

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C15 – OPE2**
zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 8 oktober 2009

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de maatregel om passagiers vooraan te laten instappen op bussen van De Lijn en over de bijhorende administratieve boete	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke problemen bij de financiering van de nieuwe Vlaamse zeesluizen en het advies van de Vlaamse Havencommissie ter zake	6
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen en het baggeren van de Vlaamse waterlopen	12
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van het Spartacusplan	16

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de maatregel om passagiers vooraan te laten instappen op bussen van De Lijn en over de bijhorende administratieve boete

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vanaf 21 september werd het verplicht om vooraan op te stappen op de bussen van De Lijn. Reizigers die toch achteraan opstappen, riskeren een toch wel fikse boete van 75 euro, ook als ze een geldig ticket of abonnement hebben.

Deze maatregel kan voor nogal wat verwarring zorgen, want hij geldt niet voor trams, omdat die vrij lang zijn en meer deuren hebben – al heeft men de maatregel niet opgelegd voor de oude PCC-trammetjes (PCC: President's Conference Committee).

De maatregel kan ook zorgen voor problemen met de doorstroming. Ik heb al aan den lijve ondervonden dat de maatregel niet vanzelfsprekend is in grootstedelijke gebieden. Dagelijks staan er tijdens de piekuren grote groepen mensen bij de deur vooraan te wachten, en dat zorgt, zeker weten, voor problemen.

De maatregel zorgt ook voor problemen voor de chauffeur. Mensen stappen op en posteren zich bij een deur waar ze makkelijk kunnen afstappen. De chauffeurs moeten de mensen voortdurend aanmanen om door te schuiven, maar dat lukt niet zo goed.

Men heeft dit verkocht als een veiligheidsmaatregel, maar ik heb er mijn twijfels over of hij de veiligheid wel ten goede komt. Als je ziet hoe de mensen opstappen, hoe ze zich posteren in vaak overvolle bussen, dan zie ik niet in welk voordeel er is op het vlak van veiligheid.

De maatregel wordt algemeen aangevoeld als een maatregel tegen het zwartrijden, maar het is nog maar de vraag of dit lukt. Tot nu toe heb ik amper chauffeurs ontmoet die naar het ticket vragen, de meeste mensen stappen gewoon vooraan op zonder hun ticket te tonen.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal vragen bij deze ingrijpende, bijna strategische beslissing van De Lijn.

Wie heeft de beslissing genomen? Heeft de raad van bestuur dat gedaan, en zo ja, was u daarvan op de hoogte?

Waar werd deze maatregel uitgetest? Die test is belangrijk. Het is immers vooral in de grootstedelijke gebieden dat er problemen zijn, ik hoop dan ook dat de maatregel werd uitgetest op een aantal lijnen in grootstedelijke gebieden.

Wie heeft beslist over de vrij hoge boete? Hoe zal de controle worden uitgevoerd? Ik gebruik het openbaar vervoer heel regelmatig en ik kom heel weinig controleurs tegen. Zal de controle worden opgevoerd? Of zal de chauffeur moeten controleren? Als de chauffeur die taak ook op zich moet nemen, dan vrees ik ervoor.

Welke maatregelen werden getroffen om te voorkomen dat er vertragingen ontstaan?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik kan de heer Watteeuw misschien al een deel van het antwoord geven, alhoewel dat niet aan mij is. Ik woon in Leuven, dat is toch de vierde grootste stad van Vlaanderen, en wij zijn al sinds jaar en dag proefkonijn voor het vooraan instappen op de bus.

Misschien zijn de Leuvenaars meer gedisciplineerd dan anderen, maar dat verloopt daar perfect. De doorstroming gaat vlot omdat iedereen weet dat men vooraan moet instappen en achteraan moet uitstappen. De chauffeur moet inderdaad nu en dan wel eens vragen om door

te schuiven, maar iemand die regelmatig de bus neemt, weet dat zelf ook wel. Eigenlijk is er dus een circuit in de bus en is de doorstroming van de passagiers op de bus perfect.

Zonder de maatregel is het zo dat de mensen die moeten uitstappen, staan te drummen terwijl anderen willen instappen. Met de maatregel is het heel duidelijk: één deur om in te stappen, de andere om uit te stappen. Bij ons werkt dit al sinds jaar en dag perfect. Ik ben ook een regelmatige busgebruiker. Misschien gaat het om een gewoonte en moeten de andere Vlamingen zich nog aanpassen.

Een ander punt is dat de chauffeur door het contact met de opstappende reizigers – al is het maar eventjes een oogcontact – zorgt voor een vorm van controle. Het veiligheidsgevoel zal zeker verhogen. Bovendien zorgt de maatregel voor controle op het zwartrijden. Wie moet betalen, gaat natuurlijk langs bij de chauffeur. Wie een abonnement heeft, steekt dat eventjes in de lucht en stapt in een tweede rij op. Zo gebeurt dat bij ons, en dat verloopt perfect.

Mevrouw de minister, ik wou van de gelegenheid gebruik maken om even iets aan te kaarten dat misschien niet direct iets met de vraag te maken heeft. In het Leuvense is er momenteel een groot gebrek aan chauffeurs. Ik vraag mij af of controleurs van De Lijn, die vaak gepromoveerde oud-chauffeurs zijn, tijdelijk kunnen worden ingeschakeld om het gebrek aan chauffeurs op te vangen. Ik heb het dan over controleurs uit het Leuvense, maar ook over controleurs uit andere regio's. Dat kan wellicht, aangezien u die nu iets minder nodig hebt om het zwartrijden tegen te gaan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, collega's, de vraag van mijnheer Watteeuw vraagt erom een stukje van de geschiedenis van het dossier weer te geven. Hopelijk zult u daarna begrijpen vanwaar de maatregel komt.

Een hele tijd geleden werd een sociaal veiligheidsplan voor De Lijn goedgekeurd. Dit plan, 'Veilig op weg', was een actualisering van het veiligheidsbeleid. Als gevolg van een incident tussen reizigers met dodelijke afloop werd op 14 juli 2006 door mijn voorganger, minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen Kathleen Van Brempt, voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Het vooraan instappen was een van de deelprojecten van het plan. De implementatie van de deelprojecten van dat op 14 juli 2006 goedgekeurde plan gebeurt binnen de stuurgroep 'Veilig op weg', en in die stuurgroep zit een kabinetsmedewerker van de bevoegde minister.

Tijdens een stuurgroepvergadering op 16 november 2008, dus tijdens de vorige legislatuur, werd beslist om het vooraan instappen in te voeren op alle buslijnen. De startdatum werd bepaald op de stuurgroepvergadering van 20 januari 2009. De beslissingen van die stuurgroep werden officieel meegedeeld aan de raad van directeurs van De Lijn. Ik zeg dit om het niveau waarop de beslissingen werden genomen even te situeren.

Uiteraard is die maatregel niet zomaar uit de lucht komen vallen. Er zijn heel wat proefkonijnen geweest. In Vlaams-Brabant startte men al op 1 december 2003 met het project 'vooraan instappen'. Vandaar, mevrouw Brouwers, allicht de goede gewenningsverschijnselen die het busgebruik in Leuven kenmerken.

Ik bracht een overzicht mee van alle lijnen waar het vooraan instappen, gespreid over de jaren, is ingevoerd. Ik zal dat overzicht aan de commissiesecretaris overmaken. Op 14 mei 2007 werd gestart met een proefproject in andere entiteiten. In Oost-Vlaanderen werd het project ingevoerd op drie lijnen, in West-Vlaanderen waren dat er vijf en in Antwerpen zes. In Limburg, mijnheer de voorzitter, werd in 2007 het project ingevoerd op lijn 29. Er zijn dus proefprojecten in alle Vlaamse provincies.

Het voorstel om de maatregel overal in te voeren, werd uiteraard pas goedgekeurd na de evaluatie van de voorgaande proefprojecten.

Er is gedurende een week een zeer intensieve begeleiding geweest door controleurs van De Lijn. Zij keken erop toe of de maatregel effectief werd nageleefd. Het is uiteraard niet de bedoeling mensen zomaar te beboeten onmiddellijk na de vaststelling van een inbreuk, zeker niet met een pas ingevoerde maatregel.

Er wordt ook op toegezien dat als controlepersoneel aan de halte vaststelt dat er reizigers achteraan willen instappen, ze die reizigers erop wijzen dat dat niet mag. Uiteraard wordt iemand die zeer halsstarrig weigert om vooraan in te stappen beboet.

Die boetes zijn geregeld in een besluit dat al enkele jaren oud is. Het gaat om een besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Het vervolgbesluit van 26 januari 2007 heeft dat eerste besluit een beetje gewijzigd. Dit besluit bepaalt het hele systeem van administratieve geldboetes bij overtredingen op reglementen. De omvang van de geldboetes wordt bepaald en ook de te volgen procedures. Het niet-naleven van de maatregel betreffende het vooraan instappen valt ook onder die procedure. Dat staat bepaald in artikel 67.4 en in artikel 67.5. Het gaat over het niet-naleven van regels over exclusief gebruik van deuren van voertuigen van De Lijn en het weigeren om gevolg te geven aan aanwijzingen van chauffeurs of van controlepersoneel.

Mijnheer Watteeuw, die boete bedraagt inderdaad, conform dat reglement, 75 euro. Dat is een heel bedrag en ik heb daar wat uitleg over gevraagd. Er bestaan maar twee types boetes. De boetes van type 1 zijn de boetes voor hinderlijk gedrag; de boetes van type 2 zijn de boetes voor gevaarlijk gedrag. De boetes van type 2 bedragen 150 euro. Die boetes liggen vast. Je valt ofwel in het ene of in het andere systeem. Als je dat wilt veranderen, moet je dat besluit veranderen.

De Lijncontroleurs staan in voor de controle op de naleving van alle regelgeving. Zij doen dus ook de kwaliteitscontroles, de fraudecontroles, de controles met betrekking tot verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Zij moeten in principe dus ook de regels inzake het vooraan instappen controleren, terwijl ze hun dagelijkse taken uitoefenen. Momenteel zijn er geen extra controleurs ingezet voor die controle, maar tijdens de eerste weken van het vooraan instappen waren de Lijncontroleurs die er al zijn, nadrukkelijk aanwezig om het invoeren van dat vooraan instappen mee te begeleiden.

Mijnheer Watteeuw, wat het tijdverlies betreft, ik heb er alle begrip voor dat u stelt dat dit wel een verrassing is, zeker als dit gebeurt op een nieuwe lijn. Uit de evaluatie van de proefprojecten is echter zeer manifest gebleken dat dit een zeer tijdelijk fenomeen is. Uit de proefprojecten blijkt dat er inderdaad een beperkt tijdverlies is, omdat reizigers hun vervoerbewijs moeten zoeken, of omdat ze het nog niet gewoon zijn. Na drie à vier dagen worden er echter vrijwel geen vertragingen meer opgetekend. De ervaringen uit het verleden geven dus zeer veel goede moed en de hoop dat dit in de rest van Vlaanderen op dezelfde manier zal evolueren als op die plaatsen waar proefprojecten hebben plaatsgevonden.

Ik heb wel gevraagd dat er, één maand na het algemeen invoeren van het vooraan instappen, een eerste evaluatie zou plaatsvinden. Ik denk dat dit op 20 september werd ingevoerd. Afhankelijk van de resultaten kunnen we eventueel bijsturen. Als we merken dat er bepaalde knelpunten zijn, kan er worden bijgestuurd. Die evaluatie is dus zeker gepland.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kan u verzekeren dat er, sinds die maatregel twee weken geleden werd ingevoerd, in een stad als Gent wel degelijk doorstromingsproblemen zijn. Er zijn echt wel frequent vertragingen op diverse lijnen. We zien de moeilijkheden elke dag aan drukke haltes. Dat lijkt me zeer moeilijk op te lossen, aangezien er op die lijnen heel veel reizigers moeten instappen.

Het is natuurlijk goed dat er een evaluatie komt. Ik zal dit dossier natuurlijk blijven volgen. Ik hoop dat er wat aanpassingen zullen gebeuren. Een van de moeilijkheden is dat in Vlaanderen

nog altijd kan worden betaald op de bus. Op zich is dat natuurlijk geen probleem, maar in combinatie met het vooraan opstappen zorgt dat voor heel wat moeilijkheden. Als aan een halte dertig mensen moeten opstappen en één of twee mensen moeten betalen, dan is de opstapcapaciteit meteen heel wat kleiner.

Mevrouw de minister, dit lijkt me toch wel een ingrijpende maatregel. U stelt dat dit afkomstig is van de stuurgroep veiligheid en is voorgelegd aan de raad van directeurs. Ik vind dat die maatregel eigenlijk zou moeten worden voorgelegd aan de raad van bestuur. Het is een strategische beslissing, die de manier waarop De Lijn zijn taak uitvoert, verandert. Dit heeft effecten op de doorstroming. Dit zou minstens daar moeten gebeuren.

Het gaat inderdaad over een aanzienlijk bedrag. Uw uitleg daarover zal natuurlijk wel kloppen, maar een dermate hoge administratieve boete leidt soms tot absurde situaties. In sommige steden en gemeenten kunnen jongeren gratis rijden. Als ouder zal men dan maar meemaken dat zijn kind gratis mag rijden, maar dat men dan even later een boete van 75 euro mag betalen. Dat lijkt me disproportioneel. Hier zouden toch wel enige aanpassingen moeten gebeuren.

Ik wacht de evaluatie af. Het laatste woord is zeker nog niet gezegd over deze maatregel.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Brouwers, ik had u daarnet niet geantwoord. Ik zal uw suggestie mee in overweging nemen.

Mijnheer Watteeuw, we zullen die maatregel uiteraard evalueren, maar u doet enigszins afbreuk aan de positieve ervaringen. U vroeg me waar dat vandaan komt. Ik heb aangetoond dat er enorm veel proefprojecten zijn geweest. Er was dus eigenlijk wel een aanleiding.

Ik heb u ook gezegd dat dit zelfs een dossier is dat door de Vlaamse Regering is goedgekeurd, in 2006. Die algemene maatregel is dus toen al goedgekeurd. Het tariefsysteem dateert zelfs al van 2004. Als ik me niet vergis, is dat nog een legislatuur vroeger. Er valt natuurlijk veel voor te zeggen. We zouden tien boetetarieven kunnen hebben. Het voordeel van dit systeem is dat er maar twee tarieven zijn. Dat is eigenlijk een vrij transparant systeem: er zijn twee soorten inbreuken en twee soorten boetes. We zullen uiteraard de hoogte van die boete eens bekijken. Het is in eerste instantie niet de bedoeling van die maatregel dat dit zwaar wordt bestraft, maar wel dat die wordt nageleefd en dat die op een goede manier kan zorgen voor wat meer sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik twijfel sterk aan dat element van de sociale veiligheid, als ik zie hoe dit verloopt op lijnen met veel reizigers. Het kan zijn dat er goede ervaringen zijn op andere plaatsen, maar ik zie dat in een stad als Gent bussen vijf à tien minuten vertraging oplopen, gewoon door deze maatregel. Dit is geen reclame voor het openbaar vervoer.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke problemen bij de financiering van de nieuwe Vlaamse zeesluizen en het advies van de Vlaamse Havencommissie ter zake

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb gezien dat mijn vraag al dateert van 1 september. Ze blijft echter nog altijd even actueel.

Het voorbije zomerreces is er heel wat te doen geweest over dit dossier, dat wij op het einde van de vorige legislatuur – herinner u – in beweging hebben gebracht door de nv Vlaamse Havens op te richten. Dat is weer een van die vele pps-constructies. Deze constructie zou onze Vlaamse zeehavensluizeninfrastructuur financierbaar moeten houden.

Ondertussen heeft het Antwerps Havenbedrijf zijn huiswerk gemaakt. Het heeft een bouw-aanvraag voor een bijkomende zeesluis op Linkeroever ingediend en daarover heeft uw Vlaamse Havencommissie (VHC) op 16 juli een advies gegeven. Dat advies was nautisch-technisch uiteraard positief, maar ik wil u toch even de slotopmerkingen van de VHC ter zake meegeven. Op het einde van het advies geeft de VHC toch een aantal bedenkingen mee, waar we minstens rekening mee moeten houden.

Ik citeer: “Het Vlaams Gewest moet instaan voor de ondersteuning van de havens in hun rol als economische poorten. De financiering van basisinfrastructuur (sluizen e.d.) is bij uitstek een taak van de overheid en de VHC vraagt om hiervoor, gegeven de bij de havens bestaande behoeften op dit vlak, een ernstige budgetverhoging te voorzien. De eerstvolgende sluisprojecten, en dus ook de Tweede Sluis Waaslandhaven, worden gefinancierd vanuit de nv Vlaamse Havens die de Vlaamse Regering heeft opgericht.

Hiervoor zal er, buiten de responsabiliseringsbijdrage vanwege de havenbesturen, nood zijn aan externe en/of private middelen om deze projecten te kunnen realiseren en om deze financiering buiten de begroting van de Vlaamse Overheid te houden. Indien deze constructie niet werkbaar of haalbaar is, heeft de Vlaamse Overheid een financieringsprobleem voor deze infrastructuurprojecten.

De VHC is van oordeel dat indien de projecten sociaaleconomisch, ecologisch en maatschappelijk gedragen worden de Vlaamse Regering een financiering dient te voorzien van deze projecten.”

Mevrouw de minister, hiermee wordt mijn vraag vandaag weer actueel. Als u De Tijd van vandaag hebt gelezen, weet u dat er ook met betrekking tot andere pps-constructies in ons systeem, heel wat aan de hand is.

In hoeverre is de nv Vlaamse Havens op dit moment reeds actief om de Tweede Sluis Waaslandhaven zo snel mogelijk te realiseren? Ik heb begrepen dat het Havenbedrijf Antwerpen zijn huiswerk heeft gedaan en een bouwvergunning heeft ingediend die rijp is voor verdere behandeling.

Stuit de nv op moeilijkheden bij het vinden van externe financiering? Ik geef u mee wat ik in de wandelgangen hoor en wat ik ook al in de wandelgangen heb doorgezegd aan de voorzitter van dit parlement en deze commissie. Ik hoor dat er ernstige financieringsproblemen zijn en dat de mensen die het dossier volgen, nu al aangeven dat wanneer er binnen drie maanden geen sluitende oplossing gevonden wordt, het hele project misschien beter begraven zou worden.

Hoe groot wordt de responsabiliseringsbijdrage van de betrokken haven? Het gaat in dezen om Antwerpen, want dat is de eerste haven die het dossier bouwrijp heeft ingediend, maar het betreft ook de andere havens. U weet dat wij altijd voorstanders zijn geweest van een bijdrage van 15 procent. Kunt u met die sleutel leven of denkt u aan andere sleutels?

Welke budgettaire buffers kan de Vlaamse Regering aanleggen voor de financiering van de zeesluizen, zoals gevraagd door haar VHC?

Gelet op de actualiteit van het BAM-dossier (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel), wil ik hier nog een vraag aan toevoegen. Eurostat heeft meegedeeld dat we de hele BAM beter zouden inbrengen in onze eigen reguliere begroting. Ik ben een leek in begrotingstechniek, maar dat lijkt mij de logica der dingen in de huidige omstandigheden. En dan kunt u natuurlijk veel dingen doen: u kunt het project herbekijken of u kunt het project herdefiniëren. Maar dit betreft de BAM. Is er in dit concrete geval nog ruimte voor een aparte pps-constructie nv

Vlaamse Zeehavens? Vreest u niet voor wat het Rekenhof afgelopen reces al had meegegeven: dat ook deze constructie beter opgenomen zou moeten worden in de reguliere Vlaamse begroting?

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uw voorganger, de toenmalige en huidige minister-president, heeft altijd gesteld dat het realiseren van de sluizen een en-enverhaal is en geen of-ofverhaal. U hebt dat enkele weken geleden bevestigd, toen we het voorrecht hadden om u te mogen ontvangen in de haven van Gent, en wij kunnen niet anders dan dat toejuichen.

De drie sluizen zijn een en-enverhaal. Het gaat om de tweede ontsluiting van de Waaslandhavens, of de sluis waarover de heer Penris het had, de tweede zeesluis in Terneuzen en de vervanging van de Visartsluis in Zeebrugge. Ze zijn alle drie absoluut noodzakelijk. De argumentatie moet niet opnieuw worden ontwikkeld, in essentie gaat het driemaal over een muizenvalscenario en dat is volgens mij afdoende om over te gaan tot de investeringsuitgaven.

Voor de haven van Gent gaat het bovendien ook over het realiseren van de ‘economy of scale’, die in onze haven helemaal verloren is gegaan omdat de laatste zeesluis dateert van 1968.

De zorgen die de heer Penris formuleert, zijn ook de mijne en allicht ook de uwe. Wij steunen het beleid van de Vlaamse Regering, de vorige en de huidige, inzake en-en voor 100 procent. Er mag en kan niet van worden afgeweken. Het is natuurlijk een dure zaak, het gaat allicht om 2 miljard euro. De constructie van nv Vlaamse Zeehavens had als doel dit te debudgetteren, dit buiten de perimeter van de Vlaamse begroting, en dus ESR-neutraal (ESR: Europees Stelsel der Rekeningen), te houden. Ik hoor, maar ik weet niet of dit al officieel werd bevestigd, dat Eurostat of INR (Instituut voor Nationale Rekeningen) de constructie van nv Vlaamse Zeehavens op de helling heeft geplaatst. Is dit ondertussen officieel of gaat het enkel om een informeel advies?

Als we even de hypothese ontwikkelen dat het werkelijk zo ver komt dat nv Vlaamse Zeehavens in de perimeter van ons budget moet komen, hoe zullen we dan in godsnaam de financiering van deze drie zeesluizen realiseren? Ik hoop dat ik op deze vraag een afdoend en bevredigend antwoord kan krijgen.

De voorzitter: Het zou goed zijn om dit op te nemen in de voortgangsrapportage. Ik wil de nieuwe collega's even medelen dat we tijdens de vorige legislatuur twee voortgangsrapportages hadden: een over de pps-constructies en een tweede over de grote infrastructuurwerken (*Parl. St. VI. Parl. 2004-09, nrs. 268/1-28*). Het gaat hier immers om een geraamde investering van 2 miljard euro. Veel van de vragen die nu worden gesteld, kwamen al aan bod in de voortgangsrapportage. Daarin kunt u bijvoorbeeld perfect zien hoe het zit met INR en Eurostat.

Mevrouw de minister, met de minister-president hebben we tijdens de vorige legislatuur een heel interessante gedachteswisseling gehad over het rapport van het Rekenhof. U weet dat het Rekenhof een tiental pps-projecten onderzocht heeft en een aantal aanbevelingen heeft gedaan. Ik vraag me af wat men nu met die aanbevelingen doet, maar ik begrijp wel dat u vandaag geen antwoord kunt geven op die vraag. Die aanbevelingen waren eigenlijk vrij streng voor de vorige regering. Het lijkt me zinvol om er in de toekomst aandacht aan te besteden.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, collega's, de suggestie van de voorzitter om dit op te nemen in de voortgangsrapportages, lijkt me niet slecht, maar het is natuurlijk de commissie die hierover beslist. De heer Penris stelt immers heel interessante vragen, maar vandaag kan ik natuurlijk geen exact antwoord geven op al die vragen, maar uiteraard moet er

in de loop van de komende weken en maanden meer duidelijkheid worden verschaft. Ik geef u de huidige stand van zaken.

Eenieder is zich ervan bewust dat onze Vlaamse zeehavens heel belangrijke motoren van de Vlaamse economie zijn. Om de nautische toegang tot de Vlaamse zeehavens te verbeteren, is het absoluut noodzakelijk dat de maritieme toegang wordt verbeterd, onder meer door ervoor te zorgen dat er nieuwe zeesluizen komen. Het gaat inderdaad zowel over een sluis in Antwerpen, als over een sluis in Zeebrugge, als over een sluis in Gent. Ze zijn op korte termijn noodzakelijk. Omwille van die noodzaak hebben we beslist om te proberen een investeringsprogramma te maken waardoor die maritieme infrastructuur zo snel mogelijk wordt verbeterd.

Op 30 april 2009 heeft het parlement het ‘decreet houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens’ aangenomen. Met dit decreet kreeg de Vlaamse Regering expliciet de machtiging om namens het Vlaamse Gewest, en onder de voorwaarden bepaald in dit decreet, de nv Vlaamse Havens op te richten of om mee te werken aan de oprichting ervan.

In artikel 3 van dit decreet wordt de machtiging omschreven, en die betreft het oprichten van een vennootschap die als missie heeft het realiseren en het ter beschikking stellen van basisinfrastructuur in het kader van de verbetering van de maritieme toegangswegen tot elk havengebied. De nv Vlaamse Havens heeft dus tot taak de realisatie van de uitbreiding van de maritieme toegangswegen tot het havengebied van Antwerpen, het havengebied van Brugge-Zeebrugge en het havengebied van Gent, aan te sturen, te coördineren en te realiseren, en dit met inbegrip van de financiering van nieuwe zeesluizen en aanhorigheden met het oog op de terbeschikkingstelling aan de havenbedrijven. Het doel van de vennootschap is dus heel ruim, maar ook heel welomschreven.

De nv Vlaamse Havens zal hiertoe voor elke te realiseren nieuwe zeesluis een dochteronderneming oprichten die belast wordt met de aanleg en terbeschikkingstelling van de betrokken zeesluis aan het havenbedrijf, zonder dat hiertoe een nadere machtiging van de Vlaamse Regering vereist is. Het is dus een heel aparte structuur die wordt opgericht.

De machtiging voor de oprichting van een dergelijke structuur werd door het parlement gegeven omdat daar een aantal voordelen aan verbonden zijn, want anders zou dat niet gebeurd zijn. Ik som ze even op.

Ten eerste is het mogelijk om een dergelijke constructie op te zetten en opdrachten toe te vertrouwen zonder dat de wetgeving inzake overheidsopdrachten hoeft te spelen tussen het Vlaamse Gewest en het privaatrechtelijke overheidsbedrijf.

Ten tweede biedt het de mogelijkheid om stap per stap te werken. Dat kan de efficiëntie en de realisatie bevorderen, maar ik kom hier straks nog op terug.

Ten derde kunnen er ook mogelijkheden ontstaan om de btw te recupereren, op voorwaarde dat er een sluitende fiscale ruling is.

Ten slotte kan het vehikel zo worden opgezet dat het niet hoeft te worden geconsolideerd met de Vlaamse overheid.

Dit zijn dus vier redenen om het te doen. De voorwaarden en redenen zijn tot op heden nog steeds aan de orde. Ik doe er geen afbreuk aan, zodat beleidsmatig verder ingezet kan worden op de implementatie van de nv Vlaamse Havens.

De oprichtingsakte en statuten zijn klaar, maar de nv Vlaamse Havens is nog niet effectief opgericht. Er dient immers eerst een heel duidelijk zicht te zijn op de haalbaarheid van de financieringswijze alvorens er van een effectieve oprichting sprake kan zijn. De vennootschap zal worden opgericht met een kapitaal van 60 miljoen euro, waarvan 25 percent volgestort. Deze middelen dienen voor studie en advieskosten en kunnen ook volstaan om

startkapitaal in te brengen in een dochtervennootschap met het oog op het realiseren van de tweede zeesluis voor de Waaslandhaven. De vennootschap kan later verder gekapitaliseerd worden, eens er absolute duidelijkheid bestaat over de totale vereiste kapitaalbreng in de op te richten dochtervennootschappen.

Het Vlaamse Gewest zal bij de oprichting een kleine 15 miljoen euro in contant geld inbrengen in het kapitaal van de nv Vlaamse Havens. De middelen worden dan ten laste genomen van het fonds ter valorisatie van de Gimv-participatie. Dit voor wat de vennootschap betreft.

Het feit dat de vennootschap nog niet werd opgericht, heeft absoluut geen vertragend effect op het dossier. De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning werd immers op 14 september 2009 bij de bevoegde instantie ingediend. Dat gebeurde trouwens niet door de haven, mijnheer Penris, maar wel door de administratie van de Vlaamse overheid.

De aanvraag werd volledig en ontvankelijk verklaard op 30 september 2009, heel recent dus, door de afdeling Stedenbouwkundig Beleid en Onroerend Erfgoedbeleid. Het openbaar onderzoek start heel binnenkort, op 9 oktober, en loopt tot en met 7 december 2009. Dit toont aan dat we met de voorbereiding voor de tweede sluis op planning zitten. De lopende voorbereidingen en besprekingen over de wijze van financiering, houden geen vertraging in van de realisatie van het project.

Het is inderdaad heel belangrijk dat er absoluut voor 100 percent uitsluitel komt over de ESR-neutraliteit van nv Vlaamse Havens enerzijds en van de drie specifieke dochtervennootschappen die moeten worden opgericht, anderzijds.

Over deze aanpak werd reeds advies gevraagd aan het INR, u hebt daaruit geciteerd. Het dossier werd ook al besproken met Eurostat. Uit deze besprekingen volgt dat de oorspronkelijke optie om het Vlaamse Gewest meerderheidsaandeelhouder te laten zijn in de drie dochtervennootschappen, niet behouden kan worden. Samen met PMV (ParticipatieMaatschappij Vlaanderen) wordt nu bekeken wat daarvan de consequenties kunnen zijn en hoe een optimale oplossing kan worden geboden. Ik kan u vandaag nog geen oplossing voorleggen omdat we hierover nog in volle bespreking zijn, vandaar dat ik het een goed voorstel vind om dit op te nemen in de voortgangsrapportage.

U vraagt of ik al op zoek ben naar externe financiering, maar de vennootschap is nog niet opgericht. We zijn aan het bekijken op welke manier we de constructie sluitend kunnen maken, vandaar dat er nog niet volop op zoek wordt gegaan naar externe financiering. Wel wordt er, met het oog op een ESR-neutraliteit, gestreefd naar een optimaal evenwicht tussen interne financiering, externe financiering en financiering via de havenbedrijven. Op de vraag op welke specifieke manier dat zal gebeuren, kan ik nog geen definitief antwoord geven.

U vraagt ook naar de bijdrage van de verschillende havenbedrijven en ik begrijp wel dat u dit nu wilt weten, maar ook die bijdrage moet worden onderzocht en zit in de bespreking over de ESR-neutraliteit. Op dit ogenblik is de begrotingsronde volop bezig en het is ook van belang dat we eens bekijken wat de definitieve cijfers zijn. Maar, en dat heb ik ook bij mijn bezoek in Gent gezegd, in het decreet staat heel duidelijk dat wanneer we een havenbijdrage bekijken, we rekening moeten houden met twee zaken: het feit dat er gelijke werkingsvoorwaarden moeten zijn en de financiële draagkracht van de betrokken Vlaamse havens. Bij mijn bezoek aan de drie havens heb ik dit probleem eventjes aan de orde gebracht en besproken, maar ook daarover is momenteel nog geen definitieve beslissing genomen of nog geen definitieve keuze gemaakt.

Ik verwijs ook graag naar het regeerakkoord, waarin een heel duidelijk engagement staat voor de voorbereidingstrajecten van de drie nieuwe sluisen. Wat er van belang is, en ik wil dit hier nogmaals bevestigen, is dat de keuze voor de financieringswijze van die sluisen geen van de vier projecten onhaalbaar mag maken. We gaan nu dus niet al één voor één kiezen en telkens de rest laten hangen. Door te kiezen, creëren we dus geen onmogelijkheid voor de andere sluisen. Vandaag is er nog geen volledige duidelijkheid over de manier. We kunnen ook de

budgettaire impact nog niet in detail inschatten. Het wordt een belangrijke oefening. We hebben de begroting voor 2010, maar dan volgt ook nog de meerjarenbegroting. Die moeten we nog uitstippelen, daar wordt volop aan gewerkt.

Ik had ook nog stukjes citaat mee uit het INR-advies, maar er werd hier al uit geciteerd. Ik veronderstel dus dat u beiden dat advies hebt. Mochten er mensen in geïnteresseerd zijn, ik heb het bij.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, ik had beter nieuws verwacht. U hebt wel bevestigd dat het Antwerpse dossier al vergevorderd is, dat de bouwvergunningaanvraag lopende is en dat uw administratie de nodige schikkingen wat dat betreft al heeft getroffen. Maar over heel de constructie van de nv Zeehavens hoor ik weinig of niets concreets. U bent aan het voorbereiden, u bent de nodige eerste stappen aan het zetten, u bent zelfs nog niet op zoek naar kapitaalpartners. Ik had gehoopt dat u in dit dossier al iets verder zou hebben gestaan. Dat doet mij, met alle respect, het ergste vermoeden. Ik ben een beetje bang dat we dit dossier vroegtijdig zullen mogen begraven. Dat is een beetje jammer, want zoals mijn goede collega de heer van Rouveroj vanuit Gent heeft gezegd: dit had een mooi en-enverhaal kunnen worden. Wie ben ik om de friendly port de sluizen in de voorhaven van Gent niet te gunnen? Wel integendeel. Ik gun zelfs Zeebrugge bijkomende sluiscapaciteit. Maar het moet allemaal betaalbaar en financierbaar zijn.

Wij hebben, mijnheer de voorzitter, in het verleden een beetje te veel geloofd in die toverformule van de pps, zoals ook u komt te zeggen. Het is nu aan ons, als parlement, om de werkbaarheid van die pps-toverformule van zeer nabij te blijven onderzoeken. Mijnheer de voorzitter, u stelt voor om dat te doen zoals we dat deden in het verleden. Dan wordt dat begraven in een zeer technische commissie, die de subcommissie van Financiën was. Ik stel voor om dit sluisendossier uit die commissie te trekken en minstens het dossier van de nv Zeehavens hier, in deze commissie, te behandelen. Zoals we dat doen met de BAM, omdat we hier met mensen zitten die weten waarover het gaat en die er niet alleen een louter financiële kwestie van willen maken.

Mevrouw de minister, u hebt terecht gezegd dat de werkelijkheid ons noopt om die drie zee-sluizen zo snel mogelijk te realiseren in een en-enverhaal. Mijn zorg is dat dit niet zal lukken in een pps-constructie, maar ik vrees ook, wanneer ik u hoor, dat dit niet zal lukken binnen uw reguliere begroting. Dat moet ik vandaag, als oppositielid, al een beetje betreuren.

De voorzitter: Mijnheer Penris, ik stel voor dat we uw suggestie intern met het secretariaat bekijken en dan bij de volgende regeling der werkzaamheden bekijken. Ik heb daar wel oren naar. We hebben het niet over de BAM, maar over andere projecten.

De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Mevrouw de minister, u laat in uw antwoord inderdaad veel open. Maar ik vind dat u dat goed omschrijft. De argumenten die u aanzetten om hier en daar nog onduidelijk te blijven, zijn argumenten die ik kan begrijpen. Ze zijn er niet bij gesleurd. In die zin vind ik uw antwoord bevredigend genoeg. Het heeft wel tot gevolg dat de bezorgdheid, die ik deel met de heer Penris, niet weg is.

Waar u anderzijds duidelijk kon zijn, bent u ook duidelijk geweest. Ik herhaal nog eens dat het voor u een en-enverhaal blijft. Dat betekent dat als u keuzes maakt voor wat betreft de snelheid van een of ander dossier, zijnde het Antwerpse dossier, dit niet impliceert dat dit een impact heeft op het tweede of het derde dossier. Het gaat over drie sluisendossiers, en u wilt ze alle drie realiseren.

U hebt nogmaals verwezen naar het financiële draagvlak. Ik ben het met de heer Penris eens dat dit draagvlak in de mate van het mogelijke rekening moet houden met het advies van de drie havens. U weet dat de drie havens hier ooit door het Vlaams Parlement werden ontvan-

gen. Wij hebben toen een gezamenlijk standpunt geformuleerd: de bereidheid om bij te dragen in de sluisfinanciering, maar, en dat was de laatste zin van de conclusie van de drie havens, voor een bijdrage variërend – en het woord ‘variërend’ is belangrijk voor de havens van Gent en Zeebrugge – van 0 tot 15 percent. Die 15 percent is zeer belangrijk voor de haven van Antwerpen. Daar zat het precaire evenwicht tussen de drie havenbesturen: in die 15 percent als maximum en, in het woord ‘variërend’, in de bijdragen van Zeebrugge en Gent, in functie van hun financiële mogelijkheden.

U hebt dat in feite bevestigd. U doet vandaag geen uitspraak over de vraag of die 15 percent de maximumbijdrage is. Dat heb ik goed begrepen. Ik heb gehoord dat het financiële draagvlak van elke haven in aanmerking zal worden genomen om die haven aan te zetten tot een bijdrage. In die zin bevredigt mij, in de huidige stand van zaken, uw antwoord.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Penris, wij hebben hier vorige week ook over gediscussieerd. Heel veel leden van deze commissie willen de realisatie van dit project. Ik zal dit op een zeer zorgzame wijze proberen te begeleiden. U hebt de vrijheid van de taal van de oppositie. U spreekt al over begrafenissen. Ik ben volop bezig met het zorgvuldig begeleiden van geborten. Ik zal mijzelf nu niet als vroedvrouw omschrijven maar het is wel een dossier waar je soms het pad van onderhandelingen rustig moet laten lopen. Ik begrijp dat u per se vandaag antwoorden wenst. Ik probeer vandaag die dossiers zo rustig mogelijk te begeleiden om dan hopelijk te komen tot wat de Vlaamse havens nodig hebben: de realisatie van die sluisen. Als uw bezorgdheid in het bijzonder Antwerpen betreft, dat dossier is het verst gevorderd.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: U weet ook dat boven de vrouw de gynaecoloog staat. Ik heb al heel wat bevallingen meegemaakt, mevrouw de minister. Ik spreek uit ervaring. U mag niet licht over dat soort dingen gaan. Ik weet dat u van goede wil bent. U zou een goede vroedvrouw kunnen zijn maar in dit dossier denk ik dat u met een slecht geboren kind bezig bent, helaas.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen en het baggeren van de Vlaamse waterlopen

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen 'Horizon 2014' van de nv De Scheepvaart en de nv Waterwegen & Zeekanaal vormt een leidraad voor de nieuwe Vlaamse Regering. Het plan geeft een overzicht van de onvermijdelijke investeringen die nodig zijn om de beleidsbeslissingen uit het verleden te realiseren. Anderzijds stelt het plan nieuwe projecten voor die noodzakelijk zijn om de gewenste modal split te bereiken en om onze internationale verplichtingen na te komen.

Voor de aanleg van nieuwe infrastructuur en het onderhoud van bestaande infrastructuur wordt voorzien in 1954 miljoen euro. Daarvan zou 810 miljoen euro moeten worden besteed aan onderhoud en baggeren. De rest, 1144 miljoen euro, is bestemd voor het wegwerken van knelpunten, de aanleg van kademuren en aanlegplaatsen en de realisatie van het geautomatiseerde waterbeheersings- en scheepvaartsturingssysteem.

Onder meer het baggeren wordt in het plan als een punt van bezorgdheid aangehaald. Op bepaalde waterwegen dreigt de diepgang te moeten worden beperkt door de opgehoopte spe-

cie. De waterlopen kampen immers met een historische baggerachterstand van 23,8 miljoen ton droge stof.

De kosten verbonden aan het op diepte houden, zijn door de prijsstijgingen voor behandeling en berging als gevolg van de richtlijnen van VLAREA (Vlaams Reglement voor Afvalvoorkoming en –beheer) en VLAREBO (Vlaams Reglement rond Bodemsanering) de laatste jaren enorm gestegen. Men maakt in het masterplan dan ook de vaststelling dat de beschikbare kredieten voor baggeren en ruimen inderdaad zijn gestegen maar dat dit nog steeds onvoldoende is om gelijke tred te houden met de toegenomen eenheidsprijzen.

Het strategisch uitvoeringsplan bagger- en ruimingsspecie raamt de behoeften van de waterwegbeheerders op 75 miljoen euro jaarlijks. De reeds genomen beleidsbeslissingen tot 2014 voorzien echter slechts 35 miljoen per jaar voor baggerwerken.

Een goed onderhoud van onze waterlopen is niet enkel belangrijk voor een efficiënt verlopende binnenvaart, een transportmodaliteit met een sterk groeipotentieel, maar ook voor de waterveiligheid. Onze waterlopen hebben immers ook een belangrijke functie in de berging en de afvoer van water en voorkomen zo overstromingen.

Op basis van welke criteria worden de komende jaren nog waterwegen uitgebaggerd?

Lopen we het risico dat de diepgang op bepaalde waterwegen binnenkort beperkt dient te worden als gevolg van de baggerachterstand? Komen daardoor mogelijk internationale verplichtingen in het gedrang?

Welke waterwegen moeten, onafgezien van nog uit te voeren onderhoudsbaggerwerken, worden verdiept om te voldoen aan de aangegeven internationale verplichtingen? In voorkomend geval: tot welke diepte? Worden deze noodzakelijke werken in de komende legislatuur uitgevoerd?

Mevrouw de minister, zult u nog bijkomende initiatieven nemen om de baggerachterstand weg te werken?

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Ik zal het niet hebben over het kanaal Gent-Terneuzen maar over iets dat ons allemaal aanbelangt en dat de goudader wordt voor Vlaanderen anno 2016: de verbinding Seine-Schelde en onze rechtstreekse binnenvaartverbinding met de grootste metropool op het continent, Parijs.

Binnen het tijdsbestek van dit meerjarenplan 2009-2014 zit de opwaardering van het Vlaamse stuk tot aan de Franse grens van het Seine-Scheldeproject. Ik was tot gisteren de overtuiging toegedaan dat het hele traject, van de Westerschelde tot de boorden van Parijs, in de categorie Vb zou worden uitgewerkt. Dat betekent tot 4400 ton. Ik zal u niet vervelen met het aantal containerlagen, daar kun je een lang debat over houden. We laten dat even terzijde. Ik vernam echter gisteren dat ook het traject op Vlaams grondgebied voor een deel beperkt zou blijven tot 1350 ton. Ik hoop dat u zo dadelijk zult kunnen zeggen dat dit een losse flodder is. Want als dit geen losse flodder is, missen we natuurlijk een enorme opportuniteit om de noord-zuidas in West-Europa te bevoorraden met goederen komende uit de zeehavens van Antwerpen, Gent, Vlissingen en Rotterdam. Zeebrugge is een ander probleem.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Ik wijk een beetje af van de baggerkwestie, maar speel in op wat de heer van Rouveroj zegt. Er zal nog moeten worden overlegd met Wallonië. Er moet nog minimaal één brug in Komen-Comines verhoogd worden. Met onze 4400 ton zullen we, dankzij de grote werken in Kortrijk, voorlopig tot voorbij Kortrijk geraken, maar we zullen moeten stoppen in Komen. Mevrouw de minister, heeft men recent nog overlegd met de Waalse collega's? Zit dat in de meerjarenbegroting in Wallonië, zodat we met 4400 ton naar het Seinebekken kunnen varen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: In het antwoord op de vraag over het baggeren steekt al een stukje doelstelling. Het blijkt overduidelijk uit het overzicht, dat ik hier mee heb, dat het uiteindelijk de bedoeling is om te landen op Vb. Of op Va, dat zou ook al zeer goed zijn. De discussie gaat daarover. Maar het is wel zo, zoals de heer Decaluwe zegt, dat het van belang is dat iedereen op zijn terrein inspanningen doet. Er is overleg gepland met de andere autoriteiten. Er is inderdaad een stukje Wallonië. Maar er zijn ook nog heel wat werken op ons eigen grondgebied noodzakelijk. De finale doelstelling is zeer duidelijk. Anders heeft het uiteraard geen zin werken te doen op een klein stukje, om dan te landen op een plaats waar het allemaal niet meer mogelijk is. Overstappen is een beetje moeilijk als het gaat om vrachtvervoer.

Mijnheer De Meyer, u hebt een overzicht gegeven van het sectorale uitvoeringsplan baggeren ruimingsspecie. Daarin heeft men geprobeerd om een vrij objectief beeld te geven van de noden voor de toekomst. Voor de bevaarbare waterwegen gaat het om een historisch passief van circa 13 miljoen ton. Er is nog een jaarlijkse aangroei van 1 miljoen ton. Dat zijn vrij grote cijfers.

Het wegwerken van die historische achterstand en het beheersen van die jaarlijkse aangroei vraagt een doorgedreven budgettaire inspanning. Daarover zijn we het uiteraard eens.

In de vorige legislatuur werd een inspanning geleverd om de kredieten voor die baggerwerken te verhogen. Het is mijn eerste bedoeling om erover te waken dat dat ook in de toekomst zo blijft. Ik heb voor de mensen die daarin geïnteresseerd zijn, een overzichtje mee van de kredieten sinds 2003.

Mijnheer De Meyer, om die diepgangen te waarborgen, worden per waterweg de nodige prioriteiten gelegd. Men volgt hiervoor een gestructureerde benadering. Eerst en vooral wil men de bevaarbaarheid verzekeren. Dat is natuurlijk belangrijk voor onze Vlaamse waterwegen. Maar we moeten er ook voor zorgen dat de afvoer van het binnenkomende water op een goede manier gebeurt. Het gaat dus om doorvaart plus afvoer.

Daarnaast is er ook een belangrijke impact van de kwaliteit van de specie. U weet dat, want wij hebben daarover de voorbije jaren gediscussieerd. Afhankelijk van de kwaliteit van de specie kun je daar minder of meer mee doen en is het minder of meer gemakkelijk om ze te bergen.

De inspanningen op het vlak van baggerwerken worden in eerste instantie geconcentreerd op het vrijwaren van het gabariet van de Vlaamse waterwegen. Dat is de hoofdprioriteit. Als je daar problemen krijgt, ontstaan er vaarbeperkingen en geraakt het verkeer niet meer door. Bij waterwegen die een belangrijke rol spelen bij de waterafvoer in een bepaalde regio, wordt het behoud van de afvoercapaciteit bewaakt en in stand gehouden, zo nodig door het uitvoeren van baggerwerken.

Mijnheer De Meyer, als je die interpretatie volgt, heeft dat noodzakelijkerwijze tot gevolg dat je in de eerste plaats, om scheepvaartredenen, de hoofdvaarwegen aanpakt. Als je een prioritering moet maken op basis van die uitgangspunten, is dat het logische gevolg.

Op uw tweede vraag kan ik positief antwoorden. Uiteraard is het nodig om de diepgang van de vaarwegen voldoende te verzekeren. Het is evident dat het risico niet meer door te kunnen, in droge periodes groter is. Binnen het werkgebied van Waterwegen en Zeekanaal nv is dit risico prominent aanwezig omdat deze waterwegen een belangrijke rol spelen in het kader van de waterafvoer. Je krijgt voortdurend specie binnen in de waterwegen. Daarom is het kunnen uitvoeren van baggerwerken zeer belangrijk om die vaarwegen op diepte te kunnen houden.

De dimensionering van waterwegen is bepaald door de toegewezen CEMT-klasse (CEMT: Conférence Européenne des Ministres des Transports). Het instellen van een diepgangbeperking betekent dat de toegekende klasse niet meer kan worden gegarandeerd.

In algemene termen kan worden geconcludeerd dat voor de waterwegen van het TEN-T-netwerk (TEN-T: Trans-Europees Netwerk voor Transport) de problemen relatief beperkt zijn omdat hieraan de hoogste prioriteit gegeven wordt. Als we baggeren, dan zorgen we ervoor dat die vaarwegen goed hun klassen kunnen behouden. Het TEN-T-netwerk is bij uitstek internationaal gericht. Dat betekent dat deze internationale verbindingen hoge prioriteit genieten. De beschikbare middelen worden grotendeels besteed aan het onderhoud van die verbindingen.

Er is een verdrag tussen België en Nederland inzake de Schelde-Rijnverbinding. Het stelt dat de scheepvaart moet instaan voor het onderhoud en dus ook voor het verzekeren van de waterdiepte van het Belgische gedeelte van die waterweg. Op dit ogenblik zijn er geen baggerwerken aan de orde die met dat oogmerk noodzakelijk zouden zijn.

In het 'Infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse Waterwegen' staat dat heel wat waterwegen van het Vlaamse waterwegennet deel uitmaken van het Europese netwerk. Dat netwerk bevat volgende scheepvaartwegen van W&Z en NV De Scheepvaart: Albertkanaal, Schelde-Rijnverbinding, Zeeschelde en Bovenschelde, Zeekanaal Brussel-Schelde/Kanaal naar Charleroi, Ringvaart Gent, Leie en Afleidingskanaal, de aansluiting van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge op het Ten-netwerk, kanaal Roeselare-Leie, Rupel-Beneden-Nete en Netekanaal, kanaal Dessel-Kwaadmechelen.

Voor wat betreft de opmerking van de heer Decaluwe over onze Seine-Scheldeverbinding: het is absoluut een Europese doelstelling om tot een hechte interne verbinding van al deze waterwegen te komen, bij voorkeur door ze op het niveau te brengen van klasse Vb en minstens op het niveau van klasse Va.

Over de realisatie van het tracé in het kader van Seine-Schelde zijn afspraken gemaakt met Wallonië en Frankrijk. Er moeten natuurlijk heel wat werken worden uitgevoerd om het nodige gabarriet te realiseren. De Ringvaart rond Gent moet een beetje worden verbreed door de creatie van een bakprofiel. Het profiel van de Leien en een deel van het afleidingskanaal van de Leien moeten met 1 meter worden verbreed. Er is daar nog systematisch werk te verrichten, maar alles is dus geënt op dat resultaat.

Ik kom tot de vierde vraag. Het project voor het baggeren van dat kanaal Dessel-Turnhout-Schoten kan worden uitgevoerd in de periode 2010-2011. Daarvoor moet een jaarlijks bedrag worden opgenomen in de investeringsbudgetten. Ik heb er daarnet al op gezinspeeld: Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) heeft wel nog een niet-onbelangrijke achterstand voor een aantal van haar waterwegen. Ik heb tijdens mijn inleiding gezegd dat het gaat over ongeveer 13 miljoen kubieke meter en een jaarlijkse aangroei van 1 miljoen kubieke meter. Dat is dus een zeer belangrijke uitdaging.

Het is van belang om er bij het opmaken van een planning eerst en vooral voor te zorgen dat de achterstand niet groter wordt, en de middelen daar te concentreren waar het vlotst de doelstelling kan worden verwezenlijkt. Dat is dus een zeer belangrijke zorg, maar degenen die ervan uitgaan dat baggeren een overbodige bezigheid is, waar we niet veel aandacht aan moeten besteden, hebben het bij het verkeerde eind. Dit zal in de toekomst zeker een zeer belangrijke uitdaging blijven.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Daaruit blijkt duidelijk dat u het probleem erkent. U wijst terecht op de historische achterstand die er momenteel is. Ik zal het overzicht dat u ons zult bezorgen, met veel belangstelling nalezen. Mijnheer de voorzitter, ook bij de bespreking van de beleidsnota en de begroting zullen we zeker en vast kunnen terugkomen op deze problematiek.

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Mevrouw de minister, ik wil u toch vragen ambitieuzer te zijn. Categorie Va is niet goed genoeg, het moet Vb zijn. Dat verschil is wezenlijk. Het gaat immers over volwassen duwvaart voor 4400 ton.

Ik wil hierbij een waarschuwing geven. In Frankrijk is men een kanaal van 106 kilometer aan het graven tussen Cambrai en Compiègne. Dat kost 4 miljard euro en wordt onder meer gefinancierd met Europees geld. Als u die ambitie van Vb niet realiseert, dan zal dat kanaal alleen renderen voor Duinkerke en voor Noord-Frankrijk. Dat kunnen we ons niet veroorloven. We moeten die goudader aanboren, met categorie Vb en niet met Va.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik neem zeker akte van uw bezorgdheid. Ik heb eigenlijk enkel getracht de Europese doelstelling nog eens heel duidelijk mee te delen, en die luidt: Vb, en minstens Va. Ik neem er akte van dat u zegt dat we zeker Vb moeten realiseren. Het staat buiten kijf dat dit het beste resultaat is.

Mijnheer de voorzitter, ik weet eigenlijk zelf zeer goed welke toezeggingen ik heb gedaan. Ik zal er ook zelf over waken dat ze worden nageleefd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Dirk de Kort, ondervoorzitter, treedt als waarnemend voorzitter op.*

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van het Spartacusplan

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, met deze vraag wil ik een krachtig pleidooi houden voor het verwezenlijken van de sneltram- of lightrailverbinding tussen Hasselt en Maastricht, tussen de twee Limburgse hoofdsteden. Mevrouw de minister, u zult het zich ongetwijfeld nog herinneren dat dit in 2004 in het regeerakkoord van de vorige Vlaamse Regering, waarvan we allebei nog samen deel hebben uitgemaakt, was opgenomen, in de periode dat er voor Vlaanderen mooie tijden aanbraken.

Toen was de vader van dit idee Steve Stevaert. Ik herinner me dat dit Spartacusplan toen bij heel veel leden veel vragen opriep. Het was bijna een vies woord. Ondertussen is er echter al heel wat werk verzet om die sneltramverbinding uit te werken, in eerste instantie door De Lijn, maar ook door de betrokken gemeentebesturen en andere betrokken partners. Op heel wat plaatsen zijn gemeentebesturen op het gebied van ruimtelijke ordening bezig met het opmaken van bijzondere plannen van aanleg om die sneltramverbinding uit te voeren.

Ondertussen meldt men me eveneens dat ook De Lijn volop bezig is met het opmaken van bestekken om tegen het einde van dit jaar of ten laatste tegen het begin van volgend jaar een aanbesteding voor de uitvoering van die verbinding te kunnen doen. Er zouden al informatieve contacten zijn met aannemers over hoe die de zaken zien.

De heer Carl Decaluwe: Wat u zegt, is wel zeer sterk. Voor er bestekken klaar zijn, zou De Lijn al contacten hebben met aannemers.

De heer Marino Keulen: Dat is een overleg. U mag dat navragen. Ik denk dat dit louter technisch is. Ik denk niet dat daar kwade bedoelingen achter schuilen. *(Opmerkingen/Gelach)*

Neen, in Limburg is dat niet normaal. We kunnen iedereen recht in de ogen kijken als het erover gaat belangrijke dossiers bonafide en correct af te handelen.

Deze sneltramverbinding is absoluut nodig. Dat staat buiten kijf. Niet alleen stond dat in het regeerakkoord, maar er moet ook iets gebeuren aan de verbetering van die inter-Limburgse

mobiliteit, en zeker ook aan de verbinding in de richting van Maastricht. Daar is heel wat woon-werkverkeer en ook heel wat winkel-woonverkeer. In Maastricht zijn er heel wat parkeerproblemen. Die snelle verbinding zou daarvoor een oplossing kunnen bieden.

Ondertussen is ook Nederlands-Limburg plannen aan het uitwerken om een sneltramverbinding te realiseren met de Duitse stad Aken. Als dat alles aan elkaar wordt gebreed, zou er na verloop van tijd een sneltramverbinding kunnen worden verwezenlijkt tussen Hasselt en Aken. Dan krijgen we een mooi euregionaal project.

Ik ging er altijd van uit dat het draagvlak voor het verwezenlijken van deze sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht algemeen was. Ik verwijs nog eens naar dat regeerakkoord. Mevrouw de minister, u weet dat dit project ook was opgenomen in het Limburgplan. *Pacta sunt servanda*: afspraken moeten worden nagekomen. Begin augustus las ik dat onze gewaardeerde voorzitter, de heer Peumans, vraagtekens plaatste bij dit project. Hij pleit ervoor een alternatief tracé naar Neerpelt, dus naar Noord-Limburg, te onderzoeken.

Mijn vraag is eigenlijk heel concreet: hoe staat het daar nu mee? Ik vind het heel belangrijk dat dit lightraildossier geen Limburgse BAM zou worden. Er is ondertussen al heel wat studiewerk verricht ter zake. Ook gemeentebesturen hebben ondertussen ook al heel wat werk verricht. De Lijn is daar ook heel druk mee bezig. Dit mag nu toch allemaal niet worden opgeschort of bevroren. Alternatieve tracés kunnen altijd worden onderzocht, maar voer ondertussen wel uit waarmee men al bezig is en waarin men ook al jaren werk, energie en geld stopt. Mevrouw de minister, wordt de planning gewoon voort aangehouden? Kunnen we erop rekenen dat de sneltramverbinding in 2012 operationeel wordt, of is dat niet het geval? Daar had ik graag duidelijkheid over gekregen van u.

De heer Lode Ceysens: Mijnheer de voorzitter, als hier toch wordt geïnsinueerd dat die zaken in Limburg helemaal anders verlopen, kunnen we het debat hier best beperken tot de Limburgers.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik heb gevraagd dat u me zou vervangen omdat de heer Keulen het in zijn vraag heeft over de N-VA en ik een en ander toch wil situeren. De heer Keulen heeft op 16 december 1999 een vraag gesteld over de stand van zaken van het lightrailproject in Limburg. Ik nodig hem toch eens uit om dat verslag erop na te lezen, want toen waren er al heel grootse plannen.

Verder zou ik graag een antwoord hebben op de vraag hoeveel mensen gebruik zullen maken van die verbinding Hasselt-Maastricht. Dat is het enige wat me in heel deze kwestie interesseert. Hoeveel mensen zullen van Hasselt naar Maastricht gaan, en omgekeerd? Ik was er getuige van toen dit in het Limburgplan werd opgenomen. De redenering was dat zo de Universiteit Hasselt zou kunnen worden verbonden met de Universiteit Maastricht. Ik heb toen cijfers opgevraagd. Ik heb gevraagd hoeveel verplaatsingen er waren van studenten, hoogleraren en dergelijke tussen de twee steden. Men antwoordde dat het ging over 600 verplaatsingen. Dat waren dan nog virtuele verplaatsingen, daar mensen met computers werken. Dat was dus niet nodig.

Dan heb ik nog een heel belangrijke vraag, mevrouw de minister. U zult er heel waarschijnlijk niet op kunnen antwoorden. Maastricht zegt mee te willen doen aan dat tramproject, maar verklaart tegelijk de stad te willen ontsluiten. Met andere woorden, eigenlijk gaat men een ontsluitend net maken met een verbindend net. De eenvoudige redenering daarbij is: we zullen het station van Hasselt verbinden met dat van Maastricht. Wij hebben daarop gezegd: als u dat toch zo belangrijk vindt, dan kan dat via de NMBS. Daar hoeven we niets extra voor te doen. Er moeten een aantal investeringen gebeuren en dan kan er een dieseltrein rijden tussen Hasselt en Maastricht. Dan kunnen we bekijken hoe en of dat zal werken.

Ik zou nu graag eens concreet weten hoeveel mensen gebruik zullen maken van die verbinding tussen Hasselt en Maastricht.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Ik wil een heel andere stelling ontwikkelen. In dit soort grote infrastructuurdossiers heeft Vlaanderen behoefte aan continuïteit, waarbij genomen beslissingen niet op elk ogenblik opnieuw in vraag worden gesteld, alsof we hier in Vlaanderen bang zijn van onze eigen schaduw. Dat geldt voor vele dossiers. Dit dossier gaat al twee opeenvolgende legislaturen mee. De partij van de heer Peumans heeft het trouwens tweemaal mee ondersteund. Namens mijn fractie pleit ik ervoor dit dossier volledig te realiseren, zoals afgesproken. Wat is er verkeerd aan dat Vlaanderen twee provinciehoofdplaatsen, die weliswaar in een ander land liggen, met elkaar verbindt? Wat is er verkeerd aan dat we, door het uitblijven van initiatieven van de NMBS, zelf het initiatief nemen om het meest comfortabele openbaar vervoer dat we kunnen aanbieden, het spoorvervoer, te realiseren?

Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Keulen. Het zou dom zijn telkens bij het begin van een nieuwe legislatuur bestaande lopende dossiers in vraag te stellen. Ze moeten worden beoordeeld. Er moet efficiënt worden bestuurd. Elke euro moet tweemaal worden omgedraaid. Dat is juist. Er is echter al een groot deel van de weg afgelegd. Mijn fractie pleit ervoor het Spartacusplan in zijn geheel te bekijken. De lightrailverbinding is daar een klein element van. Het optimaliseren van het bestaande NMBS-spooraanbod vormt er de ruggengraat van. Het verknopen van de beide, met snelbussen en bestaande busverbindingen, is even belangrijk. Ook de verbindingen met het Maasland en met Noord-Limburg zijn essentieel voor de uitvoering.

We willen de volgende jaren samen met de minister mee zoeken naar de meest optimale invulling van wat nu in drie opeenvolgende regeerakkoorden is afgesproken.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil me aansluiten bij de vragen van de heer Peumans. Het gaat er niet zozeer om telkens opnieuw een dossier in vraag te stellen, maar wat de heer Peumans naar voren brengt, heeft inderdaad te maken met de efficiëntie van het bestuur en het efficiënt inzetten van wat uiteindelijk onze belastingeuro's zijn. Aan de hand van de studies worden we inderdaad al niet veel wijzer. Op basis van de gegevens die we wel hebben, zal dit waarschijnlijk een erg onderbezette tramlijn zijn.

Veel belangrijker – en wat dat betreft wil ik de heer Keulen toch tegenspreken – is dat er in Limburg niet zozeer behoefte is aan een tramontsluiting, dan wel aan een treinontsluiting. Meer bepaald is men in de euregio van Aken en verder volop aan het inzetten op de ontwikkeling van het treinnetwerk. LDD pleit dus niet voor een tram naar Maastricht of Neerpelt, maar voor een trein, zowel naar Maastricht als naar Neerpelt. Aan de hand van de onteigeningen en het sluiten van bepaalde overgangen stellen we ons trouwens ook vragen over het effect op de leefbaarheid, maar vooral ook op de mobiliteit in bepaalde wijken in Diepenbeek en Hasselt, die zullen worden afgesloten.

Mevrouw de minister, zijn er nog mogelijkheden om dit onzalige project van de tramverbinding af te voeren en te vervangen door een treinproject? Bent u daarover nog aan het onderhandelen met de NMBS?

De voorzitter: Mevrouw Vissers heeft het woord.

Mevrouw Linda Vissers: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben nog een leek in dit dossier. Ik heb het een beetje voorbereid. Ik vind het vreemd dat de heer Keulen vragen stelt over een in wezen nutteloze tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, terwijl er in zijn gemeente Lanaken een gemeentelijk autonoom overslagbedrijf ligt dat een enorme euronale betekenis heeft en er al jaren om smeekt dat de spoorverbinding Lanaken-Beverst-Hasselt naar de diverse Vlaamse havens zou worden afgewerkt.

Door aan te dringen op het uitvoeren van Spartacus hypothekeert hij op een totaal niet te verantwoorden manier de spoorinfrastructuurexpansie van het gemeentelijk autonoom overslagbedrijf. Dat bedrijf kampt momenteel met een heel grote handicap. Om goederen te vervoeren naar, bijvoorbeeld, de haven van Genk, of goederen te bereiken in het station van Genk, moet er op dit moment een omweg van 60 à 70 kilometer via Luik worden gemaakt, wat een aanzienlijke meerkost in tonkilometer betekent. Het euregionaal personenvervoer wordt zelfs geconfronteerd met driemaal overstappen, boven op het tijdsverlies door de omweg. Het is dus onbegrijpelijk voor deze louter regionale tramverbinding op te komen, die dan nog eens dient als voorstadsnet van Maastricht, en daardoor de spoorinfrastructuurexpansie van het gemeentelijk autonoom bedrijf op een onverantwoorde wijze te hypothekeeren.

We vragen ons dan ook af waarom dit overslagbedrijf dan is opgericht op de grens, terwijl er normaal verbindingen zouden moeten zijn met Limburgse hinterland, met Genk, en met het Vlaamse hinterland, met Antwerpen, Gent en Zeebrugge. In Limburg hebben we het dan over Genk-Goederen, dus over lijn 18. Momenteel wordt die lijn 18 een tramlijn. Dat was eigenlijk beter een goederenlijn geweest.

Onlangs heeft volksvertegenwoordiger Raf Terwingen in het federale parlement een vraag gesteld aan minister Vanackere. Hij merkte duidelijk op dat de in 2004 gemaakte afspraken tussen de toenmalige NMBS en het Vlaamse Gewest enkel betrekking hadden op het spoorlijnstuk Lanaken-Maastricht, en niet op het gedeelte tussen Lanaken en Hasselt.

We vinden dat er een betere communicatie zou moeten zijn tussen de NMBS en De Lijn. We vragen ons eigenlijk af of De Lijn wel over de juiste informatie van de NMBS beschikt. Ze werken gewoon naast elkaar. Ik had nog een bijkomende vraag. Hier wordt vandaag veel over Spartacus gesproken, maar tot op vandaag weet niemand in Limburg, en ik denk dat de collega's hier het al evenmin weten, wat nu eigenlijk de totale kostprijs is van dat project van spoorlijn 1 tussen Hasselt en Maastricht. Mevrouw de minister, ik weet dat u daar vandaag geen antwoord op kunt geven. U hebt die cijfers uiteraard niet bij u.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een aanvulling bij de vorige spreker. De totale kostprijs van het project is helemaal nog niet gekend. Ik denk dat we in de totale kostprijs niet alleen moeten kijken naar de kosten voor de aanleg, maar ook naar de bijkomende kosten voor de gemeentebesturen. Als de aanleg eenmaal zal beginnen, zijn er immers bepaalde faciliteiten zoals wegen en rioleringen, die effectief door de gemeente moeten worden gedragen en ook geld kosten aan de belastingbetaler. LDD vernam graag niet alleen wat het totale kostenplaatje is, maar ook wat de kosten voor de gemeentebesturen zullen zijn.

Ik heb nog een kleine vraag met betrekking tot parkings. Is er in heel dit plan voldoende aandacht besteed aan de creatie van bijkomende parkings, want vooral voor de comodaliteit is dit enorm belangrijk?

Ik heb nog een algemene bedenking. Ik spreek nu als Vlaams-Brabander, niet als Limburger. Ik hoorde trouwens dat de Limburgers deze discussie graag onder elkaar wilden voeren, maar ik meen dat het dan een nuttige discussie was voor de Limburgse provincieraad, niet voor het Vlaams Parlement – een reden temeer om de provincies af te schaffen. We hebben straks voor de zoveelste keer een discussie over de Antwerpse BAM. Gisteren hebben we het voor de eerste keer sinds lang, kort gehad over de Brusselse ring. Die discussies betreffen de fileproblematiek. Een van mijn bedrijven is in Limburg gevestigd en ik kom daar ook vaak, maar ik heb in Limburg op het traject dat hier wordt besproken, nog niet vaak filevorming gezien. Als buitenstaander vraag ik me af of dit wel een project is dat prioritair moet worden behandeld. Zijn er geen andere projecten die absoluut voorrang moeten krijgen in deze assemblee?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceysens: Hiermee hebt u ook meteen uw verwantschap met Limburg aange-toond, mijnheer Reekmans.

Ik wil me aansluiten bij de heer Sauwens die pleit voor het totaalplan-Spartacus en ik wil wijzen op het belang van een totale aanpak van het Spartacusplan, heel specifiek voor wat de ontsluiting van Noord-Limburg op Midden-Limburg betreft. U moet weten dat we daar van-daag nog altijd in een regio zitten waar we geen – en ik benadruk ‘geen’ – openbaar vervoer naar Midden-Limburg hebben dat concurrentieel is met de wagen en dit in de situatie waarbij de noord-zuidverbinding in Limburg nog niet gerealiseerd is. We hebben er heel veel ver-trouwen in dat de minister die verbinding nu zal realiseren, waardoor het verschil tussen de wagen en het openbaar vervoer echter nog groter zal worden, een reden temeer dus. In het Spartacusplan wordt de ontsluiting van Noord-Limburg op Midden-Limburg gepland in 27 minuten. Dit is een reden temeer om het Spartacusplan als een totaalplan te bekijken en om zeker en vast ook dat gedeelte uit te voeren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, er werden heel veel aanvullende vragen gesteld, zelfs over de parkings. Ik heb mij natuurlijk gebaseerd op de vraag van de heer Keulen en in essentie heeft hij mij één belangrijke vraag gesteld, met name of ik de beslissing die werd genomen door de Vlaamse Regering in het begin van 2009, zal herzien. En daarop antwoord ik kort en krachtig: “Nee, we zullen die niet herzien.”

Er werd heel veel gevraagd over Spartacus. Het is een interessant dossier. Er zijn nog provin-cies die een gelijkaardig plan hebben. Er werden vandaag een aantal interessante discussie-punten aangereikt.

In Spartacus zitten drie tramlijnen, dat zijn de grote traminfrastructuurwerken voor Limburg. De studies werden gefinancierd door De Lijn, maar met dotaties uit het Limburgplan. Die geschiedenis moet ik u niet meer schetsen. Het gaat om drie concepten of drie te bestuderen sneltramlijnen: Hasselt-Maastricht, Hasselt-Maasmechelen en Hasselt-Neerpelt-Lommel. Over de lijn Hasselt-Maastricht heeft de Vlaamse Regering een beslissing genomen. Er werd ook een beslissing genomen over het GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan). Dat GRUP is voorlopig vastgesteld op 30 januari 2009 en de procedure loopt nu verder. Voor wat de twee andere betreft, is het regeerakkoord vrij duidelijk. Daarin staat dat we over al die dossiers beslissingen zullen nemen, maar laat de procedures nu rustig verder lopen.

De heer Peumans zegt “geef me reizigers”, en ik heb daar alle begrip voor. In het regeerak-koord wordt ook verwezen naar het feit dat we moeten kijken naar het reizigerspotentieel, maar dat neemt niet weg dat de Vlaamse Regering op 30 januari 2009 de beslissing heeft genomen om het GRUP voorlopig vast te stellen.

Wat de verdere afwerking van de procedure betreft, geef ik u kort een stand van zaken mee. Voor de sneltramlijn Hasselt-Maastricht heeft VLACORO (Vlaamse Commissie voor Ruim-telijke Ordening) in september van dit jaar, heel recent dus, positief advies gegeven, en de afronding van het GRUP wordt voorzien tegen eind april volgend jaar. We zitten dus op schema.

Wat de selectieprocedure betreft, werd op 18 mei, aan de hand van de publicatie van een se-lectieleidraad, de openbare aanbesteding voor de infrastructuur voor de sneltramlijn Hasselt-Maastricht publiek gemaakt. De kandidaturen werden verwacht en de uiterste datum voor de indiening ervan was 1 oktober 2009. Er zijn zes kandidaturen binnen. Dat is de stand van zaken. De rest van de beslissingsprocedure moet nu worden gevolgd.

Wat de tramtoestellen betreft, geldt hetzelfde scenario. De aanbestedingsprocedure werd op-gestart, er werden vijf kandidaturen ontvangen. Nu moet de procedure voortgezet worden: ik kan moeilijk vertellen hoe het zal lopen.

Ik beaam dat het heel belangrijk is, niet alleen in Limburg, maar in alle Vlaamse provincies, dat de gesprekken en de investeringsdossiers van de groep NMBS/Infrabel en van De Lijn goed in elkaar passen. Dit komt wellicht nog aan bod bij de bespreking van de beleidsnota, want het is inderdaad zo dat we er bij investeringen in het openbaar vervoer vooral voor moeten zorgen dat er geen concurrentie ontstaat tussen twee vormen van openbaar vervoer, maar dat er een toegevoegde waarde ontstaat. Ik zal me in de komende periode inspannen om niet alleen in de Limburgse dossiers, maar in alle dossiers de afweging te maken waarin we best investeren om een meerwaarde voor het openbaar vervoer te realiseren.

Er werden nog heel wat bijkomende vragen gesteld, maar ik denk dat we het daar beter over kunnen hebben tijdens de verdere besprekingen hierover, die zeker nog zullen volgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Mevrouw de minister, ik kan alleen maar mijn tevredenheid uitdrukken. U gaf een klaar en helder antwoord door te vertellen dat u op schema zit en dat u zult doorgaan met het project. Dat betekent in feite dat de lijn Hasselt-Maastricht operationeel wordt tegen 2012, want dat is de timing.

In Vlaanderen moeten we absoluut opletten voor een soort infrastructuurinertie. Vanaf het ogenblik dat er een groot infrastructuurproject op stapel staat, krijgen we het permanent in vraag stellen van de oorspronkelijke beslissingen, en daardoor blijven we ter plaatse trappelen. Het is een verhaal van ‘stop – go – stop’, en in het buitenland maken we soms een heel belabberde indruk, zeker voor een regio die ook in de toekomst een belangrijke logistieke roeping zal hebben.

Voor de partners, De Lijn en de gemeentebesturen, is dit een belangrijke boodschap, mevrouw de minister, want die zijn de afgelopen maanden, en al langer, heel druk bezig met de uitvoering van dit project in al zijn facetten.

Er werd gezegd dat we dit met de NMBS moeten doen. Ik vind het goed, mevrouw de minister, dat u goede contacten hebt met de NMBS, maar uit ervaring van meer dan 20 jaar in de politiek, weet ik dat het de moeilijkste partner is in elk mobiliteitsdossier, met vaak heel eigen agenda's en niet de meest gewillige houding. De lightrail was bedoeld voor het personenvervoer en de NMBS is er vooral voor het goederenverkeer. Ze kunnen dus complementair werken. Ik wens u alle succes met de verdere afstemming en met de verdere samenwerking tussen De Lijn en de NMBS.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Als u dergelijke investeringen doet, moet u ervoor zorgen dat er ook potentieel is. Ik wil u uitnodigen om nog eens na te lezen wat er precies in het regeerakkoord staat. Daar wordt namelijk gezegd dat men investeert in lijnen waar er voldoende potentieel is. Als je een lijn met voldoende potentieel zoekt in Limburg, moet je geen verkeersdeskundige zijn om te weten dat dat over de lijn van Noord-Limburg naar Hasselt gaat. Daar kun je heel zinvolle investeringen doen.

Ik blijf erbij dat er tussen Hasselt en Maastricht geen potentieel is. De vroegere minister van Openbare Werken heeft op die lijn ooit een snelbus ingelegd, en daar zat buiten de chauffeur en de echtgenote die af en toe naar de markt ging in Maastricht, niemand op. Er is veel publiciteit rond gemaakt, maar die verbinding sloeg niet aan.

Ik verwijs u ook naar een uitspraak van een andere voormalige minister van Openbare Werken: “We beginnen met snelbussen, en als die goed zijn, starten we met lightrail.” Die uitspraak dateert van begin 2000.

Als men potentieel zoekt, moet men dat zoeken van Noord-Limburg naar Midden-Limburg, en niet van Hasselt naar Maastricht.

Mevrouw Linda Vissers: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik sluit me aan bij wat de heer Peumans zegt. Ik kom uit het noorden van Limburg, dus het zou eigenaardig zijn mocht ik dat niet onderschrijven. Het klopt dat een lijn van Hasselt naar Maastricht op dit moment weinig zin heeft, onder meer omdat er waarschijnlijk geen stopplaats zal zijn voor de universiteit.

De communicatie tussen de NMBS en De Lijn is op dit moment zeer belangrijk. We lezen in de krant dat de NMBS eraan denkt om een lijn Genk-Neerpelt te maken. Van De Lijn horen we dan weer dat zij van plan zijn om een lijn Hasselt-Overpelt in te leggen. Voor de lijn Hasselt-Neerpelt weet men niet welk tracé men gaat volgen vanwege de noord-zuidverbinding. Weet De Lijn welk tracé de NMBS voor ogen heeft voor de lijn Genk-Neerpelt?

U hebt gezegd dat u zult toezien op een goede communicatie. Ik wil u nog eens vragen om geen belastinggeld weg te gooien.

De heer Johan Sauwens: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw klare en duidelijke antwoord. De procedures lopen verder en het parlement heeft er alle belang bij om het dossier verder te onderzoeken op een kritische en constructieve manier. Laat ons niet keer op keer genomen beslissingen in vraag stellen. Mijnheer Peumans, u doet dat met het BAM-dossier, het Spartacusdossier, het noord-zuid dossier. We hebben veel respect voor u als voorzitter en u werkt ongetwijfeld hard, maar u hebt niet altijd gelijk.

Een van de grote voordelen van de nieuwe regering is dat Openbare Werken, Mobiliteit en Verkeer samen zijn gebracht in één ministerhand, iets waar onze fractie sterk op heeft aangedrongen. U hebt nu het voordeel, mevrouw de minister, dat u als minister van Openbare Werken en Verkeer kunt gaan praten met Infrabel, NMBS enzovoort. Ik ben bijzonder blij dat u dat in alle provincies van Vlaanderen gaat doen, want in het verleden heeft het precies aan die coördinatie wat gemangeld.

De heer Peter Reekmans: Mevrouw de minister, ik deel uw bekommernis dat de verschillende openbaarvervoersdiensten geen concurrentie van elkaar mogen zijn. Dat is een reden te meer om in de toekomst naar degelijke kosten-batenanalyses te gaan. Ik stel echter vast dat de studie voor het Spartacusplan 12,5 miljoen euro heeft gekost – een half miljard oude Belgische franken. Ik vind dat de heer Peumans gelijk heeft wanneer hij de cruciale vraag over de cijfers stelt. Zelfs na een studie van meer dan een half miljard oude Belgische franken hebben we nog geen antwoord op het aantal reizigers. Dan pleit ik toch voor een degelijke kosten-batenanalyse.

Mijnheer Keulen, ik hoor u graag vertellen dat de NMBS een moeilijke partner is. Uw partij zit al jaren in de federale regering. Doe daar dan iets aan, maak er een welwillende partner van. Dat zal in het belang zijn van het reizigersvervoer in Vlaanderen.

De heer Lode Vereeck: Ik ben blij dat het thema van de gesprekken met de NMBS opnieuw op de agenda staat. Als er sprake is van infrastructuurinertie, is dat vooral bij die partner te zoeken. Als het ene kwaad het andere kwaad probeert tegen te werken, betekent dat natuurlijk nog niet dat dat iets goeds oplevert.

Ik sluit me verder ook aan bij de heer Peumans. Ik ben ervan overtuigd dat het potentieel op deze lijn te laag is. Een goede kosten-batenanalyse zal uitwijzen dat dat geen efficiënte besteding is van de belastingseuro. Meer nog: ook in het kader van de logistieke ontsluiting van Limburg is dit geen goede keuze. Wij van LDD zijn niet tegen collectief vervoer, maar wij kiezen daarin wel resoluut de kaart van het treinspoor, zeker als we kijken naar de ontwikkelingen die zich afspelen in onze buurlanden, meer bepaald in Nederland en in Nordrhein-Westfalen.

Mevrouw Katleen Martens: Mevrouw de minister, u zegt dat men nog altijd op schema zit. De heer Keulen gaat daar zelfs verder in en zegt dat de streefdatum voor de eerste ingebruikname van lijn 1 behouden blijft op het jaar 2012. In de Hasseltse gemeenteraad is, naar

aanleiding van het havenkwartier dat daar moet worden ontwikkeld, nochtans gebleken dat de werken aan lijn 1 pas zouden kunnen starten na de voltooiing van de werken aan de ondergrondse parking. Dat einde is voorzien in 2012. Ik denk dat die datum dus wel een beetje in het gedrang gaat komen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■