

# VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C253 – OPE22**

zittingsjaar 2009-2010

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 juni 2010

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de prioriteiten van het openbaarvervoersbeleid (Visie 2020) en het overleg met het maatschappelijk middenveld 3

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het goederentransport vanuit de Antwerpse haven naar Duitsland, de Vlaamse spoorstrategie en het plan-MER voor de E313 12

■

**Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter****Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de prioriteiten van het openbaarvervoersbeleid (Visie 2020) en het overleg met het maatschappelijk middenveld**

**De voorzitter:** De heer Roegiers heeft het woord.

**De heer Jan Roegiers:** Voorzitter, in het Vlaams regeerakkoord, dat we hier vorig jaar hebben goedgekeurd, is een uiterst belangrijk engagement opgenomen. Ik citeer: “We bepalen op basis van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn onze mobiliteitsvisie en in overleg met het maatschappelijk middenveld bepalen we de concrete prioriteiten per provincie waarvoor de voorbereiding kan starten.” In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken heeft de minister dit met andere woorden nog eens herhaald. Ik citeer: “In overleg met het maatschappelijk middenveld bepalen we de prioriteiten voor het openbaar vervoerbeleid, waarbij de mobiliteitsvisie 2020 als basis voor het overleg zal dienen.”

De minister heeft in haar beleidsnota verklaard dat De Lijn de eerste stap moet zetten. De Lijn moet voor elke provincie een meerjarenplanning opstellen. Die planning moet op economische en maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) worden gebaseerd en moet in overleg met het lokaal maatschappelijk middenveld tot stand komen.

Wat de tram en lightrailprojecten betreft, zou “in de komende maanden worden onderzocht” welke projecten uit de Mobiliteitsvisie 2020 eerst zouden kunnen worden gerealiseerd. Hierbij zou naar de vervoerskundige meerwaarde en naar de financiële en ruimtelijke haalbaarheid worden gekeken. De minister heeft hierbij terecht veel belang gehecht aan het maatschappelijk draagvlak. Dit draagvlak is essentieel voor het welslagen van dergelijke ingrijpende projecten.

De Mobiliteitsvisie 2020 zou de basis moeten vormen voor de optimalisering en de uitbreiding van het netwerk van het openbaar vervoer. Die uitbreiding omvat de uitbreiding van het tramnet met 800 kilometer, 33 nieuwe tramlijnen en 41 buslijnen.

De besparingsoperatie die momenteel wordt uitgevoerd, is uiteraard prioritair. We willen hier niet op terugkomen. Die operatie mag er ons echter niet van weerhouden nu al werk te maken van de prioriteiten van het openbaarvervoersbeleid voor de komende jaren. In de Mobiliteitsvisie 2020 wordt de besparingsronde op de exploitatiekosten van de investeringen gescheiden gehouden. Het gaat om aparte budgetten. De besparingen mogen dan ook geen argument vormen om het niet over de investeringen te hebben. Dit komt overeen met de initiële stelling van de Vlaamse Regering dat het hier een investeringsregering betreft.

Hoewel dit op het eerste gezicht misschien paradoxaal lijkt, gaan besparingen en investeringen voor ons hand in hand. Voor sp.a is het belangrijk dat we op middellange termijn het perspectief op de verdere uitbouw van de duurzame mobiliteit en in het bijzonder van het openbaar vervoer behouden.

Dat ik met deze vraagstelling niet alleen sta, is vorige week enigszins tot mijn verbazing door de provincieraad van Vlaams-Brabant bewezen. Het is niet de inhoud, maar de timing van deze motie die me heeft verbaasd. Ik heb dit toevallig via Belga opgepikt.

De tekst van de motie laat geen ruimte voor interpretatie. Aangezien de tekst vrij kort is, lees ik heel de motie voor: “De provincieraad van Vlaams-Brabant roept de Vlaamse Regering op om het projectplan van De Lijn voor de realisatie van de Mobiliteitsvisie 2020 daadwerkelijk uit te voeren, gezien de nijpende mobiliteitsproblematiek in de provincie. De provincieraad vraagt nadrukkelijk verder betrokken te blijven bij de gefaseerde uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2020.”

Mijn vraag om uitleg vloeit voort uit het Vlaams regeerakkoord en de beleidsnota van de minister. In het licht van de steun die ik nu van de provincie Vlaams-Brabant krijg, zou ik de

minister een aantal volgens mij pertinente vragen over de Mobiliteitsvisie 2020 en over het overleg met het maatschappelijk middenveld willen stellen.

Minister, hoe ver staat De Lijn met het opstellen van een meerjarenplanning voor elke provincie? Wat is de verdere timing voor de bepaling van de prioriteiten voor het openbaarvervoersbeleid?

Wat of wie bedoelt u precies met het ‘maatschappelijk middenveld’? Worden de provincies, de gemeenten en de lokale besturen hierbij betrokken? Op welke wijze zal dit gebeuren? Is al overleg gevoerd met het lokaal maatschappelijk middenveld? Waar, wanneer, met wie en op welke wijze zal dit overleg plaatsvinden?

Op welk ogenblik zult u, op basis van de informatie die u door De Lijn en door het middenveld is bezorgd, voorstellen aan het Vlaams Parlement voorleggen?

Tijdens de vorige legislatuur zijn al een aantal beslissingen over de uitvoering van tramprojecten genomen. Normaal gezien, zouden deze projecten eerst worden uitgevoerd. Het gaat hier om Brabo I, een project dat in het Masterplan Antwerpen past, de ingebruikname van de premetrokker aan de Turnhoutsebaan, de tramlijn naar Wommelgem, de tramverlening van Zwijnaarde-Brug naar Zwijnaarde-Dorp en de sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht. Welke tram- en lightrailprojecten uit de Mobiliteitsvisie 2020 zullen, los van de reeds aangehaalde projecten, worden uitgevoerd? Op welke manier wordt het maatschappelijk middenveld hier momenteel bij betrokken? Wat is de timing?

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Ik ben zeer tevreden dat de vraag hier vandaag wordt gesteld. Er is verwezen naar de motie van de provincie Vlaams-Brabant. In de loop van de maand maart heb ik u een schriftelijke vraag gesteld, minister, die min of meer over hetzelfde ging, maar toen had enkel de député voor Mobiliteit in Vlaams-Brabant zich hierover uitgesproken. Nu gaat het werkelijk om een motie goedgekeurd door de provincieraad, zelfs unaniem denk ik. Het is een sterk signaal.

De motie is niet op niets gebaseerd. De Lijn Vlaams-Brabant zelf heeft een projectplan uitgewerkt voor de realisatie van het onderdeel van de mobiliteitsvisie dat op Vlaams-Brabant betrekking heeft. Die afdeling van De Lijn geeft een schot voor de boeg en is de andere provincies voor. Vlaams-Brabant is ook de meest filegevoelige regio van Vlaanderen. 19 van de 25 meest filegevoelige zones van Vlaanderen liggen in Vlaams-Brabant.

Misschien moet de Mobiliteitsvisie 2020 eens worden bijgesteld. Ik denk dat we stilaan gaan naar een mobiliteitsvisie 2030. Ook in de projecten die de Vlaams-Brabantse provincieraad naar voren schuift, gaat het over een fase tot 2020, een fase tot 2025 en zelfs tot 2030. In totaal spreekt men toch van dertien tramverbindingen en nog drie radiale snelbusverbindingen. Het is niet niets.

De Mobiliteitsvisie 2020 werd vorig jaar in een vrij electorale periode naar voren gebracht als een blauwdruk voor de verre toekomst. In hoeverre is dat allemaal echt realistisch? Ik zou mijn provincieraad hierin graag meteen volgen, maar ik vraag me af of het allemaal haalbaar is: financieel, om het op te volgen enzovoort. Bekeken over heel Vlaanderen ging het project van de Mobiliteitsvisie 2020 over 800 kilometer bijkomende tramlijnen. Dat is een miljardenverhaal.

Vlaams-Brabant eist een belangrijk deel van de koek nu al op. Dat is terecht in mijn ogen, maar hoe staat het in de andere provincies? Zij blijven wat achter met hun voorstellen. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag zei u dat u een voorstel verwacht van heel De Lijn. Wanneer komt dat? Vlaams-Brabant kan echt niet wachten tot de andere provincies ook eens wakker schieten.

**De voorzitter:** Mevrouw De Wit heeft het woord.

**Mevrouw Sophie De Wit:** Minister, ik heb hierover ook al eens een schriftelijke vraag gesteld. Over inspraak, overleg, middenveld en dialoog hebt u me toen, op 2 april, zeer uitgebreid geantwoord. U hebt gezegd dat De Lijn via een dialoog de basis wil leggen om een draagvlak te laten groeien, maar dat het nog voorbarig was om dat te meten. Ik vraag me of hoe je een draagvlak kunt meten, maar ik ben zeer benieuwd.

U hebt ook geantwoord dat er verschillende fases waren in de verschillende projecten en dat die nogal uiteenlopend waren. Sommige waren nog in concept, andere in studiefase en voor nog andere was de realisatie al gestart. Er zou een projectinventaris komen. Is die al in opmaak, en wanneer mogen we die verwachten?

Ik wil me ook aansluiten bij de vraag naar de meerjarenplanning per provincie. Wanneer mogen we dat verwachten?

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Dank u voor uw vragen, collega's. Mijnheer Roegiers, de besparingsronde die op dit ogenblik loopt is moeilijk, maar noodzakelijk. De regering is het erover eens dat die besparing moet gebeuren, niet om te snijden in het comfort van wie met de bus wil rijden, maar om zaken die efficiënter en beter kunnen voor de toekomst veilig te stellen. Besparen betekent niet dat je niet alles klaarmaakt om te kunnen investeren of dat je niet investeert. Er wordt geïnvesteerd in dat bedrijf.

Deze morgen zag ik op de snelweg voor mij een lege bus van De Lijn rijden. Een bus van De Lijn op de snelweg is in mijn regio niet zo evident. Achteraan op de bus kwam plots in digitale tekst: "Ik ga met pensioen." Ik ben voorbijgereden, heb mijn raampje open gedaan en gezwaaid naar die chauffeur. Hij stak zijn duim op. Hij zag er heel tevreden uit. Ik denk dat het zijn laatste rit was. Ik heb toch het gevoel dat het niet zo slecht gesteld is met het welbehagen in het bedrijf. Dat was wel grappig. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

Nee, ik heb nog lang geen zin om met pensioen te gaan, mijnheer Martens.

Aan de mobiliteitsvisie is vorig jaar heel hard gewerkt. Die is dan voorgesteld. Als je dergelijke visie niet hebt, dan krijg je de kritiek dat je geen visie hebt. Maak je een visie, dan krijg je de vraag wanneer je dat gaat uitvoeren en hoe je het gaat betalen. Die visie is wel gedurfd. Men heeft dat geprojecteerd op 2020 en zich afgevraagd wat men allemaal zou willen doen. Heel wat projecten zijn nog niet afgetoetst. Men heeft het openbaarvervoerbeleid bekeken vanuit de vraag welke ingrepen we wel zouden kunnen doen.

Als je investeert in nieuwe tramverbindingen, heeft dat een enorme impact op de exploitatiebudgetten van De Lijn. Hier is al kritiek gekomen dat je dat mee moet rekenen. Investeren in tramverbindingen betekent ook investeren in materieel en personeel. Er ontstaat dan ook een recurrente kost.

Ik heb er het verslag bijgenomen van de bespreking van de mobiliteitsvisie in de plenaire vergadering. Dat is al geleden van 22 april 2009. Iedereen was het erover eens dat we de exploitatiekosten moeten opnemen als we een totaalbeeld willen krijgen.

Op 12 april 2009 is de mobiliteitsvisie voorgesteld door De Lijn. Dat was het startschot voor de dialoog. We hebben dus niet gewacht met het opstarten van een dialoog tot het aantreden van de nieuwe regering. Die dialoog wordt niet centraal door één persoon aangestuurd. Die wordt aangestuurd door de vijf entiteitsdirecteurs. Dat symboliseert al een beetje de dynamiek die zich ontwikkelt rond de Visie 2020.

In elke provincie wordt een draagvlak gezocht. In elke provincie is er ook een specifieke invulling gegeven in functie van de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening, sociaal-economische impact enzovoort. We moeten het overleg met het maatschappelijk middenveld breed interpreteren. De meest uiteenlopende organisaties die een mening of belang vertegenwoordigen, kunnen daar op de een of andere

manier bij worden betrokken. De openbare besturen, gemeenten, provincies zijn al vrij actief bezig.

Ik zal een overzicht geven van wat elke provincie heeft gedaan. Mevrouw Brouwers zei dat de ene provincie wakkerder is dan de andere, maar ze hebben alle vijf al actie ondernomen. Als we dat laten kabbelen, dan zijn we daar niets mee. We moeten zorgen dat alles wat gedaan is, ook wordt gebundeld. Dat is de stap die nu zeer nakend is. Het overleg in alle vijf de provincies is zo goed als rond.

We starten bij de letter a, in de provincie Antwerpen. De mobiliteitsvisie 2020 is besproken en voorgesteld op de startdag van 29 mei. Op die vergadering waren publieke, economische en sociale vertegenwoordigers uitgenodigd, en ook vertegenwoordigers van het openbaar vervoer. Daarna zijn er op individuele basis of ter gelegenheid van de vergaderingen over gemeentelijke mobiliteitsplannen, tal van contacten gelegd waarbij De Lijn de principes van die visie uiteenzette.

Aan de verschillende lokale autoriteiten en besturen is gevraagd hier rekening mee te houden als ze hun eigen mobiliteitsplannen herwerken. In het kader van de discussie over het Masterplan Antwerpen houden de keuzes die daar worden gemaakt, rekening met de plannen die voor het openbaar vervoer zijn gemaakt in de Visie 2020.

Limburg is al sinds 2003 bezig met de ontwikkeling en realisatie van het Spartacusplan. Daarover zijn hier al veel vragen gesteld. Het toekomstplan van de provincie Limburg maakt integraal deel uit van de mobiliteitsvisie 2020. In de voorbije jaren is enorm veel geïnvesteerd in structureel overleg met allerhande stakeholders. Dat overleg is enerzijds gericht op communicatie in het kader van procedures en processen van sneltramlijnen, en anderzijds ook op het creëren van dat o zo nodige draagvlak.

Voor de creatie van dat draagvlak met betrekking tot het Spartacusplan zijn er vandaag nog steeds stuurgroepvergaderingen met onder meer vertegenwoordiging van de betrokken administratie, de Limburgse Reconvertiemaatschappij (LRM), de NMBS en Infrabel. Er zijn Spartacus-themadagen. Er is overleg met sociaal-economische actoren, zoals Voka, het Verbond van Kristelijke Werkgevers en Kaderleden (VKW), de sociaal-economische raad van de regio (SERR), de milieu- en natuurkoepel, de gemeentebesturen die betrokken zijn bij de sneltramtrajecten, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB).

Wat de procedures betreft van het inspraaktraject dat moet lopen, zijn er ook heel wat presentaties en hoorzittingen geweest in het kader van openbare kennisgeving van het plan-MER sneltramlijn 2 en sneltramlijn 3, (Genk, Maasmechelen, Zonhoven) en ook het GRUP voor sneltramlijn 1 (Bilzen, Diepenbeek). Er zijn ook brochures uitgegeven met uitleg over de procedures enzovoort. Er is heel veel over te doen en al heel wat jaren. Dit kwam in 2009 niet zomaar uit de lucht vallen.

In Oost-Vlaanderen werd de aanpak met betrekking tot de dialoog toegelicht en besproken met de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen en met de steden Aalst, Gent en Sint-Niklaas. Hierop volgend zijn op individuele basis of ter gelegenheid van vergaderingen over de gemeentelijke mobiliteitsplannen, opnieuw contacten gelegd waarbij door De Lijn de principes van die mobiliteitsvisie uiteengezet zijn. Er zijn ook in Oost-Vlaanderen heel wat actoren betrokken, de provincie zelf, de steden Gent, Aalst en Sint-Niklaas, de administraties, de NMBS, de trein-, tram- en busgebruikers, de VVSG, de Universiteit Gent, RESOC, Voka en onze eigen administraties MOW en AWW.

In Vlaams-Brabant werd in augustus 2008 gestart met een stuurgroep en een begeleidingsgroep om die opmaak te begeleiden. Ze hadden geen formele beslissingsbevoegdheid en ze hebben ook geen aparte rechtspersoonlijkheid, ze geven gewoon advies aan De Lijn. De stakeholders van De Lijn zetelen in de stuurgroep en de begeleidingsgroep, en die zijn sinds augustus 2008 acht keer samengekomen. Het is trouwens ook de gouverneur van Vlaams-

Brabant die de stuurgroep voorziet. Wie zit er allemaal in? Dat zijn politieke mandatarissen, professoren, vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers, vertegenwoordigers van de gebruikers van het openbaar vervoer, de Gezinsbond en AWW. In de begeleidingsgroep zitten opnieuw de verschillende administraties, niet alleen de Vlaamse, maar ook de Brusselse en de Vlaams-Brabantse administraties, vertegenwoordigers van de mobiliteitsactoren NMBS, MIVB, AWW, en vertegenwoordigers van de werkgevers.

Sinds de voorstelling van die mobiliteitsvisie op 21 april van vorig jaar, houdt de Lijn Vlaams-Brabant een informatieronde over de mobiliteitsvisie met allerhande verenigingen. Er werden informatieve ontmoetingen georganiseerd met werkgevers, werknemers, politieke partijen, de overheden, lokaal en provinciaal. Er werd op 29 oktober 2009 een voorstelling gegeven op de provincieraad van Vlaams-Brabant. Er is ook door De Lijn Vlaams-Brabant een lokale dialoog georganiseerd met 65 Vlaams-Brabantse gemeenten. Men heeft dan in clusters van tien gemeenten – maar u weet dit wellicht al – systematisch een voorstelling gedaan en een dialoog georganiseerd met de burgemeesters en schepenen van mobiliteit.

Wat West-Vlaanderen betreft, daar heet het toekomstplan ‘Neptunus’. Het dateert van september 2007. Het is, net zoals in Limburg, geïntegreerd in het totale plan 2020. Op 20 september 2007, dat is dus 2 jaar voor de officiële voorstelling, is men in West-Vlaanderen gestart met een ‘Ronde van West-Vlaanderen’. Hierbij heeft men, per cluster van gemeenten en steden, een toelichting van het plan gegeven en kregen de betrokkenen verschillende kansen om hun opmerkingen aan De Lijn mee te geven. Er is ook overleg geweest met de betrokken partijen, NMBS, RESOC-vergaderingen, Voka, UNIZO enzovoort.

Bij de verdere uitwerking in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 zijn reacties uit de voorgaande overlegronde zo veel mogelijk meegenomen. Er moet geen dubbel werk worden gedaan en dus moeten de reacties zo veel mogelijk geïntegreerd worden.

Wat in de Mobiliteitsvisie 2020 zit, is dus niet Neptunus I, maar zouden we kunnen omschrijven als ‘Neptunus II’. Aan de hand daarvan zijn er dan nog overlegmomenten geweest met diverse partners zoals Voka, gemeenten en het grensoverschrijdend overleg.

Mevrouw Brouwers, dat zijn de overleg rondes die in alle provincies georganiseerd zijn en waar men nu een heel ruime neerslag van heeft. Men heeft dat maatschappelijke draagvlak zo veel mogelijk op provinciaal niveau willen laten organiseren, omdat die iets dichter staan bij wie er elke dag mee zal moeten werken. De consultatierondes zijn, zo meldt men mij toch, afgerond. We moeten nu bekijken hoe we dit verder zullen aanpakken.

Hoe zal dat verder gebeuren? Dat is ook, mevrouw De Wit, wat ik in antwoord op een paar schriftelijke vragen al heb geantwoord. De Lijn werkt op dit ogenblik een geïntegreerde nota uit die de conclusies bevat van al die uitgebreide consultatierondes. Er is bovendien, en dat is van groot belang als je iets wilt realiseren, een maatschappelijkekosten-batenanalyse-methodiek ontwikkeld en die moet toelaten dat we voor het hele plan 2020 een prioritering van de projecten kunnen realiseren. Natuurlijk is er het draagvlak dat we overal kunnen aftoetsen en dat is belangrijk, maar minstens even belangrijk is te weten wat we waar het eerst moeten realiseren.

De maatschappelijkekosten-batenanalysemethodiek is ontwikkeld en wordt toegepast op dat plan en ik denk dat we daar volgende week of over 2 weken al een eerste overleg over kunnen hebben. Men is hier zo goed als mee rond, men heeft de methodiek kunnen toepassen. Het is de bedoeling dat we na de screening op maatschappelijke baten en kosten, een prioritering kunnen krijgen. Het is niet zo dat er een ranking wordt gemaakt van het hele plan, maar dat we een prioritering krijgen van wat de kosten en baten zijn indien we daaraan meedoen.

In de nota wordt een globale meerjarenplanning per provincie gebaseerd op economische en maatschappelijke kosten-batenanalyses opgenomen.

Over een of 2 weken hebben we dus een eerste overlegvergadering, De Lijn zal me de nota dus op heel korte termijn voorleggen. Afhankelijk van de aangereikte elementen, moet ze misschien nog worden vervolledigd, maar de nota moet resulteren in een eerste reeks voorstellen op Vlaams niveau. Na het nauwkeurig screenen van de kosten en de baten, kun je kijken wat we op welk niveau kunnen realiseren.

– *De heer Jan Peumans treedt als voorzitter op.*

Na bespreking door de Vlaamse Regering, is het heel nuttig, want met een prioritering kan er nog niet echt gerealiseerd worden, om een tweede consultatieronde te houden, en ik denk dat de MORA daarin een belangrijke rol kan spelen, omdat er al een heel pak spelers zijn die vrij actief zijn. De MORA kan een rol spelen, de VVSG kan dat en ook de VVP kan dat.

Tot slot zullen die voorstellen, na een eventuele bijsturing, met een meerjarenplanning en prioritering, definitief voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering, en dan kunnen we de conclusies uiteraard ook aan het Vlaams Parlement voorstellen.

Dat is dus het traject. De consultatie is afgerond. Er wordt een conclusienota opgemaakt door De Lijn zelf die met mij wordt besproken. Ze gaat dan terug naar de Vlaamse Regering met een eerste screening. Er komt een nieuwe consultatieronde. Je moet dan opnieuw de vraag stellen: kun je niet opnieuw de MORA gebruiken, de VVP, de VVSG? Dan volgt een definitieve goedkeuring op de Vlaamse Regering.

Ik kan geen antwoord geven op de vraag welke projecten er eerst zullen worden gedaan, aangezien ook nog de maatschappelijke kosten-batenanalyse moet worden gescreend. Ik heb enkel gepoogd om aan te tonen dat er, niettegenstaande de besparingen die moeten gebeuren, intussen gebruik wordt gemaakt van de tijd die er is om de visie te ontwikkelen, de prioritering op te maken zodat we klaar staan om te investeren zodra dat effectief mogelijk is.

**De voorzitter:** De heer Roegiers heeft het woord.

**De heer Jan Roegiers:** Minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik ga beginnen met wat u zelf in het begin hebt gezegd. Ik had de indruk dat u zich wat in het defensief geduwd voelde over het spanningsveld tussen besparingen en investeringen. Ik heb zo duidelijk mogelijk geprobeerd te zeggen dat wij u daarbij steunen. Laat dat heel duidelijk zijn. Ik neem daar ook geen woord van terug.

Ik vind alleen – en dat heb ik daarnet niet gezegd, maar dat zeg ik nu – dat niet alle besparingsmaatregelen even verstandig zijn. Als ik mij beperk tot mijn eigen stad en als ik zie dat precies het populairste vervoermiddel bij uitstek, de tram, voor alle lijnen in frequentie moet verminderen en dat het laatavondvervoer per tram afgeschaft wordt en vervangen wordt door de bus, dan vind ik dat niet verstandig. Maar goed, dat is nu eenmaal een genomen maatregel. Ik ga ook blijven zeggen dat ik dat niet goed en niet verstandig vind – wat niet wil zeggen dat er op andere plaatsen geen goede besparingsmaatregelen zouden zijn genomen.

Ik vind ook – en dat zal ik nog een keer zeggen – dat het overleg met de steden en gemeenten niet goed verlopen is. We hebben het in deze commissie al gezegd. De directeur-generaal van De Lijn is hier, maar de discussie over beperkte of uitgebreide vergaderingen is geen geheim. Ik vond het geen goede communicatie. Tot daar het spanningsveld tussen besparingen en investeringen.

Ik ben blij over uw mededeling dat u het maatschappelijk middenveld zo breed mogelijk zult betrekken. U hebt gezegd: “kunnen betrokken worden”. Wil dat zeggen dat ze het zelf aan u moeten vragen om betrokken te worden, of zal het initiatief echt van u en De Lijn komen om het maatschappelijk middenveld te betrekken? U hebt gezegd: “zo breed mogelijk”. Wie moet zich aangesproken voelen en wie gaat u aanspreken? Daar kreeg ik graag wat meer verduidelijking over. Ik vind de basis van uw antwoord goed als het gaat over de betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld, maar het is wat wollig. Ik heb het graag



iets concreter: wie, wat, waar, wanneer? Ik heb dat ook in mijn vraagstelling duidelijk gesteld.

Ik heb begrepen dat men bezig is met de conclusienota. Ze komt naar u en u gaat er dan mee naar de Vlaamse Regering waarna er een tweede consultatieronde komt. Ik had graag dat u probeerde om er zo'n exact mogelijke timing op te plakken. Is dat iets dat we tegen eind volgend jaar moeten hebben, of gaat u proberen om ze dit najaar al te presenteren? Ik had ook hier graag iets meer uitleg gekregen.

Ik wil me graag aansluiten – maar u moet mij maar tegenspreken als u het met mij niet eens bent of als mijn indruk niet juist is – bij de indruk die ook door mevrouw Brouwers naar voren is geschoven. Ik heb een gevoel dat een aantal provincies al heel ver staan en dat er provincies zijn die absoluut nog niet ver staan. In Vlaams-Brabant – en de motie van de provincieraad is heel duidelijk – ligt het plan op tafel. Eigenlijk weten we daar waar men aan toe is.

Minister, u zei dat er in Oost-Vlaanderen een dialoog is geweest met de gouverneur en dat er gesprekken zijn geweest met Aalst, Sint-Niklaas en Gent. And that's it.

Dan denk ik dat er een probleem is – niet alleen in de provincie Oost-Vlaanderen, maar voor iedereen die het goed voor heeft met De Lijn in het algemeen en met de Mobiliteitsvisie 2020 in het bijzonder. Want een ketting is maar zo sterk als de zwakste schakel. Als u – terecht – zegt dat er uit het geheel prioriteiten naar voren zullen moeten worden geschoven, dan moeten wij beschikken over gelijkwaardig werk in alle provincies om een terechte keuze te kunnen maken. Ik maak mij daar grote zorgen over. Vandaar mijn concrete vraag.

Minister, is mijn aanvoelen, en dat van mevrouw Brouwers en misschien nog van een aantal andere collega's, juist dat de provincies met verschillende snelheden aan Mobiliteitsvisie 2020 werken? En wat is het verband tussen die verschillende snelheden en de timing die u zelf vooropstelt met betrekking tot de prioritering van de verschillende projecten van uw Mobiliteitsvisie 2020 en de daaraan verbonden timing?

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Voorzitter, ik wil nog even inspelen op de vragen van de heer Roegiers. Waarom zijn sommige provincies voortrekker? Omdat die provincies net de meeste problemen kennen.

Minister, zit in die methodiek van de maatschappelijke kosten-batenanalyse waarover u het had, ook een potentieelberekening van de tramlijnen die eventueel worden voorgesteld? Dat is heel belangrijk. Waarom is de Vlaams-Brabantse provincieraad zo unaniem? Omdat we nu net zo veel problemen hebben en tot op heden geen enkele tram. Voor ons zou het een stap vooruit zijn indien daarop zou worden ingegaan en indien er iets meer zou worden gedaan dan in de provincies die minder vragende partij zijn.

Ik weet dat dit niet helemaal strookt met wat in het regeerakkoord staat, maar we moeten toch ook eens van gedacht kunnen veranderen. Misschien komt het wel uit de consultatie naar voren dat het in bepaalde gebieden meer nodig is en dat de investeringen die we er zullen doen, meer zullen opbrengen.

De Vlaams-Brabanders waren een beetje lastig omdat het hier vaak over Antwerpen gaat. In het kader van de problematiek daar werd al door deze regering beslist dat daar voor vier tramlijnen al een fiat werd gegeven.

Ja, voorzitter, vier tramlijnen. Ik zie u zo kijken. Nog niet eens zo heel lang geleden heeft men gezegd de hele problematiek van Antwerpen te zullen oplossen. Men is daar nog volop mee bezig. Er was ook sprake van vier tramlijnen. Die zitten waarschijnlijk al heel lang in de pijplijn, maar daar gaat het mij niet om. Dat komt dan in de pers en in Vlaams-Brabant zegt men dan: "Wij hebben niets."

Ik zou willen suggereren om samen met de MIVB en de TEC eens te onderzoeken wat er met het Brusselse tramnet moet gebeuren. Moet het op bepaalde stukken worden verlengd? Zijn er daarvoor mogelijkheden? Als je helemaal van nul moet beginnen in Vlaams-Brabant, zal dit niet het gemakkelijkste project zijn. Maar het is heel erg nodig. Ik wil daar toch eens extra voor pleiten.

**De voorzitter:** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Voorzitter, ik heb geen probleem met inspraak voor het middenveld. Maar de vraag is: welk type van inspraak? Als men overal van hoog tot laag inspraak organiseert en vraagt of er meer bussen moeten zijn, dan zal het automatische antwoord van iedereen “ja” zijn. Dat is de realiteit. Met dat soort inspraak heb ik het wat moeilijk. Men moet toch op zijn verantwoordelijkheid worden gewezen. Ik vind het bijzonder gemakkelijk – en dat heeft niets te maken met politieke kleur of met meerderheden, alle provincies en veel gemeentebesturen zijn in hetzelfde bedje ziek – dat er moties worden goedgekeurd met daarin zaken die moeten gebeuren, die een ander grotendeels moet betalen.

Ik las het perscommuniqué over Vlaams-Brabant van provincieraadslid De Coninck. Men kan wel zeggen dat het inhoudelijk goed in elkaar zit, maar het is zeer gemakkelijk om iets te eisen terwijl iemand anders moet betalen. Ik heb daar de grootste moeite mee.

De gewone burger begrijpt dat ook niet meer. Hij denkt op den duur dat de provincie ook verantwoordelijk is voor openbaar vervoer, terwijl ze over de aanleg van tramlijnen enzovoort “nul de botten” te zeggen heeft. Misschien wel over de procedure voor milieu-effectenrapportering of bouwvergunningen, maar niet over het effectieve mobiliteitsbeleid.

Als provincie- en gemeentebesturen, los van convenanten, daarover absoluut geen bevoegdheden hebben, dan moeten zij daarover zwijgen. Provincies zijn zeer sterk als het erop aankomt om mee te betalen in allerlei projecten, als het gaat over een aandeel van 5 tot 10 procent. De rest is dan voor het Vlaamse Gewest en de gemeentebesturen. Op dat vlak zijn de provincies marketingmachines die de politieke verantwoordelijkheid op iemand anders afschuiven.

Voorzitter, minister, ik pleit in elk geval voor de interne staatshervorming waarover het ook hier gaat. Men moet nu eens duidelijke afspraken maken, zoals in het regeerakkoord staat: er mogen maar één of maximaal twee niveaus per bevoegdheid betalen. Op het vlak van openbaar vervoer dreigen we naar een drielagig model te gaan. De gemeenten betalen, het gewest betaalt en de provincies gaan betalen. Op dat vlak moeten we pleiten voor coherentie en duidelijkheid.

Mijnheer Roegiers, niets is gemakkelijker dan moties goedkeuren als iemand anders moet betalen.

**De voorzitter:** Die vraag over de interne staatshervorming kan door mevrouw De Ridder worden meegenomen naar de commissie Binnenlands Bestuur.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Roegiers, wat die besparingen betreft, heb ik in deze commissie onlangs een vraag beantwoord van de heer Martens. Ik was toen blij omdat ik redelijkheid had bespeurd. Het ging toen over het vervangen van een laatavondtram door een bus. Het ging over een weinig bezette lijn. De heer Martens vond dat in die omstandigheden een goede beslissing. Een van de argumenten was dat een bus veel soepeler is dan een tram en nog wat ommetjes kan maken. Een tram volgt zijn bedding.

Ik kan me als minister niet moeien met de wijze waarop provincies hun besparingen organiseren. Wanneer De Lijn in Oost-Vlaanderen dergelijke ingrepen doorvoert, en dus laatavondtrams vervangt door bussen, dan zal dat op basis van dezelfde motivering zijn. Die motivering is niet slecht. De bezettingsgraad is niet onbelangrijk. Men moet het juiste vervoermiddel op het juiste moment proberen in te zetten. De enige gunstige argumentatie is het inzetten van iets dat kleiner en flexibeler is en dus een lagere exploitatiekost vraagt.

Wat de consultaties betreft, is de Mobiliteitsvisie 2020 een document en geen beslist beleid. In het regeerakkoord staat dat we aan de hand van de Mobiliteitsvisie 2020 die is opgemaakt door De Lijn, de prioritering zullen opmaken voor de projecten die we willen realiseren. De vraag is hoe dat wordt aangepakt. Ik heb zelf die visie niet voorgesteld. Nog voor ik minister werd, heeft men gezegd dat die consultatie per provincie zou worden uitgevoerd. Hier wordt nu gezegd dat dit beter op dezelfde manier zou gebeuren. Men heeft toen geoordeeld dat elke provinciale directie dat op haar eigen manier mocht doen. Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant hebben daartoe de gouverneur ingeschakeld, maar hebben wel elk een andere invulling. Men heeft dat gedaan op de manier waarvan men dacht dat het goed was.

De bedoeling van die inspraak is om voldoende informatie te verzamelen over het draagvlak. Voor men aan zulke projecten begint, moet daarnaast ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden gemaakt. Ook dat plan 2020 moet die analyse doorlopen. Dat is geen inspraakoefening. Het gaat erom te bepalen wat de kosten en wat de winsten zijn. Er wordt ook een potentieelonderzoek gevoerd.

Die MKBA is geen vodge papier dat op een dag is afgewerkt. De Lijn meldt me dat ze klaar is, dat de methode ontwikkeld is en dat het overleg kan worden opgestart. Het is de Vlaamse Regering die haar goedkeuring zal moeten geven.

Ik wil het verslag van die consultatierondes. Daarin kunnen we zien of alles op een degelijke manier is gebeurd. Die consultatierondes zijn af. Ze zijn wel niet in elke provincie op dezelfde manier gebeurd. De MKBA is rijp om getoetst te worden. Wanneer volgende week het eerste overleg plaatsvindt, dan betekent dit dat we over een aantal weken een eerste beeld zullen krijgen van die MKBA. Daarin staan dan de plus- en minpunten van het plan 2020 per provincie met potentieelonderzoek. Wanneer ik die twee elementen heb, dan voel ik me gewapend om een nota te laten maken voor de Vlaamse Regering met de prioritering van de investeringen die zullen gebeuren. Op dit ogenblik kan ik niet zeggen of dat voor juni of voor september zal zijn. Ik heb immers de MKBA nog niet gezien. Het is echter geen oefening die holderdebolder is gebeurd, maar met de nodige zin voor ernst en detail.

Wat de provincies betreft, begrijp ik de opmerking van de heer Decaluwe. Anderzijds hebben we wel een standpunt gevraagd. Dat is misschien iets gemakkelijker wanneer men niet moet betalen. De intensiteit waarmee iemand omgaat met een bepaald dossier zal misschien gelijklopen met de grote noden. Men moet al blind zijn om niet te zien dat er in Vlaams-Brabant noden zijn. Daar zal ongetwijfeld rekening mee gehouden worden. Wanneer ik hier de prioriteiten stel, dan heeft het geen zin dat De Lijn een MKBA maakt.

In het kader van het oplossen van de Antwerpse mobiliteit, zijn al een aantal tramlijn-verbindingen opgenomen. Er zijn van overal reacties gekomen. In de Brugse regio wil men een masterplan voor Brugge. In Kortrijk wil men een masterplan voor Kortrijk. En ook in Riemst wil men een masterplan. Het toont aan dat er nood is aan stads- en regio-overschrijdende mobiliteitsvisies die geactualiseerd worden. Ik kan daar wel mee om. We zullen er ook op een fatsoenlijke manier mee omgaan.

Samengevat: de consultatieronde is afgerond. De MKBA is in wording. Daarna gaat het naar de Vlaamse Regering. Daarna is er een nieuwe consultatieronde. Mijn suggestie is om dat enkel te doen met de MORA, de VVP en de VVSG. Als u vindt dat er nog 27 andere organisaties aan bod moeten komen, doe gerust een suggestie. Ik kan er nog flexibel in zijn, maar mijn voorstel is om het wat gestructureerder te laten verlopen.

**De voorzitter:** De heer van Rouveroj heeft het woord.

**De heer Sas van Rouveroj:** Enkele maanden geleden heeft De Lijn in de gemeenteraad van Gent toelichting gegeven bij de Mobiliteitsvisie 2020. De politieke discussie start echter nu pas. Hoe moeten we daarmee omgaan? De politieke discussie in de gemeenteraad leidt allicht tot suggesties. Waar kunnen we daarmee nog heen, nu u zegt dat de consultatierondes zijn afgerond?

**Minister Hilde Crevits:** Bezorg ze zo snel mogelijk aan de gouverneur. De Lijn maakt een nota op met de verslagen van de consultatierondes. Als er nog een politieke discussie is in Gent, laat de stad dat best heel snel weten. Dan wordt dat nagestuurd en kan dat nog worden geïntegreerd. Maar het is intussen al bijna een jaar geleden. Men moet ergens een deadline instellen.

**De heer Jan Roegiers:** Dank u, minister. U zegt dat het juni of september wordt. Ik vind niet dat dat ver uit elkaar ligt, rekening houdend met het reces. Ik vind het een vrij concrete timing. Bedankt daarvoor.

U zegt dat de Mobiliteitsvisie 2020 geen beslist beleid is. Uiteraard niet, dat begrijp ik ook wel. Maar toch halen we het in heel wat beleidsnota's aan als een niet-onbelangrijk instrument in het bepalen van onze mobiliteitsvisie. In die zin is het niet zomaar een nota die onder de kast kan worden geschoven.

Mijnheer Decaluwe, ik begrijp dat die moties wat gemakkelijk zijn. Maar je kunt het ook als steun voor de Vlaamse Regering beschouwen, om prioriteiten te stellen. Ik zou het niet altijd zo negatief bekijken. Steden, gemeenten en provincies hebben vaak enkel dat instrument om duidelijk te maken wat hun visie is of hun vraag aan de Vlaamse Regering. De minister heeft drie grote spelers naar voren geschoven in het overleg: de MORA, de VVP en de VVSG. Dat betekent dat men rekening wil houden met die provincies, en dan is het wel logisch dat die provincies iets proberen te zeggen.

Minister, u hebt in het afgelopen uur wat klaarheid gebracht over de Visie 2020. Ik wil u en de voorzitter vragen om het regelmatig hier in de commissie te brengen. Het openbaarvervoersbeleid is een belangrijke hoeksteen in het mobiliteitsbeleid van Vlaanderen. Ik wil een oproep doen om de vijf provinciale directeurs eens uit te nodigen in de commissie. Dat moeten we in een besloten zitting bekijken.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

### **Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het goederentransport vanuit de Antwerpse haven naar Duitsland, de Vlaamse spoorstrategie en het plan-MER voor de E313**

**De voorzitter:** Mevrouw Smaers heeft het woord.

**Mevrouw Griet Smaers:** We hebben het al enkele keren gehad over de IJzeren Rijn en een tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven. We hebben het ook al gehad over de tactische studie E313. Ook uit het regeerakkoord en uit de beleidsnota van de minister blijkt duidelijk de aandacht en de inzet van de Vlaamse Regering voor een eigen Vlaamse spoorstrategie de komende jaren. De bedoeling is om te komen tot prioritaire investeringsprojecten voor Vlaanderen in het kader van het investeringsprogramma van de NMBS.

De voorbije maanden was er de aankondiging van het Masterplan 2020 Antwerpen, met een concretere visie op die tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen. Die zal worden ingebed langs de nieuw aan te leggen A102 en zal vanaf Wommelgem de E313 volgen tot in Ranst, in een sleuf tussen de autosnelweg en de bedrijven ten noorden van de snelweg. Ter hoogte van de Vaartstraat in Ranst buigt de spoorweg af naar Lier. De E313 wordt daar gekruist in een tunnel. In Lier sluit de spoorverbinding aan op het historisch tracé van de IJzeren Rijn.

Precies over de IJzeren Rijn hebben we hier enkele maanden geleden de studie van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij Kempen (IOK) gehad. Er was een debat over die studie, als antwoord op een vraag van de heer Martens. Toen werd ook duidelijk uiteengezet dat de studie van IOK eigenlijk het voorwaardenscheppend kader voor die

IJzeren Rijn maakt en naar voren brengt. Er zijn een aantal voorwaarden inzake geluidswering en oplossingen voor de barrièrewerking in opgenomen voor de verschillende Kempense gemeenten – het zijn er zeven – die langs dat historisch tracé gelegen zijn.

We weten allemaal uit onder meer de studie van IOK en een aantal andere documenten, dat er een mogelijk probleem van draagvlak bestaat voor wat het historische tracé van de IJzeren Rijn betreft doorheen die zeven Kempense gemeenten. Op dit ogenblik doet zich misschien een opportuniteit voor en daar mogen we onze ogen niet voor sluiten, zeker niet als die mogelijke alternatieve opportuniteit een win-winsituatie kan betekenen voor verschillende zaken.

Ik stel vast dat we op zoek zijn naar enerzijds een betere ontsluiting van de Antwerpse haven naar het Duitse hinterland, maar dat we anderzijds ook werken aan de modal shift om meer vervoer van op de E313 op het spoor en op de waterweg te krijgen. We kunnen een kans zien om in de opmaak van een plan-MER E313 rekening te houden met een ander tracé dan het historische tracé dat doorheen de dorpen en stadskernen loopt, bijvoorbeeld door een tracé langs de E313 en het Albertkanaal, ook verder dan Lier te kunnen laten aansluiten.

We zien dat er al een spoor ligt langs het Albertkanaal tot in Meerhout, waardoor er twee containerterminals, die nu nieuw gebouwd zijn, enerzijds Meerhout en anderzijds Beverdonk en Grobbendonk, ook een betere ontsluiting kunnen krijgen. Ik verneem dat ze vragende partij zijn. Beverdonk en Grobbendonk hebben hun containerterminal al ‘Antwerp East Port’ genoemd en ze zouden heel blij zijn met een extra ontsluiting over het spoor zowel in de richting van Antwerpen als in de richting van het Duitse hinterland.

De ENA-as (Economisch Netwerk Albertkanaal) zou ook gebaat zijn met een extra goederenontsluiting per spoor voor heel het ENA. Ik meen dat we op die manier kunnen komen tot een werkelijk multimodale goederenvervoersas vanuit de haven van Antwerpen naar het Duitse hinterland.

In het licht van al het voorgaande en mede verwijzende naar de aanbevelingen van zowel de commissie-Berx als van de commissie-Sauwens – en ik wil zeker verwijzen naar aanbeveling 14 die het heeft over het integreren van projecten in een omgeving en om niet sowieso uit te gaan van bestaande lijninfrastructuur, maar om ook gebiedsgericht een bepaalde infrastructuur of een bepaald openbaar werk te bekijken –, mogen we geen opportuniteiten of alternatieven van bij aanvang uitsluiten. Ik verwijs specifiek naar die aanbeveling om waar mogelijk win-winsituaties te creëren met grotere projecten.

Minister, u kondigde al aan over te zullen gaan tot een opdracht voor de opmaak van een plan-MER E313 in navolging van de tactische studie E313 en het Masterplan 2020 Antwerpen. Wordt in die studie van plan-MER de piste van een goederenspoorlijn langs de E313 en het Albertkanaal, maar dan ook verder dan Lier, bekeken? Indien niet, waarom niet?

Indien de piste van een goederenspoorlijn langs de E313 de geplande plan-MER E313 zou vertragen of bemoeilijken, kunt u dan rekening houden met deze piste in de verdere ontwikkeling van de Vlaamse spoorstrategie en deze piste ook meenemen in het kader van uw overleg met de federale collega's inzake investeringen in spoorinfrastructuur?

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Voorzitter, we hebben tijdens ons werkbezoek aan Antwerpen, aan Antwerp Gateway, al van gedachten kunnen wisselen over de Vlaamse spoorstrategie en ook kennis kunnen nemen van het persoonlijke standpunt van mevrouw Smaers. We hebben daar binnen onze fractie nog geen eenduidig standpunt over ingenomen. Het voorstel van de collega over een alternatief voor de moeilijk aan te leggen bocht in Lier in de richting van de IJzeren Rijn, namelijk een verdere aansluiting tussen de geplande tweede spoorontsluitingen in Ranst en Herentals langs de E313 en het Albertkanaal, biedt misschien een goede oplossing voor die problematiek, maar ik weet niet of het voorstel ook een goed alternatief is

voor het bestaande spoortracé van de IJzeren Rijn in de Kempen. Het is voor mij niet volledig duidelijk hoe dat spoortracé zal lopen.

Wat voor mij wel duidelijk is, is dat de lijn in het verlengde zal komen te liggen van de geplande tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en dat die in dat geval afbuigt in Ranst naar Lier. Hier wordt voorgesteld dat die verder wordt gebundeld met de E313 en het Albertkanaal. Het is duidelijk dat er tussen Herentals en Meerhout gebruik kan worden gemaakt van de daar aangelegde industriële spoorlijn 207. Hoe het spoor dan verder zal lopen, is voor mij niet duidelijk. Er zijn dan nog twee opties mogelijk. Een eerste optie is dat in Genk lijn 18 in de richting van Neerpelt wordt gereactiveerd. Die kan dan verder, over de grens, aantakken op het historisch tracé. De tweede optie is dat de lijn verder loopt langs het Albertkanaal, bijvoorbeeld tot Visé, maar dat is mijns inziens geen oplossing, want dan moeten we verder aansluiten op de Montzenlijn naar Aken.

Naast de vraag of het al dan niet mogelijk is om dit nog mee op te nemen in de plan-MER, vraag ik me ook af welk signaal we zullen geven. Geven we het signaal dat dit nog verder rustig kan worden bestudeerd? Dat lijkt mij toch een slecht signaal, want we weten dat men in Nederland en Duitsland dit dossier op de voet volgt, zeker in Nederland.

**De voorzitter:** De heer Martens heeft het woord.

**De heer Bart Martens:** Om in de terminologie van de commissie-Sauwens te blijven: we zitten vandaag in de verkenningsfase, zowel voor het zoeken naar oplossingen voor de congestieproblemen van de E313 als voor het zoeken naar oplossingen voor de tweede goederenspoorontsluiting naar Antwerpen. Ik dacht dat we in de commissie hadden afgesproken dat we in de verkenningsfase heel breed moesten gaan. Ik ben niet gekant tegen de suggestie van mevrouw Smaers om ook de optie voor een traject langs het Albertkanaal te bestuderen. Elk lokaal bestuur dat gebruik wil maken van de kennisgevingsprocedure van het plan-MER kan dat suggereren. In het kader van de kennisgevingsprocedure kan men dat soort alternatieven aandragen. Daarnalijnt de administratie af welke alternatieven allemaal in het plan-MER moeten worden bestudeerd.

Naast het plan-MER waarin verschillende alternatieven moeten worden bestudeerd, zal ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse nodig zijn. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse die Transport & Mobility Leuven samen met een Nederlands kenniscentrum heeft uitgevoerd, blijkt dat de IJzeren Rijn op het hele traject meer maatschappelijke kosten dan baten meebrengt. De trafiek die de IJzeren Rijn zou aantrekken, was voor 80 percent afkomstig van de Montzenroute en slechts in heel beperkte mate van de weg. We moeten toch zoeken naar een flankerend beleid, zodat de IJzeren Rijn gaat werken, en wel degelijk ook trafiek van de weg gaat afhaken. De kilometerheffing voor vrachtverkeer zal daarvoor een essentieel onderdeel zijn.

Vandaag werken verschillende administraties grotendeels naast elkaar. Dinsdag was ik op de Mobility Day van de NMBS. Daar heb ik mensen van Infrabel gesproken die het plan-MER voor de tweede goederenspoorontsluiting in de markt gaan zetten en daarbij helemaal geen rekening hebben gehouden met de door de Vlaamse Regering gewenste koppeling aan de A102, de zogenaamde oostelijke bretel van het masterplan. Daar is geen sprake van, men bestudeert enkel een tunnel voor een spoorlijn, maar de koppeling aan de A102 wordt daar niet in gemaakt. Dat is een gigantische gemiste kans en een bewijs van een compleet gebrek aan coördinatie tussen de verschillende betrokken overheidsniveaus.

Er moet niet alleen een koppeling zijn tussen het plan-MER E313 en het plan-MER van de tweede goederenspoorontsluiting, maar ook met het plan-MER van het Livan-project. In het Masterplan 2020 staat ook de doortrekking van de tramverbinding uit de premetrotunnel onder de Turnhoutsebaan langsheen Deurne, gaande naar Wommelgem tot voorbij Ranst. Dat is ook opgenomen in het Masterplan 2020. Die maakt gebruik van dezelfde ruimte. Ten noorden van de E313 gaan we plaatsgebrek krijgen. Gaan we die ruimte gebruiken voor een

bijkomende rijstrook van de E313 of voor het Livan-project, het doortrekken van de sneltramverbinding van Wommelgem tot voorbij Ranst, of gaan we dat gebruiken voor de tweede goederenspoorontsluiting die in haar historisch traject ging van Wommelgem tot aan het Muizenbos in Ranst om dan af te buigen richting Lier?

We moeten een keuze maken. We hebben niet de ruimte om aan alle drie die wensen te voldoen. Vandaar mijn dringende vraag tot het coördineren van de verschillende plan-MER's die in opmaak zijn.

**De voorzitter:** De heer Watteeuw heeft het woord.

**De heer Filip Watteeuw:** Ik steun de vragen van mevrouw Smaers en de heer Martens. De mogelijke spoorlijn naast de E313 moet worden onderzocht. Het is vanzelfsprekend dat we alle alternatieven moeten onderzoeken. We zitten in de verkenningsfase en we moeten breed gaan. Ik zie niet in welk signaal verkeer kan worden opgevat, zoals de heer de Kort suggereert. Ik dring erop aan dat dit mee wordt onderzocht.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Voorzitter, minister, collega's, uit deze gedachtewisseling blijkt dat er nog geen maatschappelijk draagvlak is, maar een politiek draagvlak evenmin. Het is enorm belangrijk om daarnaar te zoeken, gelet op het belang van de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven. Iedereen kan het daarover eens zijn.

Minister, zonder in de controverse van verschillende mogelijke tracés terecht te willen komen, lees ik in de beleidsnota Openbare Werken dat er zal worden gezocht naar een nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de NMBS. Wordt er dan ook nagedacht over de financiering? Bij de Liefkenshoekspoorontsluiting is gebleken dat dat noodzakelijk was. Wat als blijkt dat de prioriteiten van de NMBS of de federale overheid niet overeenstemmen met die van de Vlaamse Regering? Wat gaat u dan doen? Wordt er nagedacht over prefinanciering zonder het te moeten opnemen in begrotingen, omdat men het nog niet eens is over tracé of draagvlak?

**De heer Jan Peumans:** Door het Parlementair Informatiecentrum is een eerste aanzet gegeven voor de spoorstrategie. Dat kun je raadplegen op intranet, maar ook op internet.

Mijnheer Martens, u zegt dat we in de verkenningsfase zitten voor de tweede spoorontsluiting. Ik nodig u uit om de parlementaire stukken te lezen. Bij het goedkeuren van het decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de staat, het Vlaamse Gewest enzovoort met betrekking tot het meerjarige investeringsplan 2001-2012, beloofde de toenmalige minister dat in 2003 zou worden begonnen met de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen. Die man is nadien gouverneur geworden. Ik noem geen namen.

Ik onthoud hieruit dat we bij de volgende staats Hervorming moeten gaan voor de regionalisering van de spoorwegen. Die is perfect uitvoerbaar. De heer Antoine Martens, voormalig directeur-generaal van de spoorwegen, is een onverdachte bron.

Ik denk dat de heer Martens een terechte opmerking maakt. Als je het verhaal over de A102 hoort met aan de ene kant een lightrail en aan de andere kant een spoorweg, dan denk ik dat de minister nog heel veel moed en doorzettingsvermogen nodig zal hebben in haar overleg met de spoorwegen. Regionalisering zou een picobello-oplossing zijn: dan heb je alles in één hand en hoef je geen rekening meer te houden met allerlei evenwichten en wafelijzers.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Ik hoor hier enkele regionale reflexen in deze commissie, of zijn het provinciale?

Voorzitter, collega's, de vraag van mevrouw Smaers heeft brede uitlopers als ik de betogen bekijk. Ik denk dat het aantoonbaar is dat het nuttig zou zijn om over enkele maanden eens grondig

van gedachten te wisselen over het spoor, het openbaar vervoer, concurrentie of aanvulling, wie doet wat, wat zijn de kerntaken enzovoort. Ik sta er absoluut voor open.

Er zijn een aantal projecten die elk vertrekken vanuit hun eigen doelstellingen, maar die wel degelijk verweven zijn met elkaar.

Om de toename van de goederenstromen in de toekomst te kunnen opvangen, zullen we een beroep moeten doen op een aantal vervoersmodi. Ook het goederenspoor zal een deel van de toename moeten opvangen waardoor – en dat staat ook in de beleidsnota – comodaliteit voor de toekomst zeer belangrijk zal zijn.

Voor de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen verwijs ik ook naar een bespreking die hier gevoerd is op 25 maart. Ze staat ook in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen heeft tot doel de bestaande spoorlijn 15 Antwerpen-Lier-Herentals-Neerpelt voor goederen te ontlasten. De vrijkomende capaciteit kan dan voor personenvervoer worden ingezet.

Infrabel is inderdaad bezig met de voorbereiding van de aanbesteding voor de opmaak van een nieuwe plan-MER voor de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen. Vanuit de beleidscontext en de geschiedenis van dit dossier, is in samenspraak met de verschillende betrokken beleidsdomeinen een geactualiseerde doelstelling bepaald, die betrekking heeft op het aanleggen van een goederenspoorlijn tussen Oude Landen (Ekeren) en Lier. In deze plan-MER zullen drie alternatieven onderzocht worden: het geoptimaliseerd tracé 2000-2002, de geboorde oplossing vanaf het Albertkanaal van Schoten tot Lier en het tracé R11 langs Deurne naar Lier. Het gedeelte tussen Antwerpen Noord, de zeehaven en Oude Landen betreft reeds bestaande sporen en valt buiten de scope van de voorgenomen plan-MER. Het zogenaamde ‘Van den Brande-tracé’, dat vanuit Wommelgem de treinen verder langs de E313 zou laten sporen om vervolgens aan te sluiten op de lijn Lier-Herentals, werd reeds in de jaren 90 onderzocht, maar vormt geen alternatief voor de tweede spoorontsluiting en zal bijgevolg niet in de plan-MER worden onderzocht.

De voorbereiding van een plan-MER heeft altijd een kennisgevingsperiode en een openbaar onderzoek. Iedereen heeft het recht om zijn opmerkingen en bezwaren in te dienen. Het is perfect mogelijk dat na de kennisgeving en de opmerkingen, de scope van het project uitgebreid wordt. Mijnheer Martens, u hebt gelijk dat de A102 niet in de initiële scope zit, maar niets belet dat het via het openbaar onderzoek bij de kennisgeving wordt ingebracht en dat het alsnog meegenomen zal worden. De scope van een project kan dus perfect worden uitgebreid via de inspraakronde in de kennisgeving.

Voor de voorbereiding van het bestek voor deze plan-MER is er absoluut samenspraak geweest met de verschillende beleidsdomeinen. Er is ook afstemming gebeurd met andere belangrijke dossiers, zoals het Economisch Netwerk Albertkanaal en de E313. We zitten nog maar helemaal in het begin. In de toekomst zal het belangrijk zijn dat het verder ook zo zal blijven.

Sinds vorig jaar gebeurt er een ambtelijke en beleidsmatige sturing via de stuurgroep Tactische Studie E313 en het coördinatieplatform van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Men probeert echt wel om die dingen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Dit betekent concreet dat we de opstart van de plan-MER en van die plan-MER E313 proberen te synchroniseren en samen op te volgen.

Mevrouw Smaers, de plan-MER E313 heeft betrekking op het wegvak Antwerpen Oost tot de verkeerswisselaar van Ranst. Dat is dus niet de hele E313. Ik weet dat hierover de voorbije maanden al discussies geweest zijn, en daarom heb ik uitleg gevraagd. De keuze is bewust gemaakt omdat uit de Tactische Studie E313 is gebleken dat dat wegvak prioritair moet worden aangepakt. Het laatste coördinatieplatform Economisch Netwerk Albertkanaal heeft bevestigd dat dit de goede manier van werken is.



Ik vind het belangrijk dit hier nog eens te bevestigen. In dat coördinatieplatform zetelen immers niet alleen de diverse administraties, maar ook een aantal stakeholders, zoals de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM's) die waken over de voortgang van de processen en deelprojecten. De E313 speelt ook een rol in een aantal ontwikkelingen. In het licht van die ontwikkelingen heeft men bevestigd dat eerst dat eerste vak moet worden aangepakt. Als je de plan-MER steeds verder zou uitbreiden, riskeer je de timing niet meer te respecteren. Ook de afstemming die moet worden gezocht met de MER Tweede spoorontsluiting kan beter niet in het gedrang worden gebracht.

Ik heb een paar maanden geleden in deze commissie aan de heer Keulen beloofd dat de studie van de inventarisatie van de mogelijkheden tot verbetering van de doorstroming op het volledige traject van de E313 zal worden aangevat, zoals aangekondigd. We zullen hier rekening mee houden. Die inventarisatie zal uiteraard verder uitwerken wat tot nu toe werd bekeken in verband met de E313. Men zal nagaan wat nog allemaal kan worden gedaan en wat mee het vervolgtraject kan vormen van de plan-MER die nu wordt opgemaakt.

Die MER-studies zullen uiteraard ook rekening moeten houden met de ontwikkeling in het kader van het Masterplan 2020. Mijnheer Martens, u hebt daarnaar gevraagd. Ik heb u gezegd dat we dat mee zullen kunnen integreren. Het zal zeer belangrijk zijn om rekening te houden met de mogelijke effecten van de A102 op het functioneren van de E313 en op de uitbreiding van het openbaar vervoer in het kader van het Masterplan 2020. Het is de bedoeling om beide plan-MER's de komende maanden en zeker nog dit jaar te gunnen. Daarnaast zijn er nog belangrijke ontwikkelingen langs het Albertkanaal die ook een aanzienlijke impact kunnen hebben op de globale mobiliteit. Daarom heeft het in 2004 opgerichte coördinatieplatform ENA een bijzonder belangrijke opdracht om het geheel mee op te volgen en te sturen.

Mevrouw Smaers, uw tweede vraag kan ik niet heel concreet beantwoorden, net omdat de plan-MER E313 zich in eerste instantie beperkt tot het wegvak van de Antwerpse ring tot Ranst. Die sectie is de hoofdoorzaak, dat bleek heel duidelijk uit de tactische studie van de congestie op de E313. Men wilde daaraan de absolute prioriteit geven. Hieronder vallen onder meer de voorziene ingrepen uit het Masterplan 2020, de ontwikkelingen rond de luchthaven, de R11, de in deze hele zone geplande aanpassingen.

Een uitbreiding van deze opdracht naar een andere goederenspoorlijn lijkt mij wat moeilijk. Maar dat belet niet dat de scope van de opdrachten, afhankelijk van wat er allemaal wordt ingebracht, nog kan worden uitgebreid.

Wat het investeringsprogramma en alle vragen over Infrabel en de NMBS betreft: ik heb al vaak gezegd dat het mijn wens is dat wij daar veel beter zouden samenwerken. Ik spreek mij vandaag niet uit over bevoegdheden. Ik wijs op de budgettaire krapte van vandaag: in tijden waarin je elke euro moet omdraaien, is het evident dat je al je investeringen complementair aan elkaar maakt. Je mag niet zomaar dingen doorschuiven of maar half weten wat een ander aan het doen is. Het is absoluut noodzakelijk dat we daar, zoals de voorzitter daarnet zei, zeer volhardend tot een spontane samenwerking proberen te komen. Het klinkt idealistisch, maar het is een bittere noodzaak, zeker als we in de komende jaren efficiënt willen investeren.

Ik ben ook benieuwd wat er na zondag zal gebeuren. Ik hoop in elk geval dat we naar een periode van constructieve dialoog gaan, maar het zal mij niet beletten om gestaag verder te bouwen aan een eigen spoorstrategie voor Vlaanderen. Wij kunnen de prioriteiten hier in de komende periode voorstellen. Er is een insteek vanuit de diensten van het parlement, maar ook bij mijn administratie wordt een insteek opgemaakt met het plan van aanpak, de timing, hoe we de prioriteiten bepalen, enzovoort.

Mevrouw De Ridder, u vraagt naar het budgettaire luik en naar wie wat zal betalen. Ik weet dat ik beloofd heb om met betrekking tot de huidige projecten uit te maken wat de prefinanciering zal zijn en wat de cofinanciering. Ik weet niet of het ondertussen werd overgemaakt. Ik vergeet niet wat is toegezegd, ik weet alleen niet of het al werd overgemaakt.

Het zou goed zijn als we dat eens globaal zouden evalueren. We moeten weten wat daarvan de effecten zijn, om in de toekomst te bepalen hoe we het moeten doen met projecten die prioritair zijn voor Vlaanderen. Ik ga ervan uit dat als iets prioritair is voor Vlaanderen, dat het dan ook een goede plaats krijgt in de ranking van het programma van de betrokken maatschappijen die moeten investeren. Als dat niet zo zou zijn, moeten we ons afvragen of we in de toekomst nog moeten voortwerken op dat spoor van het al dan niet prefinancieren.

Laat ons eerst eens onderzoeken op welke manier we de spontane samenwerking tussen beide organisaties kunnen verbeteren. Er is in de voorbije maanden wel structureel en systematisch overleg geweest. Het is niet zo dat er niet met elkaar wordt gesproken. Dat is al een verbetering, het is dus niet allemaal slecht. Maar dat betekent nog niet dat de investeringsprogramma's al helemaal spontaan op elkaar zijn afgesteld. Er is nog werk aan de winkel voor de diverse openbaarvervoeraanbieders.

**De voorzitter:** Mevrouw Smaers heeft het woord.

**Mevrouw Griet Smaers:** Minister, ik dank u voor het enigszins verhelderende antwoord, zeker voor wat het plan-MER voor de E313 tot Ranst betreft. Ik begrijp dat de thematiek en de alternatieven daar nog altijd in opgenomen kunnen worden, vanaf de kennisgeving van het openbaar onderzoek. Na deze stap moet in de toekomst verder worden gewerkt aan de stukken in de richting van Limburg. Alternatieven voor de E313 maar ook voor de inbedding van de spoorwegen moeten worden opgenomen in een toekomstvisie vanuit Vlaanderen. Ik zal daar aandachtig op toezien.

**De voorzitter:** De heer Martens heeft het woord.

**De heer Bart Martens:** Minister, ik vind het een gemiste kans dat Infrabel dat plan-MER op de markt brengt zonder die A102 van bij het begin op te nemen. Men wacht op de kennisgevingsprocedure tot Vlaanderen dat daarin gaat fietsen. Maar beter een late afstemming dan geen afstemming. Die afstemming is inderdaad nodig omwille van het omgevingsaspect. We hebben slechts plaats voor een rijstrook of voor een spoorlijn.

Die A102 zal zeker een effect hebben op het verkeer langs de E313. We weten dat dit niet was opgenomen in de initiële tactische studie van de E313 omdat dit niet in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zit. Het zit er als laatste optie in. Intussen hebben we een principiële beslissing genomen dat die A102 moet worden aangelegd. Wat ik echter mis in uw antwoord, minister, is een afstemming met het LIVAN-project, de doortrekking van de tram van Wommelgem tot voorbij Ranst. Dat is ten noorden van de E313, op dezelfde plaats waar men een bijkomende rijstrook en een spoor plant.

Voor zover ik goed ben ingelicht, is men al bezig met de opmaak van dat plan-MER. Dat is een afstemming die perfect binnen de Vlaamse Gemeenschap kan plaatsvinden. Men hoeft daar niet te wachten op de goodwill van de federale overheid. Tot nader order heb ik begrepen dat die afstemming niet is gemaakt. En dat vind ik een gemiste kans.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Ik zal rekening houden met de opmerking van de heer Martens. Ik zal nagaan wat er eventueel is fout gelopen en of er al dan niet een afstemming is gebeurd.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■