en 2025.

Een van de elf spoorprioriteiten van Vlaanderen was het optimaliseren van de lijn Antwerpen-Gent met een derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas. Daarover wil ik u graag een aantal verduidelijkende vragen stellen.

Is een derde spoorvak over het volledige traject tussen Lokeren en Sint-Niklaas haalbaar en realistisch? Is er op het volledige traject voldoende ruimte voor het derde spoor? Kan de spoorbrug te Sint-Niklaas een derde spoor aan? Indien niet, welke aanpassingen zijn dan nodig? Zullen die effect hebben op de onlangs herdachte en intussen grotendeels heraangelegde wegen en rotondes aan de spoorbrug in het centrum van Sint-Niklaas?

Wat zijn de gevolgen voor de overwegen op het traject? Hoe zullen ze eventueel worden aangepast?

In welke timing is voorzien voor de aanleg van het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas?

In welk budget is specifiek voorzien voor de aanleg van het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas?

Welk overleg is over de spoorprioriteiten gevoerd met de steden en gemeenten?

Volgens de informatie van de minister is het budget van de Vlaamse investering afgetoet, en dus zullen Infrabel of de NMBS geen extra geld kunnen eisen van de Vlaamse overheid als de kosten hoger zouden oplopen dan gepland. Is het ook duidelijk en gewaarborgd dat eventueel oplopende kosten niet ten dele kunnen worden afgewenteld op de betrokken steden en gemeenten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat de vorige Vlaamse Regering elf spoorwegprioriteiten heeft aangeduid voor Vlaanderen. De bedoeling destijds was dat ze zouden worden geïncorporeerd in het spoorinvesteringsplan 2013-2025. Dat is niet gelukt. Vandaar dat we opnieuw de gelegenheid te baat hebben genomen om bij een nieuwe meerjareninvesteringsplan onze voet tussen de deur te steken.

Door lang onderhandelen en lang het been stijf te houden, zijn we erin geslaagd om alle elf projecten toch te laten opnemen in het spoorinvesteringsplan en daarenboven ook nog eens enkele extra investeringen te laten engageren. Daarbij heeft de cofinanciering gefungeerd als smeermiddel om te garanderen dat die investeringen daadwerkelijk het licht zouden zien. Daardoor komen we ook mee aan het stuur te zitten en doorbreken we voor het eerst in de geschiedenis vanuit Vlaanderen het federale monopolie en bepalen we zelf mee waar, wanneer en hoe er geïnvesteerd wordt op het vlak van het spoor in Vlaanderen.

We hebben over drie belangrijke elementen onderhandeld: de architectuur van de overeenkomsten, de politieke principes die in die overeenkomsten zouden moeten vervat zitten en de verdeling van de federale middelen over die elf Vlaamse spoorprioriteiten.

De architectuur van de spoorinvesteringsovereenkomsten situeert zich op drie niveaus: er is een globaal samenwerkingsakkoord, er zijn drie uitvoerende samenwerkingsakkoorden en drie projectgebonden uitvoeringcontracten of -akkoorden.

Niveau 1, het globaal samenwerkingsakkoord, werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd in december van verleden jaar. Dat zit momenteel bij de Raad van State voor adviesaanvraag, maar dat moet dan nog bekrachtigd worden. Aangezien het gaat over een globaal samenwerkingsakkoord neemt dat de vorm aan van een decreet, maar dat moet ook federaal worden goedgekeurd. In concreto betekent dat dat het door vier parlementen moet worden goedgekeurd, namelijk van de drie gewesten en van de federale overheid. Vermits het een ontwerp van decreet betreft, behoeft het ook een advies van de Raad van State. Dat zal zijn gang gaan, maar gelet op al die te nemen stappen, zal dat nog een tijdje duren. Uiteindelijk komt het hier in het Vlaams Parlement te liggen.

Het tweede niveau zijn de drie uitvoerende samenwerkingsakkoorden: een uitvoerend samenwerkingsakkoord omtrent de GEN-werken tussen de federale overheid en de drie gewesten; een uitvoerend samenwerkingsakkoord inzake de Vlaamse cofinanciering tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest; een uitvoerend samenwerkingsakkoord voor federaal gefinancierde projecten in Vlaanderen tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest. Die drie samenwerkingsakkoorden zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18 mei 2018 maar gaan nu opnieuw naar de Raad van State.

Niveau 3 zijn de projectgebonden uitvoeringscontracten, namelijk drie projectgebonden uitvoeringscontracten over de spoorlijnen, die we moeten afsluiten tussen de federale overheid, het Vlaamse Gewest, Infrabel en De Werkvennootschap. Ten aanzien van de respectieve investeringen sluiten we dus altijd een concreet uitvoeringscontract af. Het is verre van een blanco cheque.

Ter garantie hebben we ook nog eens de politieke principes. Het eerste luik van de architectuur is zoals ik heb gezegd, de samenwerkingsakkoorden. Het tweede luik zijn de politieke principes die we hebben opgenomen in de overeenkomsten. Belangrijk daar is het stipuleren dat de Vlaamse gecofinancierde projecten van strategische aard zijn en dus niet kunnen worden gebruikt voor investeringen van Infrabel en de NMBS die enkel bedoeld zijn om hun efficiëntie verbeteren. De Werkvennootschap, die in dezen de Vlaamse overheid vertegenwoordigt, en het federale niveau, in de vorm van de federale staat, de NMBS en/of Infrabel, sluiten altijd een projectgebonden uitvoeringscontract af, waar heel de concrete omschrijving, de operationele samenwerking, de financiering en de uitvoeringsmodaliteiten in vervat zijn per spoorinvesteringsproject.

Wat betreft combimobiliteit is het zelfs zo dat De Werkvennootschap de projecten Park&Ride in naam en voor rekening van de NMBS zal uitvoeren. Dat zijn dus investeringen die we doen vanuit Vlaanderen, samen met de NMBS maar op gronden van de NMBS. Daar neemt De Werkvennootschap, Vlaanderen dus, het voortouw in. De NMBS heeft trouwens tot 2023 geen capaciteit om dit zelf te doen.

Er zal voor de gecofinancierde projecten een gezamenlijke opvolging van de projecten zijn. Ik heb altijd gezegd dat als we mee betalen, we ook mee bepalen. We zitten dus aan het stuur en kunnen op elk moment over de schouder meekijken of zitten zelfs in de cockpit.

Het gewestelijk aandeel van de cofinanciering, zijnde 100 miljoen euro, is in de samenwerkingsovereenkomst opgenomen als een maximumbedrag. Dat is geplafonneerd per project: er is ook een maximaal bedrag per project ingeschreven dat in geen geval overschreden kan worden. Dat wil niet zeggen dat het project dan niet gerealiseerd wordt. Neen, het betekent gewoon dat onze bijdrage vanuit Vlaanderen geplafonneerd is.

De cofinanciering van spoorprojecten door het Vlaamse Gewest komt voor alle duidelijkheid bovenop de 60/40-verdeelsleutel, die ons nog altijd parten speelt in federaal België. Die staat daar los van. De bijkomende financiering kan gebeuren

volgens de techniek van publiek-private samenwerking (pps) of via een andere weg. Er is alleszins een alternatieve financieringsmogelijkheid ingeschreven.

Voor mijn federale collega was het niet evident om al die principes te aanvaarden en het federale monopolie op het spoorbeleid te doorbreken. Dat is toch gelukt, eenvoudigweg omdat er voor het meerjarenspoorinvesteringsplan een globaal samenwerkingsakkoord moet worden goedgekeurd.

Wij hebben daar als uitdrukkelijke voorwaarde aan gekoppeld dat minstens die elf Vlaamse prioritaire spoorprojecten daar zouden inzitten, dat we zouden kunnen cofinancieren, en dat we iets te zeggen zouden hebben over die investeringsprojecten, bij de uitvoering ervan bedoel ik.

Ik heb op 7 mei nog een constructieve vergadering gehad met Luc Lallemand en het voltallige directiecomité van Infrabel. Tijdens deze bespreking heb ik de garantie verkregen dat de inhoud van de uitvoerende samenwerkingsovereenkomsten in goed vertrouwen zal worden nageleefd. Ook dat was niet zo'n evidentie.

Men heeft mij bevestigd dat de timing om de projectgebonden spoorinvesteringsovereenkomsten zal worden gerespecteerd. Het contract met de NMBS zal tegen eind juli afgesloten zijn. Door deze cofinanciering verwerft Vlaanderen beslissingsmacht in het spoor. We zullen mee beslissen over de besteding van de federale middelen, daar komt het op neer. Vanzelfsprekend wil ik nog een stap verder gaan en de volledige investeringsbevoegdheid in het spoor verwerven en ook de spoorwegexploitatie van het binnenlands reizigersvervoer integraal onder Vlaamse koepel krijgen. Dat is de logica zelfe.

Ik lees daar vandaag een bondgenootschap. Mijn federale collega noemt het een totaal imbroglio, de verdeling van de mobiliteitsbevoegdheden is totaal onwerkbaar. Dan zijn er twee oplossingen: meer overdragen richting Vlaanderen of meer overdragen richting federale overheid. Ik prijs mij gelukkig in de wetenschap dat alle Vlaamse partijen die eerste piste bepleiten.

Wat de vrees voor het doorschuiven van kosten naar de steden en gemeenten betreft, kan ik duidelijk zijn. De steden en gemeenten zijn niet bevoegd en kunnen dus niet worden verplicht tot enige financiering.

Wat betreft de uitbetaling is bepaald dat Vlaanderen voor de spoorprojecten van Infrabel bij het begin van de projecten een schijf van 25 procent betaalt. In functie van de uitvoeringsplanning met concrete 'mijlpalen' – dat zijn opgeleverde resultaten, behaalde doelstellingen en dergelijke – wordt een volgende stap gezet in de financiering, en dat is een uitbetaling in schijven. Dat is de gebruikelijke werkwijze. Indien er niet of onvoldoende vooruitgang te bemerken is, kan de betaling worden verminderd of zelfs opgeschort.

Het is natuurlijk speciaal, de projecten van de NMBS voor combimobiliteit, betaald met de Vlaamse bijdrage, worden door De Werkvennootschap in naam en voor rekening van de NMBS uitgevoerd. De bedragen worden hier evenredig met de vordering van de projecten betaald.

Ik ga in op de vragen over twee concrete projecten. Wat betreft spoorlijn 15 tussen Balen en de vertakking Zonhoven is een deel van deze lijn, met name tussen Beringen en Zolder, reeds dubbelsporig. Vandaag volstaat de bestaande sporenconfiguratie echter. In het voorliggende investeringsplan is momenteel dan ook enkel de elektrificatie van het baanvak ingeschreven, omdat men ervan uitgaat op basis van de analyses dat de capaciteit voldoende is. Via de elektrificatie zorgt men wel voor een aansluiting op het baanvak Mol-Hamont, lijn 19.

Wat betreft spoorlijn 59 Gent-Antwerpen stelt u mij veel gedetailleerde vragen. Daar zal door middel van een capaciteitsanalyse worden bepaald in hoeverre een

capaciteitsuitbreiding op deze lijn nodig is. In functie van de bevindingen worden vervolgens de studies naar de technische haalbaarheid, de tracékeuze en het vergunningstraject opgestart. Hierbij zal zeker worden bekeken in welke mate de problematiek van het spoorviaduct in Sint-Niklaas speelt. Dat is zeker een caveat.

In het huidige investeringsplan is gepland om ter voorbereiding van de aanleg van het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas te overwegen om dit baanvak af te schaffen in een eerste fase en de elektrische installaties langsheen de spoorlijn aan te passen en te moderniseren. Bij de afschaffing van overwegen wordt steeds in overleg met de wegbeheerder en de gemeente bekeken welke oplossingen het meest voor de hand liggen: een omleidingsweg, een brug of een tunnel. Zal dat volstaan? Dat wordt altijd in gezamenlijk overleg bekeken.

De timing die Infrabel vooropstelt voor lijn 59 is de volgende. De studies met betrekking tot de capaciteitsverhoging op spoorlijn 59 worden dit jaar opgestart. Voor een goedgekeurde project-MER en omgevingsvergunning moet men minimaal een termijn van vijf jaar rekenen voor het doorlopen van al die procedures. De studies met betrekking tot het afschaffen van de overwegen worden ook dit jaar gestart. De start van de werken wordt gepland vanaf 2020, gespreid over vier jaar.

De studies met betrekking tot de aanpassing van de elektrische installaties kunnen worden opgestart vanaf volgend jaar. Daar starten de werken vanaf 2020, gespreid over drie jaar. Voor de studies en vergunningsprocedures is in 2,1 miljoen euro voorzien. Voor de eerste beddingswerken is in 13,30 miljoen euro voorzien. Maar indien uit de studies en/of het vergunningstraject mocht blijken dat andere oplossingen nuttiger zijn dan een derde spoor, dan zullen de resterende middelen voor het derde spoor worden aangewend voor de realisatie van deze andere oplossingen. Voor de voorbereidende werken – afschaffen van de overwegen en aanpassen van de elektrische installaties – is in 21,40 miljoen euro voorzien.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb een algemene bedenking. Het is nu drie jaar geleden. In juni 2015 heb ik als eerste de piste van de cofinanciering verdedigd. Toen zaten we hier in de commissie nog allemaal heel sterk op de piste van de prefinanciering.

Ik denk dat de cofinanciering inderdaad de magneet geweest is, minister, om een aantal geblokkeerde situaties te deblokken en om het principe 'wie betaalt, bepaalt' hard te maken in de praktijk.

Wat lijn 15 betreft en alles wat daarbij hoort, werd altijd gecommuniceerd dat er naast de elektrificatie ook een verdubbeling zou komen. Als u zegt dat de capaciteit voldoet, heb ik daar voorlopig vrede mee. Ik kan dat namelijk niet tegenspreken. Voor ons gaat het wat ons aandeel in de financiering betreft om gefixeerde bedragen. U vermeldt in een kleine tussenzin: "daarmee is nog niet de garantie gegeven dat een project ook wordt uitgevoerd". Als Vlaanderen mee aan boord stapt en cofinancierder wordt van projecten, moeten we ervoor waken dat deze geen stille dood sterven. We moeten met de federale partners kunnen contracteren dat we gaan voor de realisatie, wat inhoudt dat, als bepaalde budgetten overschreden worden, zij het gat moeten dichtfietsen langs de kant van de federale staat. Voor de sérieux van de zaak zijn we dat verplicht aan onszelf en ook aan de Vlaamse publieke opinie.

Jos De Meyer (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, over de grote principes ga ik niet in discussie. Dat laat ik over aan de vaste leden van deze commissie, die deze problematiek opvolgen.

Wel wil ik even stilstaan bij de concrete situatie die ik aanhaalde. Laat het duidelijk zijn, minister: het optimaliseren van de lijn Antwerpen-Gent is waardevol en zinvol. De vraag is alleen wat dat concreet inhoudt. U hebt begrepen dat er toch

wel wat vragen zijn over het derde spoor Lokeren-Sint-Niklaas, niet alleen bij de bevolking maar ook bij het stadsbestuur. Onlangs kwam het nog op de gemeenteraad. Ik heb begrepen dat uw diensten hierover tot nog toe niet overlegd hebben met het stadsbestuur. Is het dan een ijdele hoop dat Vlaanderen het op het vlak van overlegcultuur beter doet dan de federale overheid?

Ik pleit er ook voor om de nodige realiteitszin aan de dag te leggen en te bekijken wat praktisch haalbaar is. Het afschaffen van spoorovergangen en die vervangen door tunnels en bruggen of gewoon verleggen, is natuurlijk gemakkelijk gezegd en klinkt goed. Het is evenwel iets minder eenvoudig om dit in de praktijk te realiseren. Dit vergt niet alleen veel overleg maar ook veel grote kosten.

Minister, u moet mijn betoog vooral zien als een pleidooi, enerzijds voor visie maar anderzijds ook voor realiteitszin en zeker ook voor het nodige overleg.

Koen Daniëls (N-VA): Collega's, het feit dat Vlaanderen een voet tussen de deur krijgt bij de NMBS is een belangrijk precedent, zoals de minister aangeeft. Dat we mee in de locomotief gaan zitten en niet in het achterste wagonnetje meerijden en hopen dat de locomotief in de richting rijdt die nodig is voor Vlaanderen, kunnen we alleen maar toejuichen.

Er werden hier enkele gedetailleerde vragen gesteld over Sint-Niklaas. Ik wil me daarbij aansluiten. Minister, u sprak over een studie die nog uitgevoerd moet worden over de eventuele capaciteitsverhoging. Infrabelwoordvoerder Thomas Baeken verklaart zelf in de pers dat "uit de capaciteitsstudie blijkt dat een derde spoor nodig is". Blijkbaar is er dus al een studie over de capaciteitsverhoging uitgevoerd. Er zit dus blijkbaar wat ruis op de lijn.

In Sint-Niklaas hebben schepen Carl Hanssens en burgemeester Lieven Dehand-schutter in 2014 een heel goed mobiliteitsplan uitgewerkt, waarover een grote consensus bestond. Ook de NMBS en Infrabel waren voor het overleg uitgenodigd, maar zijn daar nauwelijks aanwezig geweest. En als ze er waren, hebben ze nooit gesproken over het sluiten van alle overwegen, laat staan over het derde spoor. Het mobiliteitsplan gaat dus uit van de huidige, bestaande overwegen. Dit plan leidt tot bepaalde verkeersstromen. Er zijn aanpassingen gebeurd. Er werden werken uitgevoerd. Het zou toch jammer zijn als dit allemaal zonder gevolg zou blijven.

Infrabel is er bovendien van overtuigd dat de stad moet meebetalen voor bruggen en tunnels als er overwegen gesloten worden, omdat de stad daar ook baat bij heeft. Dat is een principe. Ik hoor u gelukkig iets anders zeggen. Ik ben blij dat u duidelijk stelt dat de stad daar zelf geen kosten voor moet dragen. Als er bruggen of tunnels nodig zijn, moet Infrabel die bekostigen.

Infrabel zegt echter alle overwegen te willen sluiten en die tunnels en bruggen niet zo belangrijk te vinden. Als de stad niet mee moet betalen en als Infrabel er niet voor wil betalen, dan zitten we in het Waasland wel met een probleem. Een aantal van die overwegen vormen immers wel een verbinding binnen die stad en binnen heel het Waasland. Minister, ik wil u dan ook oproepen om Infrabel en de NMBS dringend te verzoeken de stad te willen erkennen als partner. De stad wil namelijk op geen enkele manier tegenwerken en wil dat de capaciteit maximaal is, ook in het licht van het BAM-verhaal. Ik weet dat de gemeente Beveren ook vragende partij is voor extra stopplaatsen en voor het aanpassen van het aantal treinen op die lijn met het oog op de werken aan Oosterweel. Ik kan dat alleen maar onderschrijven. Hoe meer mensen we op de trein krijgen, hoe beter. We moeten echter wel realistisch zijn en niet met een projectvoorstel komen om over een afstand van 13 kilometer alle huizen langs de spoorweglaan over een breedte van 6 meter te onteigenen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): We hebben hier al een aantal keer de loftrompet horen steken over het feit dat Vlaanderen een voet tussen de deur heeft in heel het spoorverhaal. Daarnaast mogen we ook nog eens benadrukken dat het goed is dat we destijds zijn begonnen met de opstart van de opmaak van een Vlaamse spoorstrategie. Ik wil de woorden van minister Crevits van 8 februari 2013 nog eens herhalen: "Vlaanderen wil ten volle haar rol spelen in de ontwikkeling van de mobiliteit in Vlaanderen. Dat geldt ook voor het spoorbeleid. Met een eigen Vlaamse spoorstrategie willen we daar volop op wegen. Deze strategie is voor Vlaanderen dan ook de basis om een constructief gesprek aan te gaan met de federale overheid over een spoorstrategie en investeringsplan. Met vereende krachten bereiken we veel meer als het de reiziger en de klant maar ten goede komt." Dat waren visionaire woorden, denk ik.

Ik wil de collega's er ook op wijzen dat het principe van de cofinanciering ook al werd geopperd in dit spoorplan en dat dit ook mogelijk werd gemaakt in die zesde staatshervorming waar soms wel wat misprijzend over werd gedaan. Maar dit is toch een mooi instrument dat meegenomen kan worden. En inderdaad, mijnheer Keulen, we hebben daar in het begin met een aantal mensen en met de minister van gedachten over gewisseld. We zaten toen niet op dezelfde lijn, maar we zijn blij dat we nu wel op hetzelfde spoor zitten en dat de minister ook kiest voor de piste van cofinanciering. Daardoor zitten we ook mee aan het stuur.

We zijn tevreden dat Vlaanderen en de federale overheid constructief hebben samengewerkt en we hopen dat men ook verder blijft werken op het ingeslagen spoor. Want we moeten natuurlijk duidelijk zijn: de middelen voor deze legislatuur in Vlaanderen zijn nog beperkt, 8,75 miljoen euro waarvan 3,5 miljoen euro voor Limburg. Sommigen zullen zich afvragen of dat nodig is, maar wij zijn blij dat we in sommige delen van onze provincie al eens kunnen nadenken over een eerste spoor. Daar moet dus een inhaaloperatie gebeuren.

Verder denk ik dat we er van hieruit over moeten waken dat er voortgang wordt gemaakt. Budgetten zijn immers een zaak, maar op het terrein moeten concreet acties worden ondernomen. Een goede opvolging is dan ook noodzakelijk.

Welke rol kan De Werkvennootschap daarin spelen en wat is haar bevoegdheid? Hoe ziet de samenwerking tussen De Werkvennootschap, Infrabel en de NMBS eruit? Ik lees dat er sprake is van een stuurgroep. Hoe zal die zich verhouden tot De Werkvennootschap, wie zal daar deel van uitmaken en wat is de taak van die stuurgroep?

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, in een schriftelijke vraag over dit onderwerp hebt u geantwoord dat er tegen 20 juli een eerste reeks van projectgebonden uitvoeringscontracten moest zijn en tegen 26 oktober een tweede reeks. Mijn stokpaardje is lijn 204. Alle neuzen staan daar in dezelfde richting, wat niet altijd gebeurt in de politiek. Het gaat dan over de werkgevers, de werknemers, de provincie, de stad en de regio.

U hebt de gouverneur gelast, en dat is een zeer goede zaak, met deze belangrijke aangelegenheid die ook alle volksvertegenwoordigers uit de regio – ik zie hier ook de heer Vandenbroucke – heeft verzameld binnen Oost-Vlaanderen om samen aan die kar te trekken. Ik denk dat dit een goede manier van werken is. Er is ook sinds lang perspectief. We hebben 1 miljoen euro van de federale overheid en 10 miljoen euro van de Vlaamse overheid. Hamont-Achel zal wellicht Europese middelen krijgen. De federale ministerraad heeft beslist dat wanneer Hamont-Achel Europese middelen krijgt, die 18 miljoen euro naar Gent zal gaan. Dat is een goede zaak, daar is nog nooit zoveel perspectief geweest, minister. Ik vraag u dan ook om daar verder vaart achter te zetten. Kunt u daarnaast iets meer zeggen over de twee data die u hebt opgesomd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat lijn 59 betreft, heb ik vrij uitvoerig geantwoord. Ik weet dat er een brief is gestuurd, in eerste instantie naar de federale overheid, die hebben ook nog iets te zeggen, naar Infrabel en naar de NMBS. Die brief dateert van 10 mei.

U zegt dat de NMBS heeft gecommuniceerd dat de capaciteitsuitbreiding nodig en al beslist is, maar dat is niet waar. Dat is momenteel voorwerp van studie. Op basis van de studieresultaten zullen we een beslissing nemen. Van bij de opstart van het project zal de stad worden betrokken. Is het niet via de federale instanties, dan zal het via De Werkvennootschap zijn. De Werkvennootschap is in dezen de vertegenwoordiger van de Vlaamse overheid. In plaats van een nieuwe structuur op te richten leek het ons beter te werken met een bestaande structuur die we tijdens deze legislatuur hebben opgericht. Daar is een grote kennis aanwezig op technisch en operationeel vlak maar vooral ook op het vlak van pps. Er heeft een insourcing, een overgang plaatsgevonden van de pps-kennis naar De Werkvennootschap.

De Werkvennootschap ziet ook toe op de besteding van de middelen. Wat het sluiten van de elf uitvoeringscontracten betreft, was het de bedoeling om dat in twee stukken te doen. Momenteel worden zij in detail uitgewerkt en zit men samen met de betrokken steden en gemeenten. Een exacte timing kan ik u nu niet geven, die kan ik wel in een schriftelijk antwoord bezorgen.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Minister, ik wil geen misverstanden laten bestaan: het optimaliseren van de spoorlijn Antwerpen-Gent is waardevol.

Ik heb een pleidooi gehouden voor realiteitszin en overleg. Het is mij hoegenaamd niet duidelijk – en ik heb begrepen bij mijn collega evenmin –, als er sprake is van bijkomende bruggen of tunnels, wie voor de kosten opdraait. De communicatie die we vandaag hebben gekregen vanuit het federale niveau, is duidelijk verschillend.

Ik heb het voorbeeld van Sint-Niklaas aangehaald, maar in het Waasland is er ook Beveren, de grootste gemeente van Vlaanderen, wat natuurlijk zijn consequenties heeft voor het aantal spoorovergangen bij een doorkruising van het spoor. Er is ook Lokeren. Ik hoop, en ik ben ervan overtuigd, dat het essentieel is dat met elk van deze steden en gemeenten overleg wordt gepleegd.

Ik dacht onwillekeurig ook even terug aan een ander ietwat groter werk in mijn regio om ons toch bij de nodige realiteitszin te brengen, namelijk aan de oostelijke tangent, u uiteraard bekend. Die is destijds beloofd door wijlen voormalig minister van Openbare Werken Steve Stevaert. We zijn enkele legislaturen verder. De ontelingen zijn lopende, maar deze minister zal deze legislatuur niet meer de eerste spadesteek doen. Met andere woorden: realiteitszin is op zijn plaats en als we willen dat werken vooruitgaan, is voorafgaandelijk overleg een fundamentele voorwaarde.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over hakhoutbeheer langs Vlaamse gewestwegen – 2036 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Voorzitter, minister, collega's, ik kom nogmaals op deze problematiek terug omdat ik merkwaardige sprongen van cijfers heb mogen ontwaren en ik graag enige verduidelijking zou willen hebben.

In het verleden vroeg ik via schriftelijke weg regelmatig cijfers op over het hakhoutbeheer langs de Vlaamse gewestwegen. Eind vorig jaar deed ik dit voor het laatst en op 27 november kreeg ik zo een overzichtstabel van de afgeronde werkzaamheden van de winters 2015-2016 en 2016-2017. Ik kreeg ook de voorlopige planning voor de afgelopen winter.

Nu ben ik blijkbaar niet de enige die wakker ligt van het veelvuldig kappen rond onze gewestwegen – lees maar eens de sociale media – , want vorige week verscheen op de website van het parlement uw antwoord op een schriftelijke vraag van collega Peter Van Rompuy, nummer 854. Ook hierin wordt een overzicht gegeven van de uitgevoerde hakhoutbeheerswerken van de voorbije jaren.

Nu zou men er kunnen van uitgaan dat het makkelijk moet zijn wanneer een dergelijke vraag op het kabinet toekomt. Je kan immers gewoon verwijzen naar de eerder gestelde vraag. Maar wat blijkt? Plots duiken er nieuwe cijfers op. Op drie van de tien opgegeven oppervlaktes, van twee winters maal telkens vijf provincies, is er een afwijking naar boven. Zo blijkt er in de winter 2015-2016 uiteindelijk net geen 108 hectare te zijn gekapt, in plaats de 103,5 die aan mij werd geantwoord. Voor de winter 2016-2017 loopt het cijfer plots op van net geen 107 hectare naar 109,5 hectare.

En dan komen we bij de cijfers van de afgelopen winter. Toen ik eind vorig jaar de cijfers opvroeg, stonden we aan de vooravond van de jaarlijkse campagne. Dan zou je kunnen verwachten dat er al een vrij goed zicht is op de werken die in de komende maanden zijn gepland, zeker omdat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) graag communiceert dat het hakhoutbeheer past 'binnen een strikte, visionaire langetermijnplanning', zo zeggen ze zelf.

De cijfers die ik in het antwoord op die vraag kreeg, bleken een duidelijke fout te bevatten. Na contact met uw kabinet kreeg ik een correctie. De te kappen oppervlakte in de provincie Antwerpen bleek niet 1,22 vierkante kilometer te zijn, maar een eerder realistischer 0,15 vierkante kilometer. Waarbij ik terzijde wil opmerken dat het niet-gecorrigeerde antwoord nog steeds op de website van het parlement staat.

Op basis van de gecorrigeerde cijfers kwamen we zo dus uit op een totaaloppervlakte van 74,6 hectare aan gepland hakhoutbeheer voor de voorbije winter. Ik vond het een verademing na twee winters boven de 100 hectare. Het leek erop dat er daadwerkelijk een inhaalbeweging nodig geweest was in de voorbije jaren, maar dat deze over zijn piek heen was.

De cijfers uit het antwoord van collega Van Rompuy tonen nu een ander beeld. De afgelopen winter klokken we af op 118 hectare, een vierde recordjaar op rij, terwijl aan mij 74,6 werd meegedeeld. Dat is meer dan 50 procent meer dan wat u mij zei. En ik durf zelfs niet uit te sluiten dat dit cijfer ook nog zal oplopen, omdat het kappen dit voorjaar een lange uitloop kende.

Ik kan er begrip voor hebben dat er wat marge kon zitten op de cijfers, dat er wat locaties kunnen veranderen, dat er wat problemen opduiken, maar dit verschil is toch wel echt ongeloofwaardig. In een korte tijdsspanne van een paar maanden blijken er 60 procent meer werken te zijn uitgevoerd. Los nog van al het procedurele dat er achter het gunnen van de opdrachten zit, met daarna een vrij lange doorlooptijd van bestekken tot aanbestedingen en toewijzingen: ik vind het dan vreemd dat er zo'n verschil is.

Hiermee komen we bij een derde merkwaardige vaststelling, waarbij ik verwijs naar het antwoord op mijn schriftelijke vraag nummer 835 over de kostprijs voor de hakhoutbeheerswerken van de voorbije winter. Er blijkt een heel groot verschil te zijn per provincie. In Limburg klokken we af op een kostprijs van ongeveer 10.000 euro per hectare, In Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant is dat het

dubbele. In West-Vlaanderen betalen we er 29.000 euro per hectare voor en in Antwerpen zelfs 32.000 euro per hectare.

Ik dacht dat dit misschien te wijten kon zijn aan laattijdige aanbestedingen of extra werken. Maar een verschil van één op drie voor dezelfde opdracht lijkt mij vreemd. Daarom mijn vragen.

Minister, hoe verklaart u de gewijzigde cijfers tussen de antwoorden op de vragen 114 en 854 wat betreft de winters 2015-2016 en 2016-2017? Welke cijfers zijn de juiste? Hoe is het mogelijk dat er de afgelopen winter 60 procent meer werd gekapt dan gepland bij het begin van het kapseizoen? De cijfers die ik van u kreeg, waren van november. Men was dus eigenlijk al bezig. Hoe verloopt de aanbestedingsprocedure van het hakhoutbeheer? Welke termijnen gelden daarbij? Of is dat een verklaring voor die vreemde cijfers? Is het mogelijk dat op een dergelijk kort tijdsbestek alle nodige vergunningen en machtigingen verkregen worden zodat er 60 procent meer kan worden gekapt? Is er in die korte tijd nog ruimte voor overleg met lokale overheden of gebeurt dit niet? Is er ruimte voor communicatie naar omwonenden en passanten of gebeurt dit niet? In hoeverre bestaat er eigenlijk een langetermijnplanning voor het hakhoutbeheer van AWV? Al die verwarrende cijfers wijzen eigenlijk in een andere richting. Hoe verklaart u de toch wel enorme verschillen in gemiddelde kostprijs per hectare tussen de verschillende provincies?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Caron, u vraagt in eerste instantie naar de verschillen in de cijfers die worden vermeld in het antwoord op uw schriftelijke vraag en in het antwoord op de veel recentere vraag van collega Van Rompuy. Ik weet niet in hoeverre je officieel een beantwoorde vraag achteraf nog kunt corrigeren, maar los van de materiële fout die intussen is rechtgezet, zijn er inderdaad verschillen die eerder beperkt zijn als je die materiële fout eruit haalt, alleszins wat betreft 2015-2016 en 2016-2017. Dat heeft gewoon te maken met het verschillende tijdstip van vraag en antwoord, waarbij wij steeds proberen te antwoorden op basis van geactualiseerde cijfers die we binnen krijgen. Dat gebeurt niet onmiddellijk. We zijn daarvoor afhankelijk van de aannemers en vervolgens moeten die cijfers gecontroleerd worden door de aanbestedende overheid, in casu AWV.

Het verschil van 1,2 hectare, niet zo gigantisch, voor de winter 2015-2016 voor Oost-Vlaanderen is het gevolg van nog ontbrekende hoeveelheden voor een district op het moment van de bevraging voor schriftelijke vraag 114, waardoor via extrapolatie gewerkt werd. In de schriftelijke vraag 854, van recentere datum, zijn de exacte hoeveelheden ingevuld. Het verschil van 2,6 hectare voor de winter 2016-2017 voor Vlaams-Brabant is het gevolg van enerzijds de geraamde hoeveelheden die aanvankelijk zijn doorgegeven en anderzijds de effectief uitgevoerde hoeveelheden. Die informatie was er nog niet. Dat is aangepast. Het is gewoon een kwestie dat we altijd antwoorden op basis van de meest recent beschikbare gegevens.

Voor het seizoen 2017-2018 ligt de verklaring in het feit dat de gegevens in de eerste vraag de geraamde hoeveelheden zijn en in de latere schriftelijke vraag de effectief uitgevoerde hoeveelheden. Zoals gezegd zit daar wel wat vertraging op. De gegevens moeten aangeleverd worden door de aannemer en de controle erop moeten gebeuren door AWV, maar ik ga ervan uit dat in de loop van de zomer de definitief uitgevoerde cijfers voor die periode beschikbaar zullen zijn.

De aanbestedingsprocedure ressorteert vanzelfsprekend onder de wetgeving overheidsopdrachten. Er zijn twee mogelijkheden: ofwel maakt het hakhoutbeheer deel uit van het onderhoudsbestek 'groen en netheid' ofwel wordt het als een apart onderhoudswerk aanbesteed. Binnen AWV wordt jaarlijks bepaald welk deel van het onderhoudsbudget besteed wordt voor hakhoutbeheer. In functie

van dat budget, rekening houdend met de inschrijvingsprijzen en de hakhoutbeheersplannen die voor sommige zones reeds bestaan, wordt dan een indicatieve planning opgesteld. Als blijkt dat er in bepaalde zones minder gekapt moet worden dan aanvankelijk ingeschat of dat op bepaalde contracten nog ruimte is omdat andere posten onderbenut blijven, dan kan er dus aan extra hakhoutbeheer gedaan worden. Dat is afgelopen winter in Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen gebeurd omdat de middelen voorhanden waren.

U zegt dat de bedragen verschillen voor dezelfde opdracht. Dat is niet waar, want het is niet dezelfde opdracht. De bedragen zijn afhankelijk van de locatie en vooral ook de extra veiligheidsmaatregelen die moeten worden genomen. Dat verhoogt aanzienlijk de kost. De kost van de voertuigen die nodig zijn om te voorzien in de beveiliging van de werklui, scheelt een serieuze slok op de borrel. Je kunt die banen niet zomaar met elkaar vergelijken. Binnen de huidige contracten variëren de prijzen, zonder btw, van 0,5 euro tot 4 euro per vierkante meter hakhoutbeheer vanwege die elementen die ik opsomde.

Tot slot stelt u ook vragen over het verkrijgen van de vergunningen, de langetermijnplanning en de communicatie. Wat betreft hakhoutbeheer kan het zijn dat in bosgebieden er inderdaad een kapmachtiging vereist is. Dat is dus niet voor alle hakhoutbeheerwerken zo, namelijk als ze niet in bosgebied liggen, is een dergelijke machtiging niet vereist. Deze manier van werken is door AWV afgesproken met het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), maar in sommige gevallen is er discussie over wat een bos is en wat niet. Dat was recent het geval in de casus van de parking langs de E313 in Ranst waarbij AWV ervan uitging dat het geen bos was en men dus geen vergunning nodig had, en ANB dacht daar anders over. Beide hadden ze wel een definitie en een poot om op te staan. Ik heb hen rond de tafel geroepen om die afspraken wat helderder te formuleren en vast te leggen.

Ik heb hen opnieuw rond de tafel geroepen om die afspraken helder te formuleren en vast te leggen.

Zoals ik reeds gezegd heb, gebeurt het hakhoutbeheer in bepaalde gebieden reeds op basis van hakhoutbeheersplannen. Het is de bedoeling om al de gebieden in die plannen te stoppen. Dat gebeurt vandaag vooral in functie van noodzaak en beschikbaar budget. Ik wil dat dat veel meer gepland wordt. Ondertussen werkt AWV stapsgewijs aan de opmaak van hakhoutbeheersplannen voor de locaties waarvoor die nog niet zijn opgemaakt.

Inzake communicatie is het de bedoeling dat er steeds voorafgaand wordt gecommuniceerd met infoborden langs de wegen, en de bewoners in de omgeving van de werken moeten op voorhand worden ingelicht met een bewonersbrief. De gemeenten krijgen op voorhand de locaties door. De bewoners van een gemeente worden via het gemeentelijk infoblad geïnformeerd. Dat is de normale gang van zaken.

Ik weet wel dat het allemaal contra-intuïtief is. Een van de doelstellingen is veiligheid, bijvoorbeeld op de E313 in Ranst inzake de transmigranten. Dat is niet leuk om te doen, maar het doet wel iets aan de problematiek met betrekking tot de transmigranten en de mensenhandel. Een andere doelstelling is via het groenbeheer komen tot meer groen. Het klinkt wat contradictorisch, dat je eerst groen rooit en hakt om tot meer groen en diversiteit te komen, maar dat is nu eenmaal zo. De cyclus duurt zo'n tien à vijftien jaar. Als men de groenschermen gewoon laat staan, gaat dat ten koste van de diversiteit en ontstaan er grote gaten, vooral onderaan, in het groenscherm. Om dat te verhinderen, wordt er een hout-hakkerbeheerplan uitgewerkt.

Bart Caron (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik zal met dat laatste element beginnen. Ik wil u toch aanbevelen om eens op de websites van Natuurpunt en Bos+ te kijken. U kunt daar lezen wat zij zeggen over dat hakhoutbeheer.

AWV heeft zich de laatste jaren vaak beroepen op die twee organisaties. U haalt het argument van het versterken van de biodiversiteit aan. Wel, die twee natuurbewegingen vinden het huidige hakhoutbeheer absoluut niet meer kunnen. Dat zeggen ze, en ze hebben u formeel gevraagd om hun naam niet meer te gebruiken in communicaties, en hen niet meer als alibi te gebruiken. Dit terzijde.

Dat bewijst, minister, dat er dringend nood is aan een hakhoutbeheerplan. De huidige manier van werken is niet oké. U zegt dat er een verschil is tussen de raming en de uitvoering. Eerlijk bent u dan wel, u zegt er nog bij: 'Dat hangt vooral af van de beschikbare middelen'. Daardoor is er een 'verschilletje' tussen raming en uitvoering van 60 procent. Het was een goedkoop jaar, anders gezegd, en het geld moest op. Er zijn dan maar 60 procent meer bomen omgehakt. Dat komt de biodiversiteit ten goede. Dat zijn drie elementen na elkaar die niet thuishoren in een goed hakhoutbeheersplan.

Een goed hakhoutbeheersplan houdt effectief rekening met de biodiversiteit. Het maakt onderscheid tussen volwassen bomen die kunnen blijven staan en tussen de ondergroei van bomen en planten. Het maakt geen tabula rasa zoals vandaag gebeurt. Het houdt zich aan oppervlaktes in het kader van een meerjarenplanning en groeiprocessen van struiken en bomen. Dat moet absoluut gebeuren, daar zit een 'ritmering' op. Dan weten de bevolking en de omwonenden wanneer strook A, B of C aan bod komt voor het hakhoutbeheer. Vandaag is het: 'Zoveel geld, dan gaan we zoveel bomen hakken, want we kunnen zoveel aanbesteden.'

We leven in tijden dat we met openbare middelen spaarzaam moeten zijn, waar het burgerprotest nooit zo hevig is geweest tegen deze aanpak. Minister, er zijn dringend hakhoutbeheersplannen nodig. U moet die opmaken in overleg met het ANB, dat kennis ter zake heeft. Er gebeuren veel flaters die niet eens aan de oppervlakte komen. Ik wil u dat even zeggen.

In mijn gemeente is een stuk in een natuurgebied zonder machtiging omgezaagd en omgekapt. Er is een stuk waardevol en beschermd bos omgekapt. Dat was het volgens het Bosplan van minister Schauvliege, dat nu niet meer bestaat. Het was gemarkeerd volgens dat plan, en dat kunt u nog nakijken, als hoogst waardevol bos. Dat soort fraude gebeurt ook permanent. Er moet een andere aanpak komen, een andere benadering, een veel betere planning en die moet veel beter doordacht zijn. Dat zal ik blijven zeggen, minister, want de varianten op de cijfers tonen aan dat dat niet de kwalitatieve criteria zijn. Het is een puur cijfermatige koers die u aanhoudt.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Ik heb een vraag en een bedenking. Minister, we hebben bij deze problematiek enkele maanden geleden ook in de commissie stilgestaan naar aanleiding van een vraag van mij. Ik had reeds cijfers gekregen voor de seizoenen 2014-2015, 2015-2016 en 2016-2017. Dat was telkens afgerond ruim 100 hectare per jaar. U hebt toen gezegd dat u voor 2017-2018 nog geen concrete cijfers kon geven, en ook vandaag niet, want het hakseizoen is nog bezig. Ondertussen is het natuurlijk stilaan afgerond. Kunt u misschien de concrete correcte cijfers via het secretariaat aan ons overmaken?

Een goed uitgevoerd hakhoutbeheersplan moet als resultaat meer groen hebben. Dat is niet moeilijk om te begrijpen. Dat begrijpen we allemaal. Het is wel essentieel, minister, en ik herhaal wat ik enkele weken geleden gezegd heb, dat u geen kaalslag laat plegen. Het principe is heel eenvoudig en door iedereen gekend: één of twee rijen kappen en de derde laten staan en die pas enkele jaren later kappen. Dit wou ik toch nog eens in alle duidelijkheid meegeven.

Minister Ben Weyts: Ik gebruik de middelen die we extra hebben om de achterstand uit het verleden in te halen. Intussen werken we hakhoutbeheersplannen uit

om te zorgen voor een planmatige aanpak. Er zijn al verschillende zones die gedekt zijn door zulke plannen, maar nog niet allemaal, verre van allemaal.

Dat doen we net om ervoor te zorgen dat er planmatig en gecoördineerd gewerkt wordt. Dat gebeurt wat mij betreft het best in samenwerking met Natuurpunt, dat wel niet zo scherp reageert als u het voorstelt. Ik heb het toevallig net opgezocht.

Zoals ik al zei, zullen de cijfers voor 2017-2018 tegen de zomer beschikbaar zijn. De cijfers die ik u gaf, waren slechts voorlopige cijfers.

Bart Caron (Groen): Ik kan optimistisch zijn en hopen dat er snel een plan komt met voor alle zones in Vlaanderen een planning, een timing en een aantal criteria. Maar ik ben eigenlijk pessimistisch, ik blijf erbij, minister. Het spijt me zeer, maar ik ken zones waar hakhoutbeheer gedaan wordt van boompjes van 10 centimeter diameter. Dat gebeurt gewoon om aannemers werk te geven. Er klopt gewoon iets niet in dit verhaal. U spreekt van een inhaalbeweging, maar hoe lang zal die nog duren? Er wordt al vier jaar gesproken over een inhaalbeweging. Mijn vertrouwen is echt op.

Minister, beseft u wel welke oppervlakte aan bos er elk jaar gekapt wordt? Deze winter werd er meer dan 100 hectare gekapt. Dat is een serieuze oppervlakte. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

U hebt geen argumenten. U blijft maar verhalen vertellen die op niets gebaseerd zijn, over biodiversiteit, over oppervlaktes en over prijzen. Die verhalen zijn echter niet wetenschappelijk onderbouwd. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over afspraken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de verkeershinder te beperken naar aanleiding van de werken aan enkele Brusselse tunnels – 2063 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, vorige week werden cijfers bekendgemaakt uit een onderzoek van de KU Leuven over de stagnatie van de werkgelegenheid hier in Brussel. In het artikel dat ik daarover las, stond op het einde: "Werkgeverskringen stellen dat het probleem te wijten is aan de slechte mobiliteit in de hoofdstad."

Bijna twee weken geleden kregen we daar een mooi staaltje van te zien. Op maandag 28 mei 2018 startte de nieuwe fase in de renovatie van het Reyers-complex. Die zorgde voor ongeziene hinder in de hele omgeving, met ontzettend lange files, met een verkeersinfarct als gevolg en een tijdsverlies van meerdere uren. Sommige chauffeurs probeerden ten einde raad achteruit de tunnels uit te rijden, wat de situatie natuurlijk alleen maar verergerde en gevaarlijker maakte. Ook de alternatieve routes konden het verkeer niet slikken en zaten muurvast.

Het grootste knelpunt was het Meiserplein, waardoor er lange files ontstonden vanuit Van Praet, Ter Kameren, de Leuvensesteenweg, de E40 en de wegen vanuit de NAVO.

Automobilisten die naar Brussel komen, wordt nu gevraagd om vanaf de ring de alternatieve routes te volgen. Die lopen via de A12, de Leopold III-laan en de

E411. De omleidingen zijn aangegeven met dynamische informatieborden die de snelste route aanduiden.

De Meisertunnel is in één richting opnieuw open voor het verkeer, maar nu zijn de werken gestart in de Reyers-Montgomerytunnel in beide richtingen en in de Reyers-Meisertunnel richting E40. Die drie tunnels zijn gelijktijdig dichtgegaan voor het verkeer, naar het schijnt tot het einde van het jaar of zelfs tot begin volgend jaar. De Reyers-Meisertunnel richting E40 zou afgesloten blijven tot half januari volgend jaar, de Reyers-Montgomerytunnel tot eind 2018 en de tunnel richting Montgomery tot begin 2019. Dat is de planning.

Begin deze week was er een samenkomst gepland van Brussel Mobiliteit, waarbij de situatie geëvalueerd zou worden en bepaald zou worden welke bijkomende maatregelen er genomen zouden kunnen worden voor een vlotter verkeer. Daarmee hangt het hier al dikwijls besproken project Parkway-E40 samen, dat als een van de belangrijkste doelstellingen heeft de toegang tot de stad in het oosten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op een andere manier in te richten. Zo zou de Reyerslaan op termijn worden omgebouwd tot een stadsboulevard.

Hier werden al verschillende vragen over gesteld. In antwoord op een van mijn laatste vragen om uitleg, van 1 februari 2018, antwoordde u dat het memorandum of understanding tussen Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over al dit soort problemen eindelijk rond was. Tekstueel en inhoudelijk zou er een akkoord zijn tussen de administraties en tussen u en minister Pascal Smet. Het was de bedoeling om dit memorandum even voor het kerstreces door de respectieve regeringen te sluizen, maar daar zat het nog even vast.

Sinds 1 mei 2018 wordt ook de Brusselse Leopold II-tunnel gerenoveerd. Deze renovatie zal 39 maanden duren. Tijdens het jaar wordt er in die tunnel gelukkig enkel 's nachts gewerkt. Tijdens de zomermaanden van 2018, 2019 en 2020 gaat die tunnel telkens volledig dicht. De minister voor Mobiliteit van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, Pascal Smet, zet in op alternatieven en een ontlasting van de Keizer Karellaan, wat nu al een drukke invalsweg is. Inkomend verkeer dat via het westen Brussel binnenrijdt, zal via de A12 helemaal worden omgeleid in het noorden, en de Industrielaan in het zuiden.

Tot zover enkele feiten over de situatie in en rond Brussel, waar de Vlaamse pendelaar toch heel wat last van ondervindt.

Ik hoor intussen wel dat het verkeer zich wat aan het zetten is, maar intussen krijgt men heel veel files rond Diegem. Het verkeer verplaatst zich gewoon, dat is zoals water dat zijn weg zoekt.

Minister, is over de renovatie van de vier tunnels van het Reyerscomplex en de gevolgen daarvan overleg gepleegd tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Vlaanderen, zowel op administratief als op politiek niveau? Welke afspraken zijn er gemaakt?

Welke initiatieven zult u in de toekomst nog nemen om dit fileleed te verminderen voor de Vlaamse pendelaars ten gevolge van de werken aan het Reyerscomplex?

Komt er een extra aanbod om deze Vlaamse pendelaars een alternatief aan te bieden om via het openbaar vervoer naar Brussel te pendelen? Op welke manier zal dit extra aanbod gecommuniceerd worden?

Vooraleer het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest beslist over het verminderen van de rijstroken op de E40 in het kader van Parkway, zou er eerst een proefopstelling gebeuren. Heeft deze proefopstelling intussen plaatsgevonden en wat was het resultaat ervan?

Hebben de respectieve regeringen het memorandum of understanding (MOU) intussen goedgekeurd?

Welke initiatieven zult u nog nemen om een vlotte verkeersafhandeling, zeker tijdens de volledige sluiting in de zomermaanden, te garanderen als gevolg van de renovatie van de Leopold II-tunnel?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat het Reyerscomplex betreft, zijn wij niet vooraf geconsulteerd. De medewerkers van het Verkeerscentrum werden, wat de verkeerssturing op het autosnelwegennet betreft, kort voor de start van de werken fase 1 op de hoogte gebracht. Een week voor aanvang werden na overleg tekstkarren geplaatst door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en werden afspraken gemaakt over de verkeersgeleiding.

Over de praktische modaliteiten rond de tweede fase die nu loopt, vond op 5 juni administratief overleg plaats. Ik hoop dat daardoor de verkeersgeleiding vlot kan verlopen.

Het bestaande aanbod van De Lijn, van en naar Brussel vanuit het oosten van Vlaams-Brabant is eigenlijk al zeer sterk en hoogfrequent. Daar is ook nog capaciteit beschikbaar, er moet dus niet onmiddellijk capaciteit worden bijgepompt. Er wordt op meerdere plaatsen overigens gebruikgemaakt van eigen beddingen.

De Lijn heeft dit aanbod voor de start van de eerste fase van de ingrijpende werkzaamheden aan het Reyerscomplex in december 2017 op een speciale webpagina gebundeld.

Brussel Mobiliteit dirigeert de communicatie over de werkzaamheden aan het Reyerscomplex en verwijst in de algemene communicatie naar het openbaar vervoer, en dus ook naar het aanbod van De Lijn als alternatief. Ook in een gedetailleerde communicatiewebsite wordt verwezen naar het aanbod van De Lijn.

Zelf heeft De Lijn bij de start van de werken eind mei 2018 via sociale media gewezen op haar sterk aanbod op de assen van en naar Brussel vanuit het oosten, met een link naar de webpagina. Ook in de Brusselse media heeft men die boodschap verspreid.

Tot slot is er uiteraard het performante aanbod Leuven-Brussel binnen het S-net van de NMBS.

Wat het extra aanbod voor de Vlaamse pendelaars betreft, heb ik al geantwoord toen het ging over het Reyerscomplex. Wat echter de Leopold II-tunnel betreft, was er wel een vraag naar extra capaciteit, en daar zijn we ook aan tegemoetgekomen. Ik heb daar gezorgd voor een extra investering van enkele honderdduizenden euro, op vraag van en na overleg met collega-minister Pascal Smet. We hebben afspraken gemaakt over openbaar vervoer, doorstroming en verkeerscommunicatie. We hebben ook gezorgd voor frequentieverhogingen van De Lijn voor de werkzaamheden aan de Leopold II-tunnel.

Deze extra investering in het aanbod van De Lijn wordt verstrekt door doorstromingsmaatregelen voor De Lijn in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. We hebben gevraagd dat wanneer wij zorgen voor een hogere frequentie en meer capaciteit, er ook iets wordt gedaan ten voordele van de doorstroming van de bussen van De Lijn.

Wat de zogenaamde Parkway betreft, heb ik geen nieuwe gegevens. Daar is inderdaad een testfase beloofd en nog eens beloofd, maar verder heb ik daar geen actuele informatie over.

Het MOU is bij mijn weten nog niet goedgekeurd door de Brusselse Regering. Ik krijg daar ook geen signalen over. We hebben wel een principiële akkoord met Brussels minister-president Vervoort en minister Smet, maar daar blijft het bij. Het akkoord bepaalt dat er regelmatig zal worden overlegd tussen de betrokken administraties over verschillende grote mobiliteitsprojecten met grensoverschrijdende aspecten, dit om tijdens werken begeleidende maatregelen te nemen om de bereikbaarheid te garanderen, de verkeersoverlast zoveel mogelijk te beperken en de leefbaarheid in woonbuurten te garanderen en desgevallend ook in een bijkomend openbaarvervoeraanbod te voorzien, zoals we ook hebben gedaan in het kader van de werken rond de Leopold II-tunnel.

Intussen is wel een overeenkomst gesloten tussen de administraties. We hebben een protocolakkoord afgesloten in het kader van de mobiliteit en de begeleidende maatregelen tijdens de werken met een grote impact, waarin ook enkele principes vervat zitten die ook in het MOU zitten. Zo is er regelmatig overleg tussen de administraties over grote mobiliteitsprojecten met grensoverschrijdende aspecten in functie van, zoals net gezegd, bereikbaarheid, verkeersoverlast, leefbaarheid en om desgevallend te zorgen voor een extra vervoersaanbod. In het MOU zijn dat grotere, algemenere principes. Hier zitten ten aanzien van deze concrete grote mobiliteitsprojecten onze administraties samen aan tafel.

Ik voorzie, in overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, in een verbeterd communicatieaanbod op maat. Sinds 2012 zijn er tussen het Verkeerscentrum en Mobiris, het Brussels equivalent, operationele afspraken om verkeersstromen via vooraf bepaalde alternatieve routes naar Brussel-centrum te sturen bij problemen op de grote invalssassen. Hiervoor maakt het Verkeerscentrum gebruik van de dynamische borden op het hoofdwegennet in de regio en worden deze omleidingen mee opgenomen in de verkeersinformatiestroom. Het Verkeerscentrum zal de communicatie van het Brusselse Gewest over het tunnelproject Leopold II maximaal ondersteunen. Ik ben daar gedetailleerd op ingegaan in mijn antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Doomst.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Laat me duidelijk zijn: ik vraag zeker niet dat de testfase 'Parkway-E40' op dit moment zou gebeuren, want het is daar nu al moeilijk genoeg. Het zal eerder iets zijn voor de loop van volgend jaar als alle werken aan de tunnels af zijn. Als dit er nu nog eens bovenop komt, dan geeft dat trouwens geen eerlijk en duidelijk beeld als gevolg van die werken.

Het is hoopgevend dat er ten minste een protocolakkoord is tussen de administraties en dat er op dat vlak al beter wordt overlegd en samengewerkt dan een paar jaar geleden. Dat is positief. Dat het politieke MOU er nog altijd niet is, daar zitten misschien andere zaken voor iets tussen. Ik kan me voorstellen dat het in een verkiezingsjaar niet gemakkelijker zal worden, hoewel daar waarschijnlijk geen grote geheimen in staan, maar misschien wel zaken die hier of daar wat gevoelig liggen. Ik weet het niet. U kunt er misschien meer over vertellen.

Ik vind het zeer goed dat er voor de sluiting van de Leopold II-tunnel tijdens de zomermaanden, samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, extra geïnvesteerd wordt om de capaciteit en de frequentie van bepaalde lijnen te verhogen. U spreekt over enkele honderdduizenden euro's, wat een mooi bedrag is. Voor wie is dat aanbod bedoeld? De pendelaars die Brussel binnenkomen, komen een beetje van overal. Wie van Aalst of Gent komt bijvoorbeeld, moet toch ergens kunnen overstappen op die bussen. Hoe zal dit werken? Is dit enkel bedoeld voor mensen die al in de onmiddellijke rand rond Brussel wonen en die die bussen al kennen? Het is mij niet duidelijk wie daar gebruik van zal maken. Zullen we met dat aanbod voldoende mensen bereiken die anders zullen vastlopen bovengronds in Brussel?

Minister Ben Weyts: Het gaat om een verhoging van de frequentie en de capaciteit van bestaande lijnen. We proberen dit kenbaar te maken, zowel via de communicatie van het Brusselse Gewest als via onze eigen communicatie. Vanuit het Brusselse Gewest wordt in de radiospots altijd gewezen op het aanbod van het openbaar vervoer als alternatief, in de hoop dat men dan ook eens effectief naar de websites surft van de werken en/of De Lijn waar er gewezen wordt op dat extra aanbod. Ik denk dat een nieuw aanbod of uitzonderlijke omstandigheden ook regelmatig benadrukt worden op onze website.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het statuut van de zelfstandige rijinstructeur – 2080 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, het vormingsmoment van de vrije rijbegeleider is sinds 1 oktober 2017 in werking. We herinneren ons nog allemaal de commotie met betrekking tot de bevoegdheidskwestie. Dit is echter in werking getreden en het is een verplicht onderdeel voor wie de kandidaat-bestuurder zelf wil leren autorijden. De rijbegeleider dient een vormingsmoment van drie uur te volgen. Wat ik daarover hoor, is overwegend positief.

Vorig jaar debatteerden we hier over de rol van de zelfstandige rijinstructeur. Meerdere malen pleitte ik ervoor, voor het laatst op 29 maart 2017 in de plenaire vergadering, om ook de zelfstandige rijinstructeurs de mogelijkheid te geven het vormingsmoment aan te bieden, indien zij aan bepaalde voorwaarden voldoen. U liet toen een heel duidelijke opening. We waren het er samen over eens dat dit op geen enkel moment ten koste mag gaan van de kwaliteit en dat het statuut gelijkgeschakeld moet zijn. De zelfstandige rijinstructeurs moeten over dezelfde brevetten beschikken als de rijinstructeurs die aangesloten zijn bij een erkende rijsschool. Er werd toen beslist dat de zelfstandige rijinstructeurs onder die voorwaarden dit vormingsmoment mogen aanbieden.

Momenteel maakt u werk van een level playing field, wat ervoor moet zorgen dat alle spelers binnen de rijopleiding aan dezelfde voorwaarden voldoen. We moeten het ontwerp van decreet daarover nog afwachten, maar deze vraag om uitleg is ingegeven door de onrust in de praktijk. Een aantal zelfstandige rijinstructeurs vrezen dat het zelfstandigenstatuut zou worden afgeschaft waardoor ze zich zullen moeten omvormen tot een erkende rijsschool of genoodzaakt zullen zijn om zich daarbij aan te sluiten.

Is er sprake van het afschaffen van het zelfstandigenstatuut van de zelfstandige rijinstructeur? Moeten de zelfstandige rijinstructeurs aan bijkomende voorwaarden voldoen? Indien ja, welke? Wanneer mogen we het ontwerp van decreet verwachten? Zijn er extra aandachtspunten waarmee de zelfstandige rijinstructeurs rekening dienen te houden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik schets eerst het algemene kader. Je hebt vandaag twee mogelijkheden om je rijbewijs te behalen, wat uniek is in Europa: via vrije begeleiding of via professionals. Er zijn twee soorten professionals: je hebt de erkende rijsschool en je hebt de zelfstandigen. De erkende rijsscholen ressorteren onder het KB dat de voorwaarden vastlegde voor de erkenning van rijsscholen, dus de voorwaarden

voor de personen, de lokalen, de oefenterreinen, de lesvoertuigen, hoe er controle wordt gedaan en welke sancties er eventueel worden uitgesproken. Voor alle duidelijkheid, dat kunnen ook eenmanszaken zijn. Daar gaat het dus niet over. Er zijn ook veel eenmanszaken.

Daarnaast mag iemand die over een brevet en een instructietoelating beschikt, lesgeven aan kandidaat-bestuurders. Er is geen verplichting om dat binnen het kader van een erkende rijtschool te doen. Voor alle duidelijkheid, als u me vraagt hoeveel er zijn in die categorie, dan kan ik u dat niet zeggen. Er is geen erkenning, er is geen registratie. Dat is gewoon vrij. Je moet gewoon over een brevet en een instructietoelating beschikken. Dat kan wel worden gecontroleerd door de politie, bijvoorbeeld op momenten wanneer wordt vastgesteld dat een kandidaat-chauffeur in een voertuig met iemand anders zit. In dat geval moet dat brevet of die instructietoelating worden getoond.

Wat is nu het probleem? Er is aan beide kanten, zowel aan de kant van de rijtscholen als aan de kant van de zelfstandigen, wel wat wrevel over de regelgeving zoals die vandaag bestaat. Enerzijds moeten de erkende rijtscholen aan allerlei kwaliteitsvoorwaarden beantwoorden. Dat is een heel lange lijst van correcte en minder wenselijke verplichtingen en voorwaarden die worden opgelegd. De lesgevers bij erkende rijtscholen moeten jaarlijks een nascholing van 12 uur volgen. De lesgevers moeten elke vijf jaar medisch worden gekeurd. Ze moeten ook beschikken over een getuigschrift van goed gedrag en zeden. Ze moeten beschikken over voertuigen met een dubbele bediening. Die moeten zesmaandelijks worden gekeurd en moeten ook duidelijk zichtbaar gemaakt zijn als rijtschoolauto, via het rijtschoolbord op het dak van de wagen. Ze moeten een jaarlijkse kostprijs betalen, die wordt gebruikt voor de inspecties en administratieve handelingen. Ze moeten de lessen ook registreren, moeten registreren wie wanneer reed, wat de kilometerstand was. De rijtschool legt ook lessenschema's voor theorie en praktijk ter goedkeuring voor aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Anderzijds kunnen zelfstandige rijinstructeurs dan weer geen bekwaamheidsattesten verstrekken na het volgen van lessen. Er zijn twee soorten bekwaamheidsattesten, de theoretische en de praktische. De theoretische verlenen toegang tot het theoretisch examen als je tweemaal niet slaagde. Dan word je verplicht om een dergelijk attest te behalen. Van het praktische attest heb je twee vormen. Je hebt enerzijds het bekwaamheidsattest dat na 20 uur rijles toegang verleent tot het voorlopig rijbewijs, zodat men zelfstandig de baan op kan. Je hebt anderzijds, net als bij het theoretisch attest, het bekwaamheidsattest dat je moet behalen als je tweemaal niet bent geslaagd voor het praktisch examen. Je moet dan die opleiding volgen, dan krijg je dat attest en dan mag je opnieuw deelnemen aan het praktisch examen.

Die situatie creëert soms ook nog wel wat onduidelijkheid bij de burger. De uren die werden gevolgd bij de zelfstandige rijinstructeur, tellen niet mee als officiële uren en kunnen dus ook niet in rekening worden gebracht in het kader van het bekwaamheidsattest. Ik wil dat elke kandidaat-bestuurder die professionele rijles volgt, dezelfde kwaliteit krijgt. Daarom werken we aan een herziening van het KB van 11 mei 2004 met betrekking tot de voorwaarden voor de erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen. Dat is gestoeld op vier pijlers. De eerste is dat we naar één statuut willen voor rijtschool en zelfstandige rijinstructeurs. U verwees daarstraks naar het level playing field voor het terugkommoment. Eigenlijk willen we ook in dezen hetzelfde: gelijke rechten en gelijke plichten voor iedereen die zich professioneel bezighoudt met de rijopleiding. Ik denk niet dat het zin heeft om een vormingsmoment en een terugkommoment toe te voegen en het rijexamen zo grondig aan te passen als ik anderzijds geen garanties kan bieden dat de rijtschoolsector professioneel en eenvormig werkt. Dat is de ambitie.

De tweede is het verhogen van de instroom en zorgen voor het op een hedendaagse lijst schoeien van de regels op dat vlak. Ik denk dat de sector te kampen heeft met verouderd personeel en een gebrek aan instroom. We willen de opleiding en de inhoud van het examen voor die rijinstructeurs onder de loep nemen om te bekijken in welke mate we kunnen zorgen voor een verhoogde instroom. Om een concreet voorbeeld te geven, we gaan de cursussen automechanica afschaffen en willen die vervangen door een cursus algemene kennis van voertuigen en hun werking. In de praktijk blijkt immers dat wel wat vrouwen die wel zouden willen instromen, worden afgeschrikt door die cursus automechanica. We vinden het vandaag ook niet nodig dat je automecanici bent of die vaardigheden hebt. Je moet vooral weten welke de verkeersveilige opties van de wagen zijn. Dat is belangrijker dan de mechanica zelf.

Anderzijds willen we de lat ook wel een tikje hoger leggen voor de rijinstructeur. Het is echt maar een tikje. Het lijkt de evidentie zelf, maar hij of zij zal bijvoorbeeld ook een vormingsmoment en een terugkommoment moeten volgen, zodat men ten minste weet waarover men spreekt. Dat lijkt me nogal evident.

De derde pijler is het kordater kunnen aanpakken van fraude. Ik denk dat de rijschoolsector fraudegevoelig is. Dat hebben diverse discussies en casussen aangetoond die we hier in de commissie al hebben besproken, of in de media. Ik heb u erop gewezen dat, wat de zelfstandige rijinstructeurs betreft, er een beetje een Wilde Westen is. We hebben daar helemaal geen zicht op qua erkenning en registratie omdat er geen erkenningsvoorwaarden zijn op dat vlak.

Ik wil kandidaten in de toekomst beter beschermen tegen rij scholen en instructeurs die het niet zo nauw nemen met de regels. Ik wil de sector en het imago van de sector beschermen.

De vierde pijler is dat we de regelgeving willen afstoffen en toekomstgericht aanpassen. Er zijn heel wat administratieve verplichtingen waarmee we komaf kunnen maken, waardoor we het leven iets kunnen vereenvoudigen en digitaliseren. Zo schrappen we onder meer bepaalde vereisten voor een leslokaal. Een van de vereisten is bijvoorbeeld dat elke locatie waar er wordt lesgegeven, in het bezit moet zijn van een maquette van een motor. Zulke vereisten vinden we niet meer echt van toepassing.

Waar staan we nu? De voorwaarden voor het eenheidsstatuut worden grondig gescreend. We trachten daarbij een onderscheid te maken en stellen ons de vraag of de criteria en de voorwaarden die worden gehanteerd, noodzakelijk zijn voor de kwaliteit en de verkeersveiligheid. Dat zijn de twee toetsen die we doen. Daaraan meten we een en ander af. Is dat niet het geval, dan proberen we te bekijken hoe we die voorwaarden kunnen schrappen.

Dat voorstel is nog in volle ontwikkeling. Er is een eerste ontwerp voorgesteld aan de federatie van de rij scholen en de federatie van zelfstandige rijinstructeurs, die hierbij opmerkingen hebben geformuleerd. Er blijft natuurlijk overleg volgen. Sommigen hebben onmiddellijk geageerd. Dat lijkt mij wat voorbarig. We blijven rond de tafel zitten. Het moet ieders ambitie zijn om te gaan naar meer kwaliteit en een betere rijopleiding. Dat geldt ook voor de rij scholen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik geef u daarop een korte reactie. Ik heb u uitgebreid horen onderbouwen waarom we deze sector goed moeten controleren, waarom we daarop een goed zicht moeten hebben en garanties moeten hebben over de kwaliteit van de rijopleiding. We zijn het daar allemaal over eens. We hebben allemaal gezegd dat die rijopleiding moet verbeteren. Het kan niet zo zijn dat verkeersongevallen doodsoorzaak

nummer één blijven bij onze jonge bestuurders. We moeten daar allemaal samen mee aan werken. Daarover is iedereen het eens.

Mijn principiële vraag blijft echter – voor zover ik weet, heb ik daarop geen antwoord gekregen: wilt u het zelfstandigenstatuut van de zelfstandige rijinstructeur afschaffen of behouden? Wilt u de zelfstandige rijinstructeur in de toekomst nog toelaten, uiteraard onder dezelfde kwaliteitseisen als de rijschool?

Minister Ben Weyts: Wel, we gaan naar één statuut, naar een samenvoeging. Het is maar hoe je het bekijkt. Zie je dat als een afschaffing van de zelfstandige rijinstructeurs of als een afschaffing van de rijscholen? Dat is een discussie over een halfvol of een halfleeg glas. Het is één statuut, één level playing field.

Lode Ceysens (CD&V): Ik heb mijn antwoord gekregen. We kijken reikhalzend uit naar het concrete ontwerp.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de financiering van het openbaar vervoer – 2093 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): De organisatie van ons openbaar vervoer en de financiering ervan is een hot topic.

Minister, we vernemen dat u de laatste hand legt aan de uitwerking van het concept basisbereikbaarheid. Daarover zijn er al conceptnota's geweest, maar het werd nog niet in wetgeving, decreetgeving omgezet. Dat model van basisbereikbaarheid is bedoeld om het openbaar vervoer op te waarderen, om meer mensen te verleiden om het openbaar vervoer te nemen. Het hele netwerk zal na de invoering geleidelijk aan worden hertekend. De bedoeling is dat we naar een soort van visgraatmodel gaan, met een hoogfrequent kernnet, gevoed door aanvullende lijnen. De vervoersregio's die zullen worden opgericht en de lokale besturen die daarin vertegenwoordigd zijn, zullen op die manier meer inspraak krijgen en zij zullen ook instaan voor het vervoer op maat in gebieden waar er geen bussen of trams rijden van het kernnet of geen aanvullende lijnen.

Het budget dat ze voor dat vervoer op maat zullen krijgen, zou, binnen een gesloten enveloppe en op eigen vraag – het is nog onduidelijk – evolueren van 32 miljoen euro – ongeveer het bedrag dat vroeger ging en nog steeds gaat naar de belbussen van De Lijn – tot boven de 100 miljoen euro – dat is dan als het leerlingenvervoer daarin verwerkt zal zijn. De vraag is natuurlijk of dat allemaal genoeg zal zijn.

Ondertussen, naar aanleiding van de algemene vergadering van De Lijn, lijkt De Lijn zelf ook wel bezorgd over de middelen die het openbaar vervoer krijgt en nog zal krijgen. De directeur-generaal heeft zich op die algemene vergadering of naar aanleiding daarvan – ik was er niet bij, maar ik heb het nadien in de krant gelezen – laten ontvallen dat steden en projectontwikkelaars het openbaar vervoer mee moeten financieren. Een van de schepenen, de schepenen van Antwerpen, heeft daarop al gereageerd dat hij daar helemaal geen zin in had.

Nu is het wel zo dat vandaag al heel wat steden en gemeenten mee financieren als ze bijkomend aanbod wensen. U hebt een antwoord gegeven op een schriftelijke vraag van mij van eind januari over overeenkomsten met derden. Dat zijn in feite de derde-

betalerssystemen, maar die toch wat verder gaan dan de typische tussenkomsten in schoolabonnementen. U hebt daar toen een gedetailleerd overzicht van gegeven. Ik tel daar meer dan 25 van dat soort overeenkomsten. Eentje ken ik toevallig goed. Op een bepaald moment verhuist UCLL, de Hogeschool van Leuven-Limburg, van de binnenstad naar een industrieterrein net buiten de stad, in Haasrode.

Om het voor al die studenten en docenten mogelijk te maken daar te geraken heeft de stad, samen met UCLL en De Lijn, extra bussen ingezet. Dat wordt voor- namelijk door de stad betaald. Als ik het antwoord goed gelezen heb, zijn er al meer dan 25 van dat soort overeenkomsten. Er zijn daarnaast ook gemeenten die zo'n overeenkomst niet afwachten en beslissen om zelf bussen in te leggen. Dat geldt voor steden als Gent, Antwerpen, Brugge. Ik las gisteren nog dat Kortrijk gaat experimenteren met een klein, zelfrijdend busje. Ik las ook dat in Waregem de ontsluiting van een industriezone enkel tijdens de spitsuren problemen geeft. Waregem reageerde daarop door te zeggen dat de stad het wel zal betalen. Kortom, op sommige plaatsen zijn er overeenkomsten en in sommige gemeenten wil men sneller gaan en doet men het zelf. Dat vind ik niet zo'n gunstige evolutie.

Intussen zijn de proefprojecten bezig om de basisbereikbaarheid uit te testen. Er is budgettaire ruimte nodig om innovatieve concepten, zoals het Vervoer op Maat, uit te testen dat nog bijna nergens bestaat. Hier en daar zijn er wel buurtbussen, maar dat is nog niet echt uitgebouwd. De taxisector wordt daar momenteel ook heel weinig bij betrokken, tenzij occasioneel 's nachts. Onze fractie is van mening dat het goed is om dit allemaal uit te proberen in die proefprojecten. Ze moeten ook de ruimte krijgen 'om te mislukken'. Dat betekent dat er mogelijk geld wordt gestoken in initiatieven die niet zullen slagen, maar dat is nu eenmaal eigen aan proefprojecten.

Daarnaast, wanneer een en ander wordt uitgerold, vrezen de lokale besturen dat de budgetten voor het vervoer op maat onvoldoende zijn, zodat zij het gevaar lopen om op te draaien voor de financiering. Nu lijken ook de kosten voor een nog groter deel van het kern- en aanvullend net bij hen te belanden. Ergens moet er de garantie worden gegeven dat het kern- en aanvullend net voldoende dienstverlening biedt en een bijkomend aanbod echt een bijkomend aanbod is.

Minister, welke garanties wilt u de steden en gemeenten geven dat de Vlaamse overheid hun een kwalitatief openbaarvervoersaanbod aanbiedt?

Hoe definieert u het basisaanbod en wat wordt als extra gezien? Worden bijvoorbeeld de nodige budgetten voorzien voor het kern- en aanvullend net, zoals uitgetekend door de vervoersregio's of zitten hier restricties op?

Indien men qua budgetten buiten de gesloten enveloppe dreigt te geraken, bijvoorbeeld omdat men hier of daar een extra lijn nodig vindt, zult u dan voorzien in bijkomende middelen voor de lokale besturen om het vervoer op maat op een efficiënte en kwaliteitsvolle manier in te richten?

Zult u voorzien in extra budgettaire ruimte voor de proefprojecten om innovatieve concepten voor het vervoer op maat uit te testen? Zo ja, hoeveel bedraagt het bijkomend budget?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Een van de uitgangspunten bij de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid is budgetneutraliteit geweest. Het is geen besparingsverhaal, maar dat betekent niet dat we extra belastinggeld gaan uitdelen binnen het concept van basisbereikbaarheid. We waren het er juist allemaal over eens dat we met de huidige beschikbare middelen tot een beter aanbod zouden kunnen komen, dat beter afgestemd is op de lokale noden.

De Lijn tekent op dit moment voor elke vervoerregio nieuwe ontwerpen voor een kern- en aanvullend net. Hierbij krijgt elke vervoerregio evenveel middelen als hij vandaag krijgt. We hebben samen met Deloitte een transparant kostenmodel uitgewerkt, zodat De Lijn perfect kan aangeven hoeveel middelen er vandaag, maar ook morgen naar welke vervoerregio gaan. De regio's kunnen dat uiteraard narekenen. Daarenboven zal er nu veel meer inspraak zijn voor de lokale besturen. Niet alleen door het beslissingsrecht over het Vervoer op Maat (VoM) en het aanvullend net, maar ook wat betreft de inspraak bij de opmaak van het kernnet. Het volledige openbaarvervoersaanbod wordt immers uitgewerkt in het kader van het regionaal mobiliteitsplan binnen de schoot van de vervoerregioraden. Steden en gemeenten zitten met andere woorden op de eerste rij om de kwaliteit mee te bewaken.

Inspraak en beslissingsrecht betekent natuurlijk ook verantwoordelijkheid. Ik begrijp dat lokale besturen van mening zijn dat ze beter kunnen inspelen op de wensen en noden van de lokale bevolking. Dat betekent wel dat die lokale besturen keuzes moeten maken binnen de beschikbare middelen. We mogen niet in een situatie terechtkomen waarbij we extra belastinggeld vanuit het Vlaamse niveau moeten uitdelen.

De eerste signalen uit de proefregio's stemmen ons positief. De nieuwe voorstellen vanuit De Lijn omtrent kern- en aanvullend net blijken al veel dichtter aan te leunen bij de lokale wensen, met veelal positieve reacties vanuit de vervoerregioraden tot gevolg.

We hebben, misschien niet enkel vanwege enige druk of lokale betrokkenheid, maar ook vanwege het idee van basisbereikbaarheid en van een grotere nadruk op een vraaggestuurd beleid in plaats van een blind aanbodbeleid, aangegeven dat rekening moet worden gehouden met specifieke lokale attractiepolen. Daar werd in het verleden een beetje abstractie van gemaakt. We zullen, tot slot, in de regelgeving een aantal minimale waarden voor het kernnet en het aanvullend net opnemen die zullen worden ingebouwd in de methodologie die De Lijn moet hanteren.

Als het om het vervoer op maat gaat, hebben we in eerste instantie een enveloppe ter beschikking gesteld voor de huidige belbussen en het leerlingenvervoer. Het gaat om respectievelijk 30 miljoen euro en 70 miljoen euro. Vanuit het idee van een zekere bundeling en coördinatie hebben we het budget van de Diensten voor Aangepast Vervoer (DAV's) ook onder het vervoer op maat ondergebracht. Voordien zijn verschillende initiatieven naast elkaar gegroeid. We proberen dat samen te brengen en tot synergieën te komen.

Indien een vervoersregio nog onderdelen van het aanvullend net aan het vervoer op maat wenst toe te voegen, kan dat met de nodige budgetten ter zake gebeuren. Deloitte en Transport & Mobility Leuven (TML) hebben in een gezamenlijke studie al eens aangegeven dat het huidig budget van 30 miljoen euro voor de belbussen op die manier tot 120 miljoen euro zou kunnen oplopen. Dat is de theorie. In de praktijk zal dat afhangen van de keuzes die elke vervoersregio maakt.

Ik voorzie in bijkomende middelen specifiek voor de proefregio's. Die middelen zijn bedoeld voor de ondersteuning van de opmaak van een mobiliteitsplan. We zullen dat ook voor de andere vijftien regio's doen. Die middelen zijn ook bedoeld om nieuwe initiatieven te testen voor het vervoer op maat in de proefregio's. Om misschien al op een vraag te anticiperen, meld ik hier dat die middelen natuurlijk eenmalig zijn. Ze zijn bedoeld om de initiatieven in de proefregio's mogelijk te maken. Op termijn keren we terug naar de beoogde budgetneutraliteit.

Vorige week hebben we de begrotingsaanpassing voor 2018 besproken. Ik heb 4,2 miljoen euro vrijgemaakt. Ik ben bereid na te gaan of we tijdens de begrotingsopmaak voor 2019 nog een bijkomende budgettaire inspanning kunnen leveren. De eerste inspanning is natuurlijk vooral op de proefregio's gericht.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. U weet dat die budgetneutraliteit precies een heilig principe is. Ik heb hier al eerder gezegd dat het tijdens de overgangperiode natuurlijk misschien even dubbelop kan zijn. Het zou natuurlijk niet goed zijn dat De Lijn op een bepaald ogenblik het kernnet met het akkoord van de vervoersregio zeer snel zou aanvullen, maar voor het vervoer op maat nog niets concreets zou hebben. Dat zou een inkrimping van het aanbod zijn. Ik vermoed dat een aantal zaken op een bepaald ogenblik misschien naast elkaar zullen bestaan om nog iemand in het laatste gehucht te vervoeren. Het gaat daarom niet om een heel grote bus, maar tijdens de overgangperiode zal het misschien net iets duurder zijn. Daarna zal het misschien allemaal stukken goedkoper en efficiënter worden, maar ik ben niet helemaal overtuigd dat we die budgetneutraliteit de komende jaren over heel de lijn zullen kunnen aanhouden.

U hebt net verwezen naar de bespreking van de begrotingsaanpassing vorige week. Het is goed dat er 4,2 miljoen euro bij komt, maar we horen hier en daar de vraag of dat geld niet op zal zijn na de opmaak van de mobiliteitsplannen in de vier proefregio's. Zal er nog geld overblijven om zaken te testen? Dat is een vraag die wordt gesteld.

Het is in elk geval zeer goed dat u bereid bent in de begroting voor 2019 een extra inspanning te leveren. Ik neem aan dat die besprekingen binnen enkele maanden zullen aanvatten. Vanaf 2019 zullen die andere vervoersregio's met de nieuwe besturen ook in gang schieten. Ze moeten van in het begin de nodige middelen hebben om ten minste een mobiliteitsplan op te stellen en om wat verder te testen.

Een ander punt dat ik wil aanhalen, heb ik eigenlijk niet in mijn vraag om uitleg verwerkt. U hebt gezegd dat ze mee mogen beslissen, maar sommigen stonden daar niet om te springen. De burgemeesters willen wel inspraak, maar met betrekking tot de beslissingen vinden ze zichzelf geen specialisten in het openbaar vervoer. Als het decreet er komt, zullen ze dat moeten doen. Die verantwoordelijkheid vergt dat ze keuzes zullen moeten maken die, soms al eens tegen hun zin, vroeger door De Lijn werden gemaakt.

U hebt duidelijk gezegd dat ze keuzes moeten maken, maar goede keuzes veronderstellen de nodige kennis. Op dat vlak horen we toch dat de steden allemaal een mobiliteitsdienst of minstens een goede mobiliteitsambtenaar hebben die de schepen of de burgemeester op die vergaderingen goed kan ondersteunen. Dat is echter niet in alle gemeenten op dezelfde wijze georganiseerd. Niet iedereen die naar de vergaderingen in een proefregio gaat, is even goed mee. Hierdoor neemt De Lijn natuurlijk nog altijd een zeer dominante positie in. Het departement zou die kennis nog wat meer moeten aanreiken. Ik heb vernomen dat hieraan wordt gewerkt, maar het zou goed zijn indien u dat nog eens zou kunnen bevestigen.

Minister, wat de budgetneutraliteit betreft, ben ik niet zeker. We denken dat tijdens de beginfase echt meer middelen nodig zullen zijn. We maken ons nog steeds bezorgd om de timing. Wanneer gaat alles in? We kunnen het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat in zijn diverse vormen waarschijnlijk niet van de ene dag op de andere dag invoeren. We zullen altijd een overgang moeten maken. Daar maken we ons wat zorgen om. Het mag niet zo zijn dat er in de regio's een kernnet en een aanvullend net komt en dat de gemeenten dan een beetje geld krijgen om hun plan te trekken. Dat zou zeer jammer zijn. Het zou het openbaar vervoer niet ten goede komen en het zou de door u zo geprezen combimobiliteit, die we met zijn allen wensen, nog veel minder ten goede komen.

Het is iets om goed in het oog te houden. We gaan het er de komende maanden zeker nog over hebben naar aanleiding van het ontwerp van decreet dat u aan

het voorbereiden bent. We zijn toch een beetje op onze hoede na alles wat wij horen vanuit het veld en van mensen die in de proefregio's actief zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik denk dat het vandaag in landelijk Vlaanderen de realiteit is dat minder dan wat er vandaag is aan verbindingen van De Lijn, niet denkbaar is. Er zijn wat verbindingen voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer en tussenin niets. Als er al iets is, is het omdat de gemeente daarvoor apart betaalt.

Collega Brouwers, ik denk dat het uitgangspunt binnen de meerderheid was om het te doen vanuit budgetneutraliteit. De proefregio's krijgen extra middelen om de redenen die u hebt aangegeven, minister. Fair enough. We zullen zien waar we kunnen landen. We willen vooral de lokale besturen meer en beter bij het aanbod en het uittekenen van het aanbod betrekken, dus meer vraaggestuurd werken. Eigenlijk moeten middelen vooral gaan naar aanbod voor de reiziger, en dat is vandaag niet aanwezig ondanks het feit dat de budgetten van De Lijn – begin jaren 90 was het nog 300 miljoen euro – gestegen zijn tot 1 miljard euro. *(Opmerkingen van Joris Vandenbroucke)*

Dat is wel de realiteit, en dat is omdat wij natuurlijk onze overheid altijd peperduur organiseren. De taak van elke overheid, of het nu federaal, Vlaams, lokaal of provinciaal is, is dienstverlener te zijn en proberen de burger, de belastingbetaler, de inwoners te helpen. Je moet zorgen dat je apparaat daarvoor is uitgerust, maar als het gros van de middelen naar je apparaat gaat en niet naar de bevolking – en ik wil dat debat met iedereen voeren – zit je fout. Een aantal mensen vergeten altijd dat we hier zitten voor de mensen buiten en dat de structuren daar dienstbaar aan moeten zijn. Dat is het punt dat ik nog maar eens wil maken.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Collega's, wat alvast al weggesmeten belastinggeld lijkt te zijn, is het geld dat is gegeven aan twee internationale benchmarks, collega Keulen, waarin de kostenefficiëntie van De Lijn is vergeleken met openbaar vervoer in Noordrijn-Westfalen, in Nederlands Limburg, in Noord-Brabant, in Schotland. Daaruit bleek dat de kostprijs om iemand een kilometer te vervoeren in Vlaanderen niet hoger ligt dan in die vervoersregio's waar men ook met geliberaliseerde modellen werkt. Dat er massaal geld over de balk wordt gesmeten, klopt gewoonweg niet. Dat blijkt uit studies waar ook belastinggeld aan is gegeven. Ik stel voor dat u die studies toch eens leest en dat u die conclusies eindelijk eens erkent.

Ik ben blij te horen dat er consistentie zit in wat collega Brouwers vertelt. Ik heb anderhalve week geleden van collega de Kort op een bijzonder interessant debat bij ACV Openbare Diensten vernomen dat er een periode moet aanbreken van opnieuw toenemende exploitatiebudgetten als deze meerderheid in de toekomst wil waarmaken wat ze zegt te willen doen. Tegen 2019 zal De Lijn op tien jaar tijd, zeven jaar bespaard hebben op de exploitatiebudgetten, niet alleen in deze legislatuur, maar ook in de vorige legislatuur.

Minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Ik vind het een heel interessante vraag die collega Brouwers heeft gesteld over de gesloten budgetten en de mate waarin daarmee de hervorming kan worden gefinancierd. Het zou kunnen dat het al in de conceptnota stond, maar ik ben niet zeker: de vrijheid om tarieven te zetten. Zijn er vrijheidsgraden in de verschillende vervoersregio's? Of blijft u uitgaan van een concept waarbij elke Vlaming, waar hij ook woont in Vlaanderen, voor het nemen van een bus, een tram of een eventueel ander vervoersmiddel, in een van die drie lagen – kern, aanvullend net, vervoer op maat – hetzelfde tarief betaalt? Wordt er in de toekomst eventueel gedifferentieerd? Op dit moment is dat namelijk nog niet het geval. Die invalshoek heb ik nog niet gehoord in de vraagstelling. Vandaar mijn bijkomende vraag.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Collega's, mijn eerste punt heeft collega Keulen al helemaal gesteld. Het ging over de dekking, zeker in de landelijke gemeenten. Over de prestaties van het openbaar vervoer en over de performantie denk ik ook hetzelfde als collega Keulen, in tegenstelling tot collega Vandenbroucke, maar dat is allang geen geheim meer. Mijnheer Vandenbroucke, we hebben het in hoorzittingen hier ook al gehoord van specialisten en mensen uit het buitenland dat het ook met De Lijn wel iets performanter kan. Dankzij de enorm gestegen budgetten van de laatste jaren mag er toch iets meer uitkomen voor de Vlaamse belastingbetaler.

Mevrouw Brouwers, ik schrok een beetje van u. Ik dacht dat een van de grote voordelen van de basisbereikbaarheid net meer inspraak voor de lokale besturen en steden en gemeenten was, zeker wanneer het gaat over het inrichten van de kernnetten. Nu komt u zeggen dat u er een beetje aan twijfelt. Ik denk toch dat van een burgemeester en zijn schepenen mag worden verwacht dat zij elke straat in hun stad of gemeente kennen en dat ze de noden over eender welke transportmodus – fiets, voetganger, openbaar vervoer – kennen. Als dat niet zo is, kunnen ze toch in overleg gaan met die buurt of die wijk die door een of andere beslissing wordt getroffen. Ik vond het een beetje een rare wending.

Minister, wat natuurlijk niet meer zal zijn, is dat men bij elke buslijn die niet meer het vorige traject volgt of wordt afgeschaft, kan zeggen dat het de schuld is van minister Weyts of minister Crevits.

Daarom vind ik het wel een goed idee dat ook de lokale mandatarissen betrokken worden zodat zij ook verantwoording kunnen afleggen als een en ander veranderd wordt in hun vervoerstraject.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U voorspelt dat ik van heel wat kritiek zal worden verlost, maar ik vrees ervoor.

Wat betreft de laatste discussie: er is nog nooit zo sterk bespaard op de werking van het apparaat, maar je mag dat natuurlijk niet vermengen. Als het gaat over de discussie over de exploitatie, en jij doet het voorkomen alsof er bespaard is op het aanbod, dan is het niet waar. Er is niet bespaard op het aanbod, integendeel. Het aantal plaatskilometers is toegenomen. Wij hebben wel bespaard op het apparaat. Wij hebben ervoor gezorgd dat de kostendekkingsgraad ongelooflijk gestegen is van 15 tot 16 procent naar meer dan 20 procent op enkele jaren tijd, dat er toch meer geïnvesteerd is en dat er zelfs een beetje meer aanbod is gecreëerd. Dat kan allemaal als we wat efficiënter gaan werken. Toch is ook de studie waarvan u vindt dat het weggesmeten geld is, mijnheer Vandenbroucke, de twee studies van de internationale benchmark ... *(Opmerkingen van Joris Vandenbroucke)*

U zei dat dat weggesmeten geld is, maar u vindt de conclusies interessant. Dus is de investering in die studie uiteindelijk toch interessant gebleken. Ik vind dat we dat benchmarken gewoon moeten doen en dat we dat trouwens steeds moeten doen. We voeren de hele besparingsoperatie op het apparaat net door om ervoor te zorgen dat De Lijn een sterke performante organisatie kan zijn die de vergelijking met private spelers kan doorstaan in de operatie naar 2020. In 2020 zal het willens nillens zijn. In 2020 zal ze die test moeten doorstaan. Daarom willen we De Lijn klaarmaken, net vanuit een grote bezorgdheid ten opzichte van De Lijn. We willen dat De Lijn er staat in 2020. Met alle respect, maar degenen die zeggen dat we niet moeten besparen op De Lijn ... Wel ja, dan zullen we in 2020 sneuvelen. Dan vrees ik dat het gedaan zal zijn met het intern operatorschap van De Lijn. Het ene volgt uit het andere.

Ik denk dat die benchmark ook goed is vanuit het goedehuisvaderschap en dat er interessante conclusies uit konden worden getrokken, bijvoorbeeld met betrekking tot de tarieven. Zelfs na de hervormingen die we hebben doorgevoerd inzake de tarieven, hebben we nog altijd de scherpste tarieven in vergelijking met vergelijkbare regio's.

Mevrouw Brouwers, wat niet vervangen wordt, blijft rijden. Ik weet niet of daar een grote meerkost uit zal ontstaan. We geven alleszins een extra budget van 4,2 miljoen euro. U zegt dat u vreest dat dat op zal gaan aan de expertise bij de opmaak van de vervoersplannen en de mobiliteitsplannen. Dat hebben wij zelf in de hand. Ik kan dat uitsplitsen. De externe expertise bieden we via aanbesteding via het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) aan de vervoersregio's aan. Dat gaat over 3 miljoen euro. Dan is er in 1,2 miljoen euro voorzien voor vervoer op maat.

Wat betreft uw vrees in verband met genoeg kennis: we hebben enerzijds het intanken van externe expertise en daarnaast is er altijd het trekkerschap van het Departement MOW waarbij het voorzitterschap altijd in een duofunctie wordt opgenomen tussen het lokaal bestuur en een vertegenwoordiger van het Departement MOW. Als u vreest dat De Lijn daar het lokale niveau zal overbluffen met expertise en kennis, wel we hebben daarvoor een pendant in de vorm van departementsexpertise en externe expertise die we intanken.

De timing heb ik vorige week in detail gegeven. We zullen er natuurlijk de gemeenteraadsverkiezingen over laten gaan. De vervoersregioproefprojecten blijven lopen. We gaan ervan uit dat in de loop van 2019 de vervoerregioplannen in al die 15 vervoerregio's op punt zullen staan om vervolgens volledig te worden uitgerold.

Omtrent de tarieven hebben we nog niets beslist. Het is wel zo dat er vandaag verschillende tarieven bestaan. Bij De Lijn in Limburg bijvoorbeeld geldt een ander tarief dan voor andere lijnen. Ik denk dat dat onder een vorige regering werd ingevoerd. Dat principe bestaat dus wel, maar ik herhaal dat er nog geen beslissing is genomen met betrekking tot de tariefvrijheid in de vervoerregio's.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik dank u voor uw bijkomende antwoorden, minister.

Wat de CD&V-fractie eigenlijk vraagt, is dat die proefregio's niet enkel op papier bestaan. Wij vragen dat er toch echt wel wat dingen worden uitgetest. Dat horen we tot op heden nog niet echt. De vrees is dat er op een bepaald moment blinde vlekken gaan ontstaan waar vroeger misschien een veel te grote en lege bus van De Lijn rondreed. Dat willen we niet meer, maar er moet wel iets in de plaats komen. Het openbaar vervoer op het platteland mag ook kwaliteitsvol worden georganiseerd.

Het zijn inderdaad, collega, de gemeenten die daar in het kader van die regio mee over mogen beslissen. Hier en daar is er een burgemeester die dat gewoon niet wil, dat wou ik aangeven. Men is niet overal even bereid of klaar om daaraan te participeren. Dat heeft veel te maken met de organisatie in de gemeente. Men heeft om een of andere reden bijvoorbeeld geen mobiliteitsambtenaar.

Ik hoor dat er 3 miljoen euro naar die mobiliteitsplannen zal gaan, dat er een bestek in de markt wordt gezet door MOW. MOW heeft ook heel veel data over vervoersstromen die de gemeenten nu niet hebben. Bent u bereid om die kennisoverdracht te realiseren? Dan zouden de regio's en gemeenten veel beter onderbouwd daaraan kunnen werken. Nu weten zij heel veel dingen niet. De bussen stoppen niet aan de gemeentegrenzen, dus ... Ze hebben er niet altijd zicht op. Misschien zit er in hun gemeente niemand op, maar een gemeente verder wel. Al die informatie die bij het departement bestaat, zou toch naar onder moeten doorstromen.

Ik was niet aanwezig op dat debat, mijnheer Vandenbroucke. De heer de Kort heeft mij daar vervangen. Wij zijn natuurlijk helemaal te vinden voor de reorganisatie die De Lijn nu intern doorvoert om nog efficiënter te kunnen werken. Het personeelsbeleid wordt gereorganiseerd. Men is een heel organigram aan het uittekenen. We hebben daar wel wat vragen over, zoals iedereen, maar op zich is dit een zeer goede oefening. Op die manier doet men een besparing op de organisatie.

Wat ik wou zeggen, en waarschijnlijk de heer de Kort ook, is dat men op langere termijn misschien voor frequentieverhogingen op het kernnet op een bepaald moment toch weer extra gaat investeren. Dat is dan niet in de organisatie en het personeel, tenzij misschien een keer voor een extra chauffeur. Als er voor de reiziger toch extra aanbod nodig is, moeten we dat toch nog kunnen betalen, zodat we niet in dat carcan blijven zitten van budgetneutraliteit en geen euro meer. Ik spreek over binnen een aantal jaren, niet over vandaag. Nu zegt u ook dat er de 32 miljoen euro is, en die is oplopend. Daar zal men in een eerste fase wel zijn plan mee kunnen trekken. Op termijn, denken wij, als men een goed uitgebouwd concept basisbereikbaarheid wil, dat men misschien toch ook her en der extra investeringen zal nodig hebben ten opzichte van vandaag.

Dienen die 3 miljoen euro voor de mobiliteitsplannen voor de vijftien regio's? Daar was ik net niet zo zeker van. Ik denk niet dat het alleen voor de proefregio's moet dienen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.