



Vlaams  
Parlement

vergadering **C125 – OPE10**  
zittingsjaar 2012-2013

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 21 februari 2013

## INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de alternatieve bediening van tewerkstellingszones - 811 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vrachtwagenroutenetwerk - 816 (2012-2013)	8
bijlage 1	11
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afstemming tussen het Vlaamse en federale mobiliteitsbeleid - 823 (2012-2013)	13
Gedachtewisseling met minister Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorstel van investeringsplan NMBS 2013-2025 Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het investeringsplan voor de periode 2013-2025 van de NMBS-Holding - 393 (2012-2013)	16
bijlage 2	16

■

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter****Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de alternatieve bediening van tewerkstellingszones - 811 (2012-2013)**

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

**Mevrouw Griet Smaers:** Mijn vraag gaat over de alternatieve bediening van tewerkstellingszones. Ik heb daar een aantal vragen aan gekoppeld over de ontsluiting van de moeilijk gelegen bedrijvzones. We hebben daar in deze commissie al meermaals vragen over gesteld. We hebben ter zake ook al heel wat vragen over beleidsbrieven gesteld. Daaraan gekoppeld wil ik het ook hebben over het Shuttledecreet en het inzetten van taxi's op minder bezette lijnen in het kader van het openbaar vervoer. De bedoeling is om moeilijk gelegen en te ontsluiten bedrijventerreinen beter te kunnen bedienen via die alternatieve mogelijkheden.

Bij de bespreking van de laatste beleidsbrief stond onder de titel van het Shuttledecreet een verwijzing naar een studie die Tritel samen met De Lijn zou hebben uitgevoerd. In navolging van de beleidsbrief hadden wij gevraagd die studie te kunnen ontvangen. Dat is gebeurd eind december of begin januari, na de bespreking van de beleidsbrief.

Uit die studie over de alternatieve bediening van tewerkstellingzones bleek dat het eindrapport van de studie verschenen is op 14 december 2011. Die studie haalde onder andere enkele mogelijkheden aan voor De Lijn om een rol te spelen bij de verdere implementatie van de vervoersconcepten ter verbetering van de bereikbaarheid van tewerkstellingszones. Zo werd gedacht aan collectief bedrijfsvervoer en shuttle, vanpool en de fiets. De studie focuste vooral op deze alternatieve bedieningsmogelijkheden die De Lijn zelf kan organiseren.

Een van de hiaten in de mogelijkheden die worden vermeld in deze studie, is onder meer het taxivervoer. Dat lijkt me toch een mogelijkheid om in te zetten, vooral wanneer de belbus geen goed vervoermiddel blijkt om die zones te bereiken. Bovendien heb ik ook een artikel gelezen over het initiatief van een regiotaxi in Nederland. Dat is een systeem van taxivervoer waarbij ongeveer 5 procent van het aantal reizigers wordt vervoerd met taxi's die voor het openbaar vervoer rijden. Het leek me interessant dat te vermelden in het kader van de alternatieve bediening van tewerkstellingszones.

Het systeem van de regiotaxi is een systeem van openbaar vervoer op afroep. Het grote voordeel daarvan is dat mensen ermee van deur tot deur kunnen reizen en dat de taxi's in gebieden kunnen komen waar het regulier openbaar vervoer niet of bijna niet komt. Iedereen kan gebruikmaken van dat vervoermiddel van de regiotaxi, ook mensen die aangepast vervoer nodig hebben zoals rolstoelgebruikers.

De vooraanmeldingstijd is hoogstens een uur bij een normale rit en twee uur bij een rit met gegarandeerde aankomsttijd. Dat is toch een groot verschil met het systeem van de belbus dat wij hier kennen. Omdat de regiotaxi een vorm van openbaar vervoer is, worden indien mogelijk ritten van verschillende reizigers gecombineerd. Dergelijk vervoerssysteem zou een goed alternatief of een goede aanvulling zijn voor de belbus die nog steeds in heel wat gebieden onderbenut is.

Minister, wat werd sinds de afronding eind december 2011 gedaan met de studie van Tritel in opdracht van De Lijn over de alternatieve bediening van tewerkstellingszones? Wat is de stand van zaken, de verdere procedure van deze studie en de opvolging van eventuele concrete mogelijkheden? Waarom werden geen opties bekeken over collectief vraagafhankelijk vervoer in de zin van taxi's?

Werden intussen al mogelijkheden onderzocht zoals vermeld in de beleidsnota en zoals ook vermeld tijdens de behandeling van een vorige vraag om uitleg in de commissievergaderingen van 17 maart 2011, over het vervangen van onderbezette belbussen door

taxi's? U had toen de opdracht gegeven aan De Lijn om na te gaan hoe taxi's op een meer gestructureerde manier kunnen worden ingezet. Tot op heden is daarover geen communicatie meer geweest. Wat is daar de stand van zaken?

U verwees in het verleden naar een project dat liep in Limburg. Op momenten dat de belbus het minst wordt gebruikt, wordt die vervangen door taxi's. Wat is van dat project de stand van zaken? Loopt dat project nog altijd? Zo ja, hoe verloopt dat en wat is de ervaring daarmee? Overweegt u het project uit te breiden naar andere provincies en belbusgebieden? Zo niet, waarom niet? Hoe werd het project geëvalueerd?

Wat is intussen de stand van zaken en de timing van het Shuttledecreet?

**De voorzitter:** De heer D'Hulster heeft het woord.

**De heer Steve D'Hulster:** Het probleem van de bedrijvzones en het feit dat we daar wat meer creativiteit nodig hebben dan het regulier openbaar vervoer kan bieden, is een thema dat hier regelmatig terugkomt. De vragen van mevrouw Smaers zijn dan ook heel interessant. Het voorstel van een soort belbus voor bedrijvzones lijkt me het onderzoeken waard.

Ik ben ook benieuwd naar de stand van zaken van het Shuttledecreet.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mevrouw Smaers, het gaat wel over iets meer dan een belbus voor bedrijven. Er zijn twee groepen. Er is inderdaad de studie en de heel terechte vraag naar een oplossing zodat bedrijvzones bereikbaar worden met collectief vervoer. Vraag is dan of dat al dan niet een taak is van De Lijn. De Lijn verzorgt het vervoer van halte tot halte.

Daarnaast is er het probleem van de onderbezette belbus en de wijze waarop we daarmee omgaan. Mevrouw Smaers, u hebt terecht gewezen naar de studie van de alternatieve bediening van de tewerkstellingszones en het Shuttledecreet. Ik verwijs ook graag naar de beleidsbrief, bladzijde 20, waar ik ook een niet-oninteressante paragraaf over dit thema heb geschreven. Ik heb me daar geëngageerd om via een decreet te zoeken naar een concept zodat die bedrijvzones bereikt worden. Daar bestaan een aantal concepten voor.

Een eerste mogelijkheid zou zijn dat De Lijn of de Vlaamse overheid via een nieuwe juridische entiteit waarin wij participeren, de implementatie op zich neemt. Ik verwijs naar wat we nu doen met cambio. De Lijn participeert in cambio, maar wij organiseren dat niet helemaal, we zijn een betrokken partner. Zo kunnen we tot een beleid komen dat goed op elkaar is afgestemd. We kunnen er ook een sensibiliserende rol in spelen, maar het is een afzonderlijke entiteit die het doet.

Waarom is het nuttig om te participeren in zo'n entiteit? Als we zoiets organiseren, moeten we er natuurlijk ook voor zorgen dat het reguliere openbaar vervoer en het openbaar vervoer via shuttlebusjes goed op elkaar afgestemd zijn. Het is dan beter om wat mee te kunnen sturen.

Op 29 februari vorig jaar heeft de raad van bestuur tijdens een bespreking van de studie, die aan u werd overgemaakt, over de alternatieve bediening van tewerkstellingszones de volgende beslissing genomen. Het onderzoek naar de oprichting, binnen de schoot van De Lijn, van een afzonderlijke juridische entiteit, wordt opgenomen in de vervolgstudie naar de haalbaarheid. De directeur-generaal stelde hierbij: "Het is niet de bedoeling dat De Lijn zelf begint met de exploitatie van vanpool- of shuttlediensten, wel zou De Lijn, zoals nu reeds bestaat met cambio of autodelen, partner kunnen worden in een samenwerkingsverband met een derde partner die zijn sporen heeft verdiend in het opzetten van dergelijke diensten." Ik sta daar als minister ook achter, want ik acht het niet de taak van De Lijn om nu een heel shuttlesysteem op touw te zetten. Bovendien bestaan er al een aantal succesvolle alternatieven in Vlaanderen die ook aantonen dat ze, mits ze wat ondersteuning van de overheid krijgen, zelfstandig kunnen bestaan.

Zo kom ik bij de tweede mogelijkheid. Ze zijn trouwens niet noodzakelijk in conflict met elkaar, misschien komen we tot een optiemogelijkheid. De tweede mogelijkheid bestaat erin

om organisaties die zelf of via onderaanneming de implementatie van het vervoer op zich nemen, te subsidiëren. Het systeem van Max Mobiel in Gent is hiervan een voorbeeld. Max Mobiel kreeg eerst een tijdelijke ondersteuning, nu een structurele. Het is een schoolvoorbeeld.

Max Mobiel staat in voor de ontsluiting van onder meer het Gentse havengebied en het bedrijventerrein in Drogen. Het doet dat met pendelbusjes. De vertrekplaats is een openbare halteplaats en dat is heel nuttig, want het gaat om vervoer dat aansluit op het halte-tot-haltevervoer. Het is dus geen vervoer van deur tot deur, maar vanuit een knooppunt van openbaar vervoer. In casu is de vertrekplaats het station Gent-Sint-Pieters of het station Gent-Dampoort. De pendelbussen rijden uiteraard enkel als er potentieel is en er voldoende reservaties zijn. Max Mobiel besteedt het uiteindelijke vervoer via pendelbus uit aan V-Tax.

Max Mobiel ontvangt hiervoor jaarlijks een ad-nominatimsubsidie van Vlaanderen. De uiteindelijk betaalde subsidie is gebaseerd op de ingebrachte verantwoordingsstukken die door de administratie nagekeken worden. Wij subsidiëren het verschil tussen de inkomsten en de uitgaven, met een plafond van 50 procent van de totale kost. Het moet voor de helft zelf kunnen instaan en wij zullen nooit meer dan de helft op ons nemen.

De derde mogelijkheid bestaat erin dat we via aanbestedingen een aantal trajecten toekennen. Dat zouden we kunnen organiseren in samenspraak met de provinciale mobiliteitspunten (PMP's), de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM's), De Lijn en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) om een aantal moeilijk te ontsluiten havengebieden te bereiken. We zouden daartoe een aanbesteding kunnen doen met daarin de vraag wie de verbinding wil organiseren of realiseren. We zouden dat kunnen doen binnen de beschikbare budgetten.

Het zijn drie pistes, en ik kom straks nog tot de leemte, mevrouw Smaers. We zijn er nog niet uit wat de optimale constructie is. Het systeem van Max Mobiel vind ik goed omdat het vrijheid geeft aan de markt. We moeten als overheid enkel ondersteunen. We zien dat er nog groeimogelijkheden zijn en dat er nog heel veel interesse is in andere gebieden om op die manier ontsloten te worden.

Een eigen organisatie oprichten waar de overheid in participeert, lijkt me ook een valabele piste omdat we dan de link tussen beide hebben. Ik wil echter vermijden dat systemen zoals Max Mobiel om die reden ophouden te bestaan. We moeten wat er nu is en goed werkt, op een goede wijze laten verder werken.

Het is dus nog niet uitgemaakt. De Lijn en mijn administratie zitten hier vaak over samen, de besprekingen zijn vrij intensief. Het is wel de bedoeling om dit voorjaar te landen. Er is heel veel onderzoek gebeurd, heel veel zaken zijn afgewogen. Als we het Shuttledecreet, het kader, nog tijdens deze legislatuur rond willen krijgen, dan moet het dit voorjaar gebeuren. Het is de bedoeling dat we de komende twee, drie maanden knopen doorhakken. We moeten een nieuw reglementair kader maken en ook het budgettair kader in het oog houden.

Het collectieve taxivervoer werd ook bekeken door de studie. Ik verwijs naar bladzijde 23. Een aantal stakeholders hadden inderdaad gesuggereerd om shuttles op aanvraag te laten rijden. Dat impliceert steeds een reservatie, en in vergelijking met de bestaande systemen, is er minder flexibiliteit. Het zijn net de frequentie en de flexibiliteit die de sterke krachtlijnen van het concept kunnen zijn. Het gaat dan eigenlijk niet meer over een shuttle die op bepaalde tijdstippen rijdt, maar over een echt taxisysteem op basis van aanvragen. We moeten ook de kostprijs hiervan bekijken. Er wordt ook gezegd dat als het gebruik dermate laag is dat er bijna niet in vaste ritten kan worden voorzien, het misschien beter is om gewoon met bestaande taximaatschappijen te werken.

En zo kom ik bij het derde onderdeel van uw vraag, namelijk dat over de belbus die niet voldoende trekt, waardoor ook een taxi wordt ingezet. In het onderzoek staat daarom ook dat er geen nieuw taxisysteem wordt opgezet. Er wordt behouden wat al bestaat. Het gaat alleen maar om de bedrijventerreinen, en als de bezetting zo laag is, kan het evengoed gebeuren binnen wat al bestaat.

Er zijn dus drie mogelijkheden die we met De Lijn en de administratie onderzoeken. Er is het systeem van Max Mobiel. Er is het systeem van een decreet waarbij men participeert aan een nieuw op te richten organisatie. Denken we in dat verband aan wat er met de auto's van cambio gebeurt. Er is ten slotte het uitbesteden van een aantal lijnen. Er kan ook sprake zijn van een mengeling van de drie. We moeten bekijken wat er mogelijk is. Ik doe vandaag dus geen uitspraken. Het is echt de bedoeling dat de komende weken duidelijk te maken.

Ik kom tot de kwestie van de taxi's ter vervanging van een belbus. Dat is niet alleen van belang voor bedrijventerreinen, maar uiteraard ook voor het vervoer van personen vandaag in Vlaanderen. Daarover hebben we ook al gesproken. Daar zijn ook al schriftelijke vragen over beantwoord. Mevrouw Smaers, ik verwijs naar mijn antwoord op uw schriftelijke vraag 1341 van september 2012. Ik stel daarin dat De Lijn een aantal partners aan het consulteren is. Onder meer met de taxifederatie heeft men een bezoek gebracht aan de Nederlandse taxisector, om te bekijken hoe dat systeem daar werkt. Ook andere spelers op de openbaarvervoermarkt waren daar uitgenodigd.

Het is natuurlijk mijn bedoeling om tot een consensus te komen over die mogelijke inzet van taxi's. Dat is niet evident. Ik geef een aantal knelpunten die De Lijn me heeft doorgespeeld. Er zijn de zeer uiteenlopende belangen van de diverse marktspelers. Er zijn de verschillen qua arbeidsverhoudingen, onder meer als het gaat over de cao's. De cao's bij taxi's verschillen toch wel sterk van die van De Lijn. De Lijn zet wel haar proefprojecten met die taxi's voort. De Lijn heeft ook al bekeken op welke wijze taxi's kunnen worden geïntegreerd in haar aanbod. Daarvoor is het project in Limburg, dat trouwens nog altijd loopt, dat niet is stopgezet, belangrijk als onderdeel.

De raad van directeurs van De Lijn heeft op 3 september 2012 een aantal principes vastgelegd met betrekking tot de manier waarop De Lijn wil omgaan met dat systeem van die taxi-inzet. Er worden twee hoofdprincipes gehanteerd.

Ten eerste wil men werken volgens het principe van de toetredingsovereenkomst. Dat is een overeenkomst die individuele taxibedrijven met De Lijn afsluiten. Dat is het systeem dat ook in Limburg wordt gehanteerd en de basis kan vormen. Taxibedrijven treden zo toe tot een systeem waarbij ze kunnen worden ingeschakeld voor het verzekeren van ritten tussen haltes op een traject waar de bezetting van de belbus te laag is. Het gaat dus niet om deur-tot-deurvervoer, maar om vervoer tussen haltes. We moeten altijd die nuance blijven maken. Het gaat dus om ritten van halte tot halte, op basis van vooraf vastgelegde tarieven per kilometer. Die overeenkomst hoeft niet noodzakelijk gebonden te zijn aan een specifiek belbusgebied. Dat is niet nodig. Het blijft echter wel halte-tot-haltevervoer. De Lijn geeft aan dat er niet in vervoergaranties is voorzien in die toetredingsovereenkomsten. Waar wie bij voorkeur wordt ingezet, wordt op basis van afstand en beschikbaarheid bepaald. Hoe dichter men bij de vraag zit, hoe gemakkelijker men natuurlijk kan worden ingeschakeld.

Ten tweede is het de bedoeling dat men naar de hoofdactiviteit van het bedrijf kijkt om de toepasselijke cao te bepalen. Dat moet echter natuurlijk nog worden verfijnd. Daarom kunnen we nu nog niet definitief overal van start gaan. Er is immers sprake van een grote variatie aan bedrijven in Vlaanderen. Dit moet dus nog worden verfijnd met de bij het proces betrokken actoren, namelijk de overheid zelf, de taxisector, de exploitanten van geregeld vervoer en de syndicale organisaties. We moeten ook bekijken hoe dit maximaal kan stroken met het bestaande regelgevend kader. Dan heb ik het over de wetgeving op de overheidsopdrachten. Het principe zou dus dat van de toetredingsovereenkomst zijn, maar dan is er nog de discussie welke cao van toepassing is, en dat is nog niet volledig opgehelderd.

Dit overleg met de partners is vandaag dus gaande. Dat is ook de volgende stap die De Lijn zet om te komen tot een algemene uitrol in Vlaanderen. Het is de bedoeling dat we dat nog deze legislatuur uitgerold krijgen. Dat betekent ook dat we dit voorjaar knopen zullen moeten doorhakken. De beide dossiers zijn dus in volle evolutie, maar we moeten nog een aantal stappen zetten om hopelijk dit voorjaar beslissingen te kunnen nemen. Het is nodig dat dat dit voorjaar gebeurt.

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

**Mevrouw Griet Smaers:** Minister, ik dank u voor uw heel uitvoerige antwoord. Over die alternatieve bediening van tewerkstellingszones heb ik dus drie goede mogelijkheden gehoord om die moeilijk gelegen bedrijvzones te kunnen ontsluiten. Ik heb u horen zeggen dat u nog moet bekijken of wordt gekozen voor een van die mogelijkheden of voor een combinatie van de drie. Het is dus niet zo dat het Shuttledecreet zich enkel tot een van die drie mogelijkheden zal beperken. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Dat zou kunnen.

Ik onthoud ook dat u te kennen hebt gegeven dat er dit voorjaar een doorbraak moet komen ter zake. Het Shuttledecreet kan dan een van de komende maanden worden verwacht. Het is goed nieuws dat er dit voorjaar toch iets in onze bus zal vallen wat dat Shuttledecreet betreft. Ik ben blij dat de drie mogelijkheden die u hebt vermeld, worden bekeken, want persoonlijk vind ik dat eigenlijk wel goede ideeën. Ik meen dat er sprake is van mogelijkheden die ruimer gaan dan wat we aanvankelijk voor ogen hadden met die shuttle. Het ging toen enkel over dat halteverkeer van een bepaalde locatie naar een andere. Slechts bij een van die mogelijkheden gaat het echt over een shuttle, maar bij de andere wordt dit iets ruimer bekeken dan het aanvankelijke uitgangspunt. Dat vind ik heel goed. Ik vind immers dat we rekening moeten houden met al die moeilijk gelegen bedrijvzones in Vlaanderen, en niet enkel met die waar de huidige Max Mobiel rijdt. Het Shuttledecreet moet een basis en ankerpunt kunnen zijn voor een oplossing voor knelpunten in heel Vlaanderen. Dat vind ik zeer goed. Ik hoop dat we over enkele maanden de juiste beslissing kunnen vernemen.

Inzake de taxi's onthoud ik dat er dit voorjaar een beslissing in de bus zal vallen. Het is alleszins hoopvol dat er wordt gezocht naar een manier om die taxi's op de onderbezette lijnen te kunnen inzetten. Ik hoop dat er snel duidelijkheid komt over de cao, want dat is blijkbaar nog het grootste knelpunt om tot een beslissing te komen.

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

**Minister Hilde Crevits:** Het voorjaar zal vrij cruciaal zijn voor de cao's. Het is de bedoeling dat we principiële keuzes maken dit voorjaar en dan moet het Shuttledecreet er komen. Eerst moeten we knopen doorhakken over hoe we vooruit willen.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Minister, ik herinner me de debatten in de commissie over het decreet op de basismobiliteit. Het was de heer Denys, ondertussen ex-gouverneur, die toen de discussie aanbod over de bereikbaarheid van industrieterreinen. Hij hield een pleidooi voor een oplossing voor het woon-werkverkeer naar de industrieterreinen met de basismobiliteit. Die wens is niet vervuld. Dat pleidooi is blijkbaar misgelopen. Er zou een oplossing worden uitgewerkt, maar nu, bijna tien jaar later, heeft het decreet op de basismobiliteit er alleen maar toe geleid dat De Lijn enorm veel middelen heeft gekregen om aan dat decreet te voldoen, maar niet aan het probleem om het woon-werkverkeer naar de industrieterreinen te vervullen.

Het Shuttledecreet moet daar een oplossing aan bieden, maar als ik zie hoe lang dat al loopt en als ik de moeilijkheden op het terrein bekijk, dan zullen we nog even onderweg zijn voor een oplossing voorhanden zal zijn om het woon-werkverkeer te kunnen vervullen.

**De voorzitter:** De heer D'Hulster heeft het woord.

**De heer Steve D'Hulster:** Mevrouw Van den Eynde, u stelt voor een soort basismobiliteit te creëren voor bedrijventerreinen. Dan zullen we pas veel geld uitgeven. Je moet een onderscheid maken tussen woongebieden, waar de overheid een basisdienstverlening moet kunnen aanbieden aan de burgers, en bedrijventerreinen, waar mensen op andere tijdstippen en met andere frequenties moeten zijn. Daarvoor is meer maatwerk nodig. Dat is precies waar de regering nu mee bezig is, zowel via het netmanagement van De Lijn als via het

Shuttledecreet, om na te gaan hoe we daar voor maatwerk kunnen zorgen. Dat zijn twee totaal verschillende zaken.

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik ben het totaal niet eens met u, mevrouw Van den Eynde. Het bus- en tramvervoer, waarin we heel veel investeren, kost veel te veel geld, zegt u. Ik weet niet of u zich realiseert wat de besparingen zijn geweest van het bedrijf door het kammen van de laag bezette bussen de laatste twee, drie jaar. Voor mij is het nu genoeg. Ik ga niet nog eens schrappen in bussen om ze dan naar bedrijventerreinen te laten rijden. Het is niet de kerntaak van De Lijn om dat vervoer te organiseren. Ze moet het halte-tot-haltevervoer realiseren. Het vervoer naar bedrijventerreinen is een andere context. We moeten nagaan op welke manier dat kan.

U zegt dat we er al lang aan bezig zijn en dat is juist, maar ik geef vandaag in alle transparantie een overzicht van het onderzoek dat we doen, en van de ernst waarmee we die problemen proberen op te lossen. U zult me geen grote woorden horen zeggen over hoe het zal zijn. Het voorjaar is het laatste moment waarop dit dossier kan landen, maar dan moeten we nog het regelgevend werk doen. Het is mijn absolute wil om met die twee dossiers te landen met een voorstel waarin we de bakens zetten voor de komende tien, twintig, dertig jaar.

Dat het nu een tijdje heeft geduurd voor we er geraken, is van ondergeschikt belang, op voorwaarde dat we die bakens op een goede manier kunnen uitzetten. Ik ben ervan overtuigd dat we dat ook gaan doen, maar het zal niet ten koste zijn van een snoeioperatie in het bestaande busaanbod. Ik ben het niet eens met wie zegt dat we daar vandaag te veel geld aan besteden.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vrachtwagenroutenetwerk - 816 (2012-2013)**

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

**Mevrouw Griet Smaers:** Minister, deze vraag om uitleg handelt over het vrachtwagenroutenetwerk. Ik refereer aan uw antwoord op een actuele vraag die ik op 13 juni 2012 stelde. Toen had u pas het allereerste routenetwerk voor vrachtwagens dat in Ieper-Diksmuide-Roeselare was opgezet, voorgesteld. U had aangekondigd dat in 2012 het raamwerk voor het vrachtwagenroutenetwerk per regio zou worden gedetailleerd, zodat de bewegwijzering hierop zou kunnen worden aangepast en de gegevens ter beschikking zouden worden gesteld van digitale kaartmakers om te resulteren in een gerichte sturing van het vrachtverkeer.

In uw antwoord gaf u ook al aan dat het een absolute prioriteit is om het vrachtwagenroutenetwerk in geheel Vlaanderen te kunnen realiseren. In juni was het studiebureau volop aan het werk om de preferentiële routes uit te tekenen; het was de bedoeling deze routes begin 2013 overal te kunnen plaatsen.

Heel wat gemeenten en steden met hun nieuwe lokale besturen zitten ondertussen te wachten op de effectieve realisatie van het vrachtwagenroutenetwerk om op die manier zo veel mogelijk zwaar verkeer uit de dorpskernen te houden. Ik merk ook op dat het nu een van de topics is waar de nieuwe besturen willen op inzetten. Men wil mobiliteitsplannen actualiseren en nieuwe mobiliteitsplannen maken waarbij men de leefbaarheid van de dorpen voor ogen heeft. Deze vrachtwagenroutenetwerken zijn bij het begin van deze legislatuur een handig hulpmiddel om de leefbaarheid van de dorpen te bewerkstelligen.

Naast de leefbaarheid is ook een veilige en efficiënte doorstroming van de vrachtwagens in het transportverkeer een belangrijk principe.



Minister, wat is inmiddels de stand van zaken van de diverse vrachtwagenroutenetwerken in geheel Vlaanderen? Wat zijn de bevindingen van het al operationele netwerk in de regio Ieper-Diksmuide-Roeselare? Welke reacties worden hierop ontvangen vanuit enerzijds de betrokken steden en gemeenten en anderzijds de bedrijven en de bedrijvzones en de vrachtwagenchauffeurs en de bedrijven zelf? Waar zitten op dit moment nog eventuele knelpunten om het netwerk in geheel Vlaanderen uit te rollen?

Wat is de ervaring van u en uw administratie met het studie bureau dat de vrachtwagenroutenetwerken uitwerkt? Hebben zij voldoende terreinkennis en kennis van de specifieke situaties ter plaatse? Ik stel deze vraag omdat ik daar een aantal opmerkingen en vragen over heb gekregen. Blijkbaar was er in sommige regio's een trage vooruitgang in de opbouw van het vrachtwagenroutenetwerk omdat men soms de terreinkennis niet altijd goed voor ogen had.

Hoe verloopt in het algemeen de samenwerking met de lokale en regionale spelers inzake transport en logistiek voor de uitbouw van het vrachtwagenroutenetwerk? De inbreng van organisaties die het routenetwerk en de ligging van de bedrijventerreinen kennen, is immers een absolute must.

De kaart van het vrachtwagenroutenetwerk zou ook overgemaakt worden aan digitale kaartenmakers, zodat ook de gps-leveranciers hun aanpassingen zouden kunnen doen. Wat is hiervan de stand van zaken? Hoe loopt deze afstemming?

**De voorzitter:** De heer D'Hulster heeft het woord.

**De heer Steve D'Hulster:** Voorzitter, minister, collega's, ik heb een aantal weken geleden hierover een schriftelijke vraag ingediend. Ik ga die vragen dus nu nog niet allemaal stellen.

Er wordt heel nauw overleg gepleegd met de lokale besturen, en natuurlijk willen al deze besturen dat het vrachtroutenetwerk mooi langs de grenzen van hun gemeente loopt. Ik vraag me af hoe het besluitvormingsproces dan loopt. Streeft men naar consensus, of is het finaal de Vlaamse overheid die alles trancheert? In hoeverre wordt de stem van de lokale overheden meegenomen? Is het de bedoeling om tot een gedragen voorstel te komen, of is het de bedoeling om tot een consensus te komen met de lokale overheden?

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

**Mevrouw Lies Jans:** Voorzitter, minister, ik heb hier midden vorig jaar ook al een schriftelijke vraag over gesteld, en ik heb daar ook al een antwoord op gekregen. Ik hoop dat er ondertussen al wat meer evolutie is in deze zaak.

Minister, er waren twee belangrijke elementen in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag. Dat waren voornamelijk de bestaande knelpunten, en dan kom ik eigenlijk ook bij het aspect van de input van de lokale besturen daarin. U antwoordde toen dat een van de belangrijkste knelpunten erin bestaat dat het verbod voor vrachtwagenverkeer in één gemeente kan leiden tot overlast in een andere gemeente. Ook is het volgens u zo dat gemeenten die over een bedrijventerrein beschikken, hiervan de lusten hebben, maar de vrachtroutenetwerken lopen ook langs andere gemeenten, die niet de lusten maar wel de lasten hebben. Dit is volgens u het belangrijkste knelpunt dat we moeten oplossen om het gehele project te kunnen realiseren.

Mijn eerste vraag is dan ook of er aan dat knelpunt iets is verholpen? Is er overleg met de gemeenten? Hoe zal men tot een consensus of tot een compromis kunnen komen, zoals collega D'Hulster het verwoordde?

Daarnaast is de timing in het gehele dossier heel belangrijk. Vorig jaar antwoordde u mij dat het de bedoeling is om in 2013 het volledige studiewerk van alle 28 regio's af te ronden. Dat is een zeer strikte timing, dus zal dit lukken? Er moest nog heel wat gebeuren. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag stelde u dat er overleg was met de koepelorganisaties en de logistieke sector, maar dat er met de gps-operatoren nog geen overleg was geweest. Dat is toch wel een heel belangrijk element in het verhaal. Is de timing haalbaar en zijn alle nodige stappen ondertussen genomen, onder andere dat overleg met de gps-operatoren?

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Minister, deze vraag sluit deels ook aan bij de vorige problematiek. Hoe kunnen de bedrijvzones bereikt worden door vrachtwagens, en hoe kunnen de vrachtwagens zich bewegen tussen de verschillende bedrijvzones zonder daarbij de dorpskernen al te veel te belasten?

Om hier een antwoord op te bieden, hebt u het vrachtroutenetwerk in het leven geroepen. U hebt een aantal theoretische concepten uitgewerkt, en vervolgens een proefproject opgestart in de regio Ieper-Diksmuide-Roeselare.

Minister, ik noemde u soms al bij de beleidsnotabesprekingen ‘minister van proefprojecten’. Dat is niet negatief bedoeld, maar vooral positief. U kunt inderdaad met zulke proefprojecten aftasten of het gedragen wordt en toepasbaar is voor andere regio’s.

In hoeverre is dit proefproject al door uw diensten aan een evaluatie onderworpen? Hebben de andere betrokken partners – zoals de gemeenten Roeselare, Ieper en Diksmuide, en de gemeenten daartussen – mee aan die evaluatie kunnen werken? In hoeverre hebben ze hun bevindingen aan uw diensten kunnen meedelen?

Minister, de gemeentebesturen zijn intussen geïnstalleerd na de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2012. Er zijn veel nieuwe ploegen. Heel wat besturen moeten werken aan een nieuw mobiliteitsplan, want dit was in veel gemeenten een knelpunt en een onderwerp van discussie voor de verkiezingen. In hoeverre kan dit vrachtroutenetwerk dat al is uitgewerkt maar nog niet wordt toegepast opgenomen worden in de gemeentelijke mobiliteitsplannen?

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

**Minister Hilde Crevits:** Dit is een complexe aangelegenheid.

Mijnheer D’Hulster, u had het net over een consensus of een gedragen voorstel. Er is een belangrijk nuanceverschil. Het eerste geeft me wat meer slagkracht dan het tweede. Mijn ambitie is tot een consensus te komen. Als dat niet lukt, dan wordt het voorstel toch best gedragen door zoveel mogelijk partners.

Het is mijn bedoeling om een vrachtroutenetwerk op het Vlaamse wegennet te installeren. Daarmee wil ik niet zeggen dat dat de enige routes zijn die vrachtwagens mogen nemen. Met het vrachtroutenetwerk beogen wij een geprefereerd netwerk voor vrachtwagens. Als we de wegen herinrichten, moeten we er ook rekening mee houden dat de acties die we ondernemen, erop geënt zijn om die assen zo sterk mogelijk te maken. Het is juist dat gemeenten misschien verboden zullen invoeren. Ik sluit ook niet uit dat gemeenten in de toekomst nog autonome beslissingen zullen nemen. Ik wil een consensus over het geprefereerde netwerk dat echter niet het enige netwerk is. Ik sluit niet uit dat vrachtwagens nog elders zullen rijden, maar wij moeten er via bewegwijzering en gps-sturing voor zorgen dat de vrachtwagens zo snel mogelijk naar het geprefereerde netwerk worden geleid. Dat is de bedoeling. Men mag zich daar geen andere voorstelling bij maken.

De laatste discussie over dit onderwerp vond plaats in de plenaire vergadering op basis van een actuele vraag van mevrouw Smaers. Men wenste me toen vanop de banken veel succes. Ik vond dat veelzeggend. Als leden van zowel meerderheid als oppositie me succes toewensen, dan gaat het toch wel over een gevaarlijk dossier. Dat had veel te maken met het consensusmodel dat we wilden bereiken.

De uitwerking van het Vlaams Vrachtroutenetwerk (VRN) is momenteel op kruissnelheid. Het vrachtroutenetwerk komt tot stand via een intens overlegproces met alle betrokken actoren: gemeentebesturen, belangenorganisaties en transportsector. Om dat overleg op een hanteerbaar schaalniveau te voeren, werd Vlaanderen ingedeeld in 28 regio’s of clusters. Ik zal de commissie het kaartje met die 28 regio’s bezorgen.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid trekt dit overlegproces en doet daarvoor een beroep op een studiebureau dat als opdracht heeft gekregen om dat vrachtrouten netwerk uit te bouwen.

We hebben een aantal overlegfora die op dit moment aan het werk zijn. De lokale actoren zijn de steden, gemeenten en de lokale politiezones die worden samengeroepen in een begeleidingsgroep. Daarnaast zijn er de bovenlokale actoren. Dat zijn de wegbeheerders, het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka), de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM's), de provincies en intercommunales, eventueel aangevuld met andere bovenlokale actoren. Zij komen samen in een overleggroep.

In het studieproces zijn per regio in principe drie vergaderingen van overleggroepen en drie vergaderingen van begeleidingsgroepen gepland.

Ik kan per regio het overzicht bezorgen als deze verschillende overlegmomenten hebben plaatsgevonden.

Met de regionale actoren, dat is de transportsector, werd midden vorig jaar op mijn kabinet samen met het studiebureau en mijn administratie een eerste overleg georganiseerd. Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV), de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (FEBETRA), en de Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke Ondernemers (UPTR) waren toen samen met de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) aanwezig. Er werd hen informatie gegeven over de studie als geheel en over de tussentijdse resultaten.

Zij participeren waar mogelijk op het regionale niveau. Vooraleer we definitief trancheren, krijgen zij ook inzage in de plannen.

Momenteel zijn de eerste vijf regio's volledig afgewerkt. Het overleg in de laatste zes regio's is eind december opgestart. Ik heb hier een kaartje met de vijf regio's op die het eerst afgewerkt zijn. Ik zal dat als [bijlage](#) bezorgen.

De eerste afgewerkte regio ligt in West-Vlaanderen tussen de E40, de A17 en de E17 en ten oosten van de E42 in Frankrijk. De tweede regio ligt hoofdzakelijk in Oost-Vlaanderen ten zuiden van de E17 en de E40, ten westen van de N45-N255 en ten noorden van de E429 in Wallonië. De derde regio ligt hoofdzakelijk in Vlaams-Brabant ten oosten van de N45-N255, ten zuiden van de E40, ten westen van de N5 en de ring rond Brussel en de E429 in Wallonië. De vierde regio ligt hoofdzakelijk in de Antwerpse Kempen, ten zuiden van de E34, ten westen van de N74 en ten noorden van de N71 en de E313. De vijfde regio ligt hoofdzakelijk in Limburg ten zuiden van de N19- R14-N71, ten westen van de N74-N715 en ten noorden van de E314 en E313.

We hebben dus een afgewerkt project in elke provincie. Dat is goed omdat dit als katalysator kan dienen voor de andere regio's. Op het kaartje ziet u de afgewerkte regio's. De andere regio's volgen in de loop van de volgende maanden.

Pas op het eind van het traject zal alles definitief af zijn. Het is mogelijk dat er nog een beïnvloeding is vanuit een andere regio, en daarom schakelen we ze allemaal aan elkaar. De vrachtroutes stoppen echter ook niet aan de grenzen van Vlaanderen. Op een aantal punten hebben we dan ook overleg nodig met het Waalse Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Frankrijk. We moeten daar de volgende maanden verder overleg mee plegen.

De bedoeling is om alle lopende regionale overlegprocessen tegen het zomerreces te kunnen afronden zodat het studiebureau het eindrapport tijdens de zomermaanden van 2013 kan afwerken. Zo hoop ik het definitieve vrachtrouten netwerk in het najaar aan alle betrokkenen te kunnen voorstellen. We zitten op schema om dit najaar alles definitief klaar te hebben.

Als de netwerken klaar zijn op papier, moeten ze ook nog worden geïmplementeerd op het terrein. Prioritair zijn de gesprekken met de gps-operatoren en kaartenmakers. Alles staat en valt met de goede wil van de gps-operatoren om die vrachtroutenetwerken prioritair in hun

systemen aan te bieden. Dat is waar elke truckchauffeur zich op zal baseren om een route al dan niet te nemen. Wij kunnen nu met onze eerste vijf routes heel actief overleggen of het haalbaar is om dat op die manier te doen.

We hebben al met hen gesproken in het kader van het overleg over de verkeersborden-databank. U weet dat we nu bekijken hoe we de verkeersbordendatabank kunnen koppelen aan hun systemen, en het VRN past daar perfect in. Ze toonden interesse in het concept. Het overleg loopt nu en kan heel concreet blijven lopen omdat we nu ook de eerste vijf sectoren hebben uitgetekend.

De absolute aanvaarding van dat netwerk door de transportsector, het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) en de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) is natuurlijk ook cruciaal. Ik weet dat ze erachter staan, maar ze moeten dit project natuurlijk actief ondersteunen ten aanzien van hun leden, door het promoten van de routenetwerken. Ze worden hier nauw bij betrokken, hun opmerkingen worden zo veel mogelijk meegenomen.

Het moeilijkste voor mij is het bewegwijzeringsmodel, omdat we soberheid moeten koppelen aan duidelijkheid. Ik heb al verteld dat er een eerste vrachtroutenetwerkbewegwijzeringsmodel geplaatst is in de regio Ieper-Diksmuide-Roeselare. U mag het gerust gaan bekijken. Voor mij zijn de borden een beetje te groot. Ik huiver ervan om zo iets uit te rollen in heel Vlaanderen. Het is goed dat het pilootproject bestaat, maar het mag voor mij iets soberder. Er is ook een zone langs het bedrijventerrein van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Voor de geïnteresseerden heb ik daar een fotootje van bij. Voor mij gelden eenvoud, gemakkelijke interpreteerbaarheid en soberheid. Er wordt vaak gezegd dat Vlaanderen vol borden staat, we moeten er dus voor zorgen dat we geen extra oerwoud van borden in heel Vlaanderen creëren.

Het is dus een moeilijke zaak, mijn administratie is volop bezig met het ontwerp van het bord. Voor mij komen de gps-operatoren op de eerste plaats, daarna is de actieve ondersteuning van de transportorganisaties cruciaal en daarna, in derde orde, moeten we op de plaatsen waar het nodig is, de bewegwijzering fysiek plaatsen of integreren in bestaande wegwijzers.

De routenetwerken bieden ook kansen voor de lokale besturen. En het ideale is natuurlijk, mevrouw Van den Eynde, dat we de derdegeneratiemobiliteitsplannen die eraan komen, en de structuurplannen volledig mee opnemen. Dat is de logica zelf, maar we moeten ook iets aanbieden. Ik kan moeilijk zeggen dat ze het moeten integreren in hun mobiliteitsplan als ze niet weten wat het is. Het is de bedoeling dat we klaar zijn in het najaar van 2013. De nieuwe gemeentebesturen zijn aan de slag, vele zijn nu met een toets aan het mobiliteitsplan bezig. We kunnen het aanreiken en het is de bedoeling dat ze het vrachtroutenetwerk integreren in hun plannen en het actief ondersteunen.

Ik herhaal dat het de bedoeling is om de vrachtwagens enkel op dat routenetwerk te laten rijden. U mag dit niet verkeerd begrijpen, het is een geprefereerde route voor de grotere afstanden.

De lokale besturen zijn in een aantal gevallen ook vragende partij om begeleid te worden bij de lokale uitwerking. Op vraag van de lokale besturen zullen wij zorgen voor een leidraad waardoor ze het regionale routenetwerk kunnen doorvertalen in de lokale beleidsplannen. Er komt dus een handleiding waarin staat op welke manier dit het beste kan gebeuren.

Onze huidige studie focust zich – dat is logisch – vooral op het regionale verkeer en wil voor de hoofdwegen in Vlaanderen de gewenste routes van doorgaand vrachtverkeer naar de regionale bedrijventerreinen in clusters gieten. Het is dus niet zo dat het vrachtroutenetwerk de ideale route naar elk lokaal bedrijventerrein in Vlaanderen weergeeft. Het gaat over de grote regionale bedrijventerreinen, dat is de basis. Later kan daar verder op worden gewerkt.

Mevrouw Smaers, u vroeg nog iets over de rol van het studiebureau. De opdracht van het studiebureau was en is om vertrekkend van het aangereikte hoofdraamwerk op provinciaal niveau, in elk van de regio's te komen tot een ontwerp van regionaal vrachtroutenetwerk en

een bewegwijzeringsmodel. De selectie- en gunningscriteria waren vooral gericht op ervaring met multilateraal overleg, maar ook op de kwaliteit van het plan van aanpak. De gedetailleerde terreinkennis in een regio diende in eerste instantie van de lokale stakeholders te komen, vandaar dat ook het uitgebreide overlegmodel werd opgesteld.

Ik hoop u er hiermee van overtuigd te hebben dat we er serieus werk van maken. Vijf regio's zijn klaar, de laatste zes werden al opgestart. In het najaar moet het hele netwerk op punt staan en zou ik ook graag de samenwerkingsovereenkomsten hebben met de gps-operatoren.

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

**Mevrouw Griet Smaers:** Minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord. Ik moet bekennen dat we vorig jaar dachten dat begin 2013 ambitieus was. Iedereen heeft u toen heel veel succes gewenst. Het is ambitieus en ik ben blij, want als alle projecten nu lopen – een aantal projecten zijn zelfs al afgerond –, kan het tegen het einde van dit jaar, 2013 dus, volledig worden afgerond. Het is een belangrijk project van deze legislatuur. We hebben er al vaak vragen over gesteld in deze commissie. De lokale mobiliteitsplannen zijn immers voor de leefbaarheid van de dorpen een heel nuttig project, dat hebt u zelf ook aangegeven. Ze zijn natuurlijk ook een regionaal hulpmiddel. Dat is positief, want het is al vaker aan bod gekomen dat als we op lokaal vlak plannen willen maken inzake geprefereerde routes, we vaak in botsing kwamen met andere lokale besturen omdat zij er andere plannen en routes op nahielden. Het is dus een oplossing om de interregionale verhouding op het vlak van mobiliteit beter te kunnen stroomlijnen.

Ik dank u dus voor die vooruitgang en voor het trekken aan de kar om het mogelijk te maken. Ik kijk uit, wellicht samen met de andere collega's, naar het najaar van 2013 wanneer het volledig moet worden uitgerold.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afstemming tussen het Vlaamse en federale mobiliteitsbeleid - 823 (2012-2013)**

**Mevrouw Lies Jans:** Voorzitter, minister, mijn vraag is een opvolgingsvraag over zaken die we op 26 april 2012 hebben besproken, namelijk vragen naar aanleiding van het overleg dat we hebben gehad met de federale staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathelet. Een aantal zaken zijn toen aan bod gekomen: het rijbewijs met punten, de analyse van verkeersongevallen, de registratie van ongevallen, maar ook de nieuwe wegcode. Die wegcode is net voor het krokusreces aan bod gekomen in een vraag van de heer Keulen, onze vragen hebben elkaar gekruist en ik heb in het verslag gezien dat al mijn vragen over de wegcode al beantwoord zijn, ik ga er dus niet verder op in. Een ander element was het aangekondigde verkeersveiligheidsplan van de staatssecretaris.

U kondigde een vervolgoverleg aan en u beloofde ook om de verwerking van de verkeersongevallengegevens aan te kaarten bij federaal minister Vande Lanotte, omdat dit valt onder de bevoegdheid voor de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI). U gaf aan dat de staatssecretaris zich ertoe engageerde dat we heel snel geïnformeerd worden. U hebt er ook op aangedrongen om van meer nabij betrokken te worden bij het tot stand komen van het nieuwe verkeersveiligheidsplan.

Minister, in welke mate zijn er nog overlegmomenten geweest en wat werd toen besproken?

In welke mate is het verkeersveiligheidsplan al in werking? U vertelde dat het plan heel beperkt was, dat het enkel ging over het dragen van de gordel, het rijden onder invloed en de recidive, maar toch is het belangrijk, ook voor het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen.

Zijn er wijzigingen aangebracht? Had u opmerkingen vanuit het Vlaamse Gewest en zo ja, welke?

Is er vooruitgang geboekt inzake het aanleveren van verkeersongevallencijfers en -analyse? Welke maatregelen zijn reeds genomen?

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw Jans heeft inderdaad een oplijsting gemaakt van een aantal problemen inzake mobiliteit en openbare werken die rijzen in de samenwerking met de federale overheid. De overlegvergaderingen zijn van groot belang om een eerste aanzet te geven tot het uitwerken van een aantal oplossingen. Ik ben uiteraard in alles geïnteresseerd, maar zeker in de registratie van ongevallen, gelet op het voorstel van decreet dat we hierover hebben ingediend. Ik kreeg dus graag een stand van zaken. Zijn er ondertussen concrete oplossingen uit de bus gekomen naar aanleiding van de vele vragen van de collega's hier?

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

**Minister Hilde Crevits:** Voorzitter, mevrouw Jans, ik was een beetje verrast toen ik deze vraag om uitleg zag omdat we hierover voor het reces hebben gesproken. (*Opmerkingen van mevrouw Lies Jans*)

De voorzitter had me inderdaad gezegd dat er nog een vraag op komst was, dat was ik uit het oog verloren. In een eerste reactie vroeg ik me af of ik dan niet duidelijk was geweest, vorige keer. Ik ga er dus van uit dat ik voor uw eerste vragen mag verwijzen naar het antwoord van vorige week. Ik heb toen immers toch geprobeerd zo duidelijk mogelijk te zijn.

Ik kom dan tot het verkeersveiligheidsplan. Ik wijs erop dat dit een federaal plan is. Op 26 april van vorig jaar heb ik in de commissie gezegd dat dit federale veiligheidsplan zich niet met Vlaamse bevoegdheden bezig zou houden. Dat is ook niet het geval. Dat was voor mij van belang. Dat plan telt trouwens maar enkele pagina's. Ik weet niet of u het hebt gelezen. Zo exhaustief is dat niet. Aangezien het kort is, leest het trouwens gemakkelijk. Het plan bevat drie maatregelengroepen. Een eerste groep maatregelen betreft het rijden onder invloed. De tweede betreft het niet dragen van de gordel en het niet of niet correct gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem. De derde groep betreft de uitbreiding van de verkeersinbreuken die vallen onder 'recidive'. Dat zijn dus exclusief federale bevoegdheden. Uiteraard moet men wel ons advies daarover vragen voor men maatregelen kan nemen.

Volgens mijn inlichtingen is het proces op federaal niveau nog altijd gaande. Wel zijn de normale adviesprocedures met Vlaanderen al gevolgd. Er zijn een aantal voorontwerpen van wet opgesteld, tot wijziging van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig moet voldoen voor vervoer te land en het veiligheidstoebehoren, en tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Elk van die voorontwerpen is in het kader van de betrokkenheid van de gewestregeringen aan Vlaanderen voorgelegd ter advies. Op 23 november 2012 hebben we een voorwaardelijk gunstig advies gegeven aan een aantal van die voorontwerpen. U kunt al die adviezen raadplegen via DORIS. Dat werkt nu. Alle dossiers en beslissingen van de Vlaamse Regering kunt u daar terugvinden, net als de motivering. Ik heb al die dingen niet mee om dat uit te leggen, maar u kunt daar bekijken wat we allemaal hebben geschreven.

In ons advies hebben we onder meer gewezen op een mogelijke interferentie tussen het uit te breiden systeem van de onmiddellijke inningen en de beteugeling van inbreuken via het Aslastendecreet. We hebben immers ook een aantal eigen bevoegdheden. We hebben ook een aantal voorstellen tot verduidelijking gedaan. Eind januari 2013 heeft de Federale Commissie Verkeersveiligheid laten weten dat het voorontwerp nu voor advies voorligt bij de Raad van State. Er wordt dus samengewerkt. Er worden adviezen gegeven. Als het gaat over de

voorontwerpen die voor advies bij ons terechtkomen, houdt men zich behoorlijk aan de bestaande bevoegdheidsregels.

Ik kom tot de verkeersongevallencijfers, ook een van mijn stokpaardjes. Op dit ogenblik werken we zo goed mogelijk samen. Ik zal daar vrij open over zijn. Daar zijn een pak actoren bij betrokken. Alle problemen zijn nog niet opgelost. We hebben nood aan recentere en meer accurate ongevalldata. Dat begint bij het vaststellen op het terrein, bij het formulier voor de vaststelling van wat er is gebeurd. Dat moet federaal worden geregeld.

Wat de analyses betreft, werken we met onze eigen diensten voort aan het ontwikkelen van die digitale ongevaltool, het Geoloket Ongevallen. Op dit ogenblik zijn we al in staat om een aantal ruimtelijke analyses te maken. Het Steunpunt Verkeersveiligheid is daar ook mee bezig. U weet dat we midden vorig jaar een taskforce ongevallenregistratie en -analyse hebben opgericht. Die is ondertussen al drie keer bijeengekomen. Het grote pluspunt is dat ook alle federale actoren daarin zetelen, namelijk Centrex Wegverkeer, de federale politie, de Vaste Commissie van de Lokale Politie, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), het Steunpunt Verkeersveiligheid, de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie en Justitie. Iedereen die daar maar enigszins iets mee te maken heeft, zit daar dus in.

Mevrouw Van den Eynde, op een van de vergaderingen is er een soort case gemaakt, met een focus op de vraag wat we nu allemaal nodig hebben om de kwaliteit van die ongevallenregistratie te verbeteren. Het is goed dat te doen aan de hand van een dergelijke praktijkcase. Er wordt gepraat. Het gaat vooruit, maar ook dit is complex. Het begint op het ogenblik dat er een ongeval gebeurt, met de manier waarop dat wordt vastgesteld. Slaagt men er niet in om dan alle elementaire zaken te verzamelen die wij nodig hebben voor een analyse achteraf, dan heeft het geen zin dat we een eigen instituut oprichten. We kunnen toch ook niet de politieagenten een eigen Vlaams apparaatje meegeven. Dat is niet de bedoeling. Er is bereidheid tot samenwerking. Er wordt ook samengewerkt. We zijn echter nog niet waar we moeten zijn. Ik hoop wel dat we die case dit jaar rond krijgen. Er zal natuurlijk in budgetten moeten worden voorzien. Ik heb echter wel een positief gevoel bij de gesprekken die momenteel worden gevoerd. Vroeger was dat niet zo. Men is actief aan het werken om oplossingen te vinden.

We zien wel dat er een inhaalbeweging gebeurt. Ik weet niet of u erop hebt gelet, maar een paar weken geleden heb ik de definitieve analyses gekregen van de ongevallen van – als ik me niet vergis – 2010 en 2009. Daar is over gecommuniceerd. Die van 2011 zullen er vrij binnenkort komen. Ik heb dus wel het gevoel dat men korter op de bal speelt. Voor de federale overheid communiceert, komen de gegevens ook eerst bij ons terecht. We kunnen die dus zien. De samenwerking is dus zeker niet slechter geworden, maar we staan nog niet waar we zouden moeten staan.

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

**Mevrouw Lies Jans:** Ik ben blij dat er verder wordt overlegd. Dat is al een eerste stap. In het verleden werd er ook overlegd, maar dan meestal nadat er problemen waren vastgesteld. Het is al een positieve evolutie dat er nu gestructureerd wordt overlegd in die taskforce met betrekking tot de ongevallenanalyse en dat de federale overheid daar nauw bij betrokken is. Dat vind ik al een pluspunt. Ik betwijfel of dat alles snel vooruit zal gaan. U hoopt die case tegen het einde van het jaar rond te hebben. Dat is een eerste stap, maar het is eigenlijk een zeer kleine stap. Het is een stap voorwaarts, maar het zijn altijd maar kleine stappen voorwaarts. Voor ons mag er absoluut meer gas worden gegeven, zodat men toch tot resultaten komt. Het gaat allemaal veel te langzaam.

**Minister Hilde Crevits:** Ik kan u volgen, maar gas geven is onvoldoende in dezen. We moeten maken dat er op het terrein tools, middelen komen. Wij helpen waar we kunnen. We hebben het daar al vaak over gehad: men kan een eigen analyse-instituut romantiseren, maar de basisvoorwaarde die moet zijn vervuld, is dat de lokale agent op het terrein op een goede manier de vaststellingen doet. We zijn al lang bezig, ook aan dat nieuwe formulier voor die

registratie. Dat zou volgende maand in orde kunnen zijn. We zullen dus nog stapjes zetten. Daar zit voor mij de sleutel om te komen tot een meer accurate analyse van ongevallen in Vlaanderen. Ik ben het ermee eens dat we dat zelf kunnen doen, maar zonder goed basismateriaal is alles wat we doen kwalitatief niet voldoende. Daarom kies ik voor dat overleg, dat goed verloopt. Iedereen komt altijd naar de vergaderingen. Mensen nemen hun verantwoordelijkheid en kunnen beslissingen nemen. Dat is goed. Dat is een stap voorwaarts. Maar voor daaraan is voldaan, kunnen we niet verder. U zegt dat er meer gas moet worden gegeven. Ik vind dat er goed wordt gewerkt. Ik kan de mensen die aan die tafel zitten, ook niets verwijten. Iedereen doet echt wel inspanningen om zo goed mogelijk vooruit te geraken.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

### **Gedachtewisseling met minister Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorstel van investeringsplan NMBS 2013-2025**

**Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het investeringsplan voor de periode 2013-2025 van de NMBS-Holding - 393 (2012-2013)**

*- De heer Steve D'Hulster wordt als verslaggever aangeduid.*

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik zal mijn presentatie laten opnemen als [bijlage](#) bij het verslag. De Vlaamse Regering heeft op 23 december 2011 een principiële beslissing genomen tot opmaak van een Vlaamse spoorstrategie. We zijn niet bevoegd om veel te organiseren in het treinspoorvervoer. De basis van de eerste beslissing van de Vlaamse Regering is terug te vinden in Pact 2020, het Vlaams regeerakkoord 2009-2014 en in mijn beleidsnota voor de hele legislatuur.

We vonden het belangrijk om een eigen spoorstrategie op te stellen, niet om de degen te kruisen met de verschillende spoorwegbeheerders, maar om vanuit Vlaanderen een overzicht te kunnen geven van de noden inzake spoorverkeer.

Op 23 december 2011 hebben we een eerste conceptnota principieel goedgekeurd. Die is in deze commissie besproken. We hebben ook advies gevraagd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Dat is er gekomen op 27 januari 2012. Op 8 februari 2012 is hier een gedachtewisseling gehouden.

Op basis van een resolutie van het parlement van 14 december 2011, van het advies van de MORA, van stukken die we hebben gekregen van bepaalde stakeholders, en van de uitspraken van verschillende mensen tijdens de bespreking, hebben we de conceptnota omgevormd tot een spoorstrategie en een prioriteitenlijst opgemaakt.

We hebben ervoor geopteerd om in de huidige stand van zaken te focussen op de korte- en middellangetermijnvisie omdat we een toetsingskader wilden hebben bij de bespreking met de federale overheid van de voorstellen van meerjareninvesteringsprogramma 2013-2015 van de NMBS-groep. De drie CEO's van de entiteiten van de NMBS-groep zullen hier op 7 maart een uiteenzetting kunnen komen geven van hun plan. De heer Descheemaeker kan pas om 15 uur komen. Misschien moeten we dat dan om 15 uur agenderen zodat iedereen er kan zijn.

Het is de eerste keer dat het Vlaamse Gewest zo'n nota heeft opgemaakt. De Vlaamse Regering heeft die definitief goedgekeurd op 8 februari 2013. Het is de eerste keer dat we een eigen strategie hebben, maar het is geen dag te vroeg. Vlaanderen heeft zowat het dichtste spoorwegnet van heel Europa. Dat is niet onbelangrijk om te vermelden.



Het kader van de strategie zal jullie wel bekend zijn – kijk ook naar De Lijn –: de reiziger staat centraal. Openbaar treinvervoer moet stipt en betrouwbaar zijn voor zowel personen als goederen. We bundelen de Vlaamse prioriteiten voor zowel het personen- als het goederenvervoer omdat we ervan overtuigd zijn dat, als het vervoer goed uitgerust en stipt is, dat belangrijk is om het aandeel woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer en recreatief verkeer in het openbaar vervoer te verhogen. Daarnaast vinden we het noodzakelijk de toegang van de Vlaamse economische poorten te verbeteren. We willen ook dat het vervoernetwerk wordt geoptimaliseerd.

Er is zeker nog een groot potentieel voor meer verplaatsingen over het spoor. Uit de cijfers van de FOD Economie blijkt dat er elke dag tussen de 350.000 en 400.000 mensen uit Vlaanderen of Wallonië naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest pendelen. Net geen twee derde komt uit Vlaanderen. Dat is toch een belangrijk aandeel. Ze komen grotendeels met de auto of het openbaar vervoer. Uit ons eigen onderzoek naar verplaatsingsgedrag blijkt dat voor langere afstanden naar het werk – afstanden van meer dan 40 kilometer – 7 procent de trein neemt. Er is dus absoluut nog een potentieel voor de trein. Maar dan zijn daar bepaalde voorwaarden aan verbonden: veiligheid, stiptheid, betrouwbaarheid, comfort, vlotte aansluitingen en vooral ook een zeer goede samenwerking met de openbaarvervoermaatschappij waar we zelf bevoegd voor zijn, met name De Lijn, en de openbaarvervoermaatschappijen in de andere gewesten.

Openbaar vervoer moet genetwerkt zijn. Onze vervoerssystemen moeten in nauw overleg sterker worden geïntegreerd en op elkaar afgestemd. Een geïntegreerd tarief kan daar zeker toe bijdragen. Daar staan we achter. Stiptheid en betrouwbaarheid zijn cruciaal, veiligheid ook, in de treinen, in de stations en op het hele net, zowel qua exploitatie, maar ook qua sociale veiligheid. De capaciteit moet liefst vraaggestuurd zijn en goed afgestemd op de behoeften.

Wat zijn de basisvoorwaarden voor zowel het reizigers- als het goederenvervoer? Verhoging van de stiptheid en de betrouwbaarheid. Velen van jullie zijn ook vandaag naar hier gekomen met de trein. Als die vertraging heeft, dan heeft dat een impact, niet alleen op het humeur, maar ook op het gezins- en/of beroepsleven – ik zie dat ook op mijn kabinet bij de mensen die al dan niet te laat aankomen – en ook op de logistieke keten van bedrijven, zeker als ze afhankelijk zijn van just-in-timeleveringen.

Als er te veel stiptheidsproblemen zijn, dan haken klanten af en grijpen ze terug naar vervoer over de weg, al is daar natuurlijk ook geen optimale stiptheid te garanderen. De verhoging van de stiptheid en de betrouwbaarheid draagt bij tot een toename van het comfort en tot klantentevredenheid. Het mag zeker niet leiden tot verlies aan commerciële snelheid of ten koste gaan van het aanbod.

We staan achter zo veel mogelijk investeringen in het onderhoud en de vernieuwing van zowel de spoorweginfrastructuur als het treinmaterieel, alsook in de investeringen voor de uitrusting met efficiënte veiligheidssystemen. Zeer aangrijpende gebeurtenissen in het recente verleden hebben ons met de neus op de feiten gedrukt.

Ook kleinere lijnen zijn belangrijk in het genetwerkt vervoerssysteem. De herstructurering van de spoorgroep moet ook bijdragen aan een verhoogde klantgerichtheid en een betere samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spooroperatoren.

Er moet absoluut worden geïnvesteerd in veiligheid van het treinverkeer. Als er meer treinen komen op het spoornet, dan verhoogt ook het risico op ongevallen, zowel tussen treinen als op overwegen. We staan achter de investeringen in een veilig treinverkeer.

Het verhogen van de veiligheid van dat treinverkeer is mogelijk door het invoeren van het ERTMS-systeem (European Rail Traffic Management System) op het spoornet door de afschaffing van de gevaarlijke overwegen die volop bezig is met valabele boven- of ondergrondse alternatieven en door het beheersen van een aantal externe risico's verbonden aan het vervoer van gevaarlijke goederen. Sociale veiligheid van reizigers in stationsomgevingen en treinen mag niet worden vergeten.

We vragen ook dat er een goede afstemming komt van de capaciteit van de infrastructuur en de treinen op de behoeften die er vandaag in Vlaanderen zijn. Daarvoor is het natuurlijk van groot belang dat je de verwachte vervoersstromen voor reizigers en goederen goed inschat. Die moeten de benodigde investeringen in infrastructuur en rollend materieel bepalen. De kennis van de vervoersstromen en de grote lijnen van het daaruit afgeleide vervoerplan zijn voor Vlaanderen essentieel om een zicht te krijgen op de finaliteit van de nieuw voorgestelde investeringen. Daar staat nog een groot vraagteken achter. We hebben het schematisch proberen uit te drukken op een van onze slides.

Zo kom ik bij de Vlaamse prioriteiten voor het reizigersvervoer. Om mensen een keuze voor het openbaar vervoer te laten maken, is het cruciaal dat hij zo vlot mogelijk van deur tot deur kan rijden. Wat hebben we daarvoor nodig? Vlaanderen is daar trouwens voor een groot deel mee verantwoordelijk voor.

De eerste prioriteit is dat er een kwalitatief geïntegreerd openbaarvervoersaanbod moet worden georganiseerd. De trein vormt daarvan de ruggengraat. We moeten daar ook niet flauw over doen. De toegankelijkheid moet groot genoeg zijn, en de dienstverlening moet absoluut van een hoog niveau zijn.

De vervoersvraag zal meestal een vraag zijn die comodaliteit vereist – ik heb het net nog gezegd – om een kwalitatieve deur-tot-deuroplossing te verkrijgen. Noodzakelijke overstappen mogen geen hinderpaal zijn voor wie de trein wil gebruiken, maar moeten zo vlot mogelijk verlopen. Aansluitingen van het spoor op het stads- en streekvervoer en tussen de treinen onderling moeten gewaarborgd zijn.

Vervoeroperatoren moeten in nauw overleg hun vervoeraanbod uitwerken. Voor de regionale ontsluitingen is in functie van de vervoersvraag een beter openbaarvervoersaanbod gewenst. Wij hebben onze prioriteiten, maar dat zult u straks wel zien. Vandaar dat wij echt wel voorstellen om een aantal maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) te gaan doen. We hebben er al een gedaan in Limburg, voor een van de Spartacusprojecten. We zijn nagegaan of een trein, een lightrail, een snelbus of een gewone bus de meest optimale oplossing biedt op het niveau van kosten-baten. U zult heel wat projecten zien waarvan wij vragen om daar een maatschappelijke kosten-batenanalyse op toe te passen.

We vragen ook om dat samen te doen, en ons daar actief bij te betrekken. Het is voor ons ook van belang om na te gaan wat de beste oplossing is, zeker voor een aantal van de cruciale verbindingen die wij vragen. Het kan zijn dat De Lijn een betere oplossing kan bieden via een tramverbinding, maar om die keuzes te kunnen maken is het nodig om samen een onderzoek te doen. Als iedereen op zijn eigen eiland een onderzoek doet, dan riskeert men tot tegenstrijdige conclusies te komen. We vragen dus echt wel dat er de komende jaren werk van gemaakt wordt, om zo ook de beschikbare middelen op een optimalere manier in te zetten dan vandaag het geval is.

We zullen ook heel nauw moeten samenwerken aan de omzetting van de Europese regels in het kader van de potentiële liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer. Dat maakt deel uit van het vierde spoorwegpakket, dat moet worden omgezet in Belgische wetgeving. Het is wel de bedoeling dat we daar tot een gemeenschappelijke visie en strategie komen voor de toekomstige organisatie van en het beheer van die binnenlandse vervoermarkt.

Op basis van een aantal buitenlandse voorbeelden zal Vlaanderen ook een onderzoek voeren naar de bestaande mogelijkheden, om dan een standpunt in te nemen. Het is van belang dat we de mogelijke meerwaardes van een betere afstemming tussen de verschillende modi daarin meenemen.

De tweede prioriteit bij het reizigersvervoer gaat over de verhoging van de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van de stations. U weet dat in mijn beleidsnota en in de beheersovereenkomst van De Lijn heel wat aandacht wordt besteed aan de toegankelijkheid van stations en stopplaatsen om daar intermodale knooppunten van te maken: knooppunten die zeer goed geïntegreerd zijn in het bestaande stedelijke en gemeentelijke weefsel. Ligging

van de stations, aantrekkingszones van de stations en mogelijke alternatieve stopplaatsen zijn hierbij toetsingspunten.

Die stationsomgevingen – daar zijn al een paar mooie voorbeelden van in Vlaanderen – moeten in goed partnerschap met de steden en de gemeenten en met de NMBS-Groep worden ontwikkeld. Er moet bijzondere aandacht gaan naar leefbaarheid. Het is ook belangrijk om een classificatie van de stations en de stopplaatsen te ontwikkelen die voldoet aan onze eigen mobiliteitsbehoeften in Vlaanderen, en die aangepast is aan de ruimtelijke ordening. Tot slot moeten de stations, de stopplaatsen en de treinen ook toegankelijker worden gemaakt voor de personen met een beperkte mobiliteit. Dat is ook iets waarvoor binnen De Lijn nog heel wat werk te verrichten is in Vlaanderen.

De derde prioriteit gaat over de dienstverlening aan de reizigers. Er kan aan de communicatie nog heel wat gebeuren, al vind ik persoonlijk wel dat een van de woordvoerders een prachtige stem heeft. Die zou onmiddellijk ook voor de bussen kunnen communiceren. Hij articuleert heel mooi, en ik vind dat wel een voorbeeld voor mezelf, want ik spreek te snel.

Hoe dan ook, de communicatie in het openbaar vervoer is in ieder geval een heikel punt. We merken dat ook bij De Lijn. Mensen die het openbaar vervoer nemen, willen kunnen beschikken over heel betrouwbare informatie: realtime informatie. Ik heb al vaak het voorbeeld gegeven van de automobilist die op de snelweg staat en boven zich een bord ziet met 'file'. Tja, die wordt daar alleen maar kwaad van. Als je bus of trein iets te laat is, wil je natuurlijk weten waarom, en hoelang het zal duren, en wil je ook weten of er nog aansluitingen zullen zijn.

Daar hebben De Lijn en de treinoperatoren gemeenschappelijke uitdagingen. In stations en stopplaatsen is niet alleen de informatie belangrijk, maar ook de basisdienstverlening. Ik zei het daarnet al.

Bij het goederenvervoer en de algemene prioriteiten zitten we op korte termijn met een aantal grote uitdagingen. Het bestaande vervoer per spoor van en naar onze Vlaamse havens en naar de bedrijven moet verzekerd blijven op een kostenefficiënte, flexibele en kwalitatieve wijze. De vervoermogelijkheden zijn van zeer groot belang voor heel wat bedrijven.

Dan hebben we de problematiek van de subsidiëring van het gecombineerde en het verspreide goederenvervoer. Misschien is het niet voor iedereen duidelijk wat dit inhoudt: gecombineerd goederenvervoer gaat over het vervoer van containers met verschillende modi waaronder een trein, schip en/of vrachtwagen. Bij verspreid vervoer gaat men spoorwagens bij verschillende bedrijven ophalen, om ze dan in één spoorbundel samen te laten sporen, men stelt dus treinen samen naar één bepaalde bestemming. Op die bestemming gaan de treinen terug uit elkaar, ze splitsen de trein om de wagons tot bij de eindklant te brengen.

Zowel het gecombineerd als verspreid vervoer gaat gepaard met supplementaire kosten vergeleken met het wegvervoer, kosten voor het overladen van containers, het verzamelen en uitsorteren van spoorwagens. Dat gaat vaak gepaard met manuele arbeid, en daardoor is er vandaag de dag weinig concurrentie bij dat type van trafiek. Er is in subsidies voorzien, en het is belangrijk dat deze subsidiëring tijdelijk blijft bestaan.

Ondertussen is het belangrijk dat alle overheden, de infrastructuurbeheerder en de spooroperatoren samen verder werken om die kostenstructuur voor dat vervoer te optimaliseren, en om de 'handling'-kosten te verminderen. Binnen Flanders Port Area bekijken wij ook samen met de havens en de havenbedrijven hoe iedereen kan bijdragen tot meer kostenefficiëntie, meer flexibiliteit en een betrouwbare organisatie van het vervoer via spoor.

Het beter beseinen van manueel bediende wissels, zeker bij veel gebruikte sporenbundels zoals rechteroever in Antwerpen, het bundelen van goederenstromen, integratie in de logistieke keten en aangepaste voorwaarden voor de laatste kilometer kunnen daar zeker toe bijdragen. Ze zijn vaak cruciaal bij de keuzes die men maakt voor kostenefficiënter en flexibeler vervoer.

Het is noodzakelijk dat men een niet-discriminerende basisdienstverlening garandeert. Dit is heel belangrijk voor ons goederenvervoer. Het Vlaamse Gewest had een beetje gehoopt dat de spoorterminals en het personeel van de rangeerstations in het kader van de herstructurering van de NMBS-groep zouden worden overgedragen aan Infrabel om een gelijke behandeling van alle operatoren te waarborgen. De regering heeft beslist dat die bij de NMBS blijven, en zo blijft natuurlijk ook het personeel bij de NMBS. Het wordt uitbesteed aan NMBS Logistics dat dan rangeringen moet uitvoeren voor andere operatoren, en dat een aantal terminals beheert. Daar zijn vragen over, want zal dat de toegang tot de basisdienstverlening voor de andere operatoren niet bemoeilijken? Daarom hadden wij gedacht aan Infrabel, maar goed, we moeten werken met de keuzes die zijn gemaakt.

We moeten de complexe problematiek die hier aan de orde is genuanceerd benaderen, en er vooral voor zorgen dat die basisdienstverlening blijft bestaan.

Dit brengt mij bij wat u zeer fel interesseert, namelijk de projecten van de spoorstrategie. We hebben in totaal 51 prioritaire projecten opgenomen. Die zijn opgedeeld in een aantal groepen. Ik zal ze groep per groep met jullie bekijken. De eerste groep gaat over het wegwerken van een aantal knelpunten die we zeker moeten realiseren. Een tweede groep gaat over het realiseren van een aantal missing links, en een derde groep gaat over de herinrichting van een aantal stationsomgevingen. Uiteraard, het treinmaterieel moet worden gemoderniseerd, de reizigersgroei moet worden opgevangen, maar ik focus me nu op de projecten die we graag gerealiseerd willen zien.

De eerste slide gaat over de weg te werken prioritaire knelpunten. We hebben de toets gemaakt. Ik hoop dat er geen fouten meer in zitten, want het is voor ons een heel moeilijke oefening. Wij hebben geen zitje in de raad van bestuur, we moeten dus echt op het terrein gaan zoeken waar we staan in al die projecten. Daarom is het goed dat de entiteiten hier nog eens een toelichting komen geven over twee weken.

Een aantal van de prioritaire knelpunten stonden al in het huidige plan. Een aantal zijn vertraagd en al of niet opgenomen in het nieuwe ontwerpplan. Ik heb een lijst in de volgorde waarin ze in het oude plan opgenomen waren.

De eerste groep gaat over de optimalisatie van de verbinding Antwerpen-Gent, zowel voor personen als voor goederen. We vragen een aantal optimalisaties. Die zijn niet opgenomen in het huidige investeringsplan en stonden ook niet in het plan 2001-2012. We vragen de aanleg van een derde en vierde spoor in Melle. Daarin was voorzien in het plan 2001-2012, en in het nieuwe plan is er nu slechts gedeeltelijk in voorzien. We vragen de vernieuwing van de wissels in Schellebelle. Dat stond al in het plan 2001-2012, en staat in het investeringsplan nu. De vertakking aan de Oude Landen in Ekeren is van belang voor het goederenvervoer. Dat is wat problematisch. Het stond in het aflopende investeringsplan maar zit met acht jaar vertraging in het nieuwe plan. Het was zonder timing opgenomen in het plan 2001-2012; wellicht is het daardoor opgeschoven. Vervolgens is er de vertakking Krijgsbaan in Mortsel, wat van belang is voor zowel personen als goederen. Het is ook gelinkt aan het dossier van de tweede spoorontsluiting. Het zat in het plan 2001-2012 en is nu zeven jaar vertraagd. Tot slot is er het beseinen van de regelmatig gebruikte spoorvakken op rechteroever in de Antwerpse haven om de capaciteit en de exploitatiemogelijkheden te verbeteren en de kosten van de rangeringen te drukken. Die zitten niet in het huidige plan. Tot hier de weg te werken knelpunten op het huidige net.

Er zijn een aantal prioritaire projecten over capaciteitsuitbreiding. Elk van de projecten was al opgenomen in het plan 2001-2012. Het zijn dus geen nieuwe vondsten, het zijn zaken die al opgenomen waren in het vorige plan. Er is het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent, voor zowel personen- als goederenvervoer. Het zat in het plan 2001-2012 en staat in het lopende plan, maar is zes jaar vertraagd. Als ik het goed heb gelezen, zal er tussen 2014 en 2018 bijna niets gebeuren. Het GEN-netwerk rond Brussel, van belang voor het personenvervoer, was opgenomen in het plan 2001-2012. De basis daarvan is absoluut opgenomen in

het investeringsplan. Er zijn nog een aantal kleinere projecten nodig als we het volledig gerealiseerd willen krijgen, maar is, afhankelijk van de spoorlijn, vier tot dertien jaar vertraagd. De tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen, zeer belangrijk voor het goederenvervoer, zat wel in het plan 2001-2012 en vinden we niet terug in het investeringsplan. De IJzeren Rijn is van belang voor het personen- en goederenvervoer. De eerste fase is de verbetering van het personenvervoer vanuit Noord-Limburg. Die is gedeeltelijk zonder elektrificatie terug te vinden in het plan 2001-2012. Er zijn drie luiken: de elektrificatie Mol-Hamont, niet terug te vinden, de stopplaats Hamont voor personenvervoer, die er wel in zit, en het op dubbel spoor brengen van het baanvak Mol-Hamont tot aan de Nederlandse grens, wat niet in het plan zit. Het derde spoor tussen Brugge en Dudzele voor goederenvervoer zit wel in het investeringsplan, zat ook al in het plan 2001-2012, maar is zes jaar vertraagd. Daar zien we zo goed als geen activiteit tussen 2014 en 2018.

Vervolgens is er een groep prioritaire stationsomgevingen. Die zijn van cruciaal belang, ook voor Vlaanderen, omdat we daar multimodale knooppunten van willen maken. Er zijn een aantal samenwerkingsovereenkomsten afgesloten in het verleden die nog moeten worden uitgevoerd. Zonder uitzondering waren die al opgenomen in het investeringsplan 2001-2012. Gent-Dampoort, Ieper, Opwijk, Roeselare, Herentals, Ninove, Ronse, Turnhout en Torhout zaten niet in de samenwerkingsovereenkomst 2012. In alle andere was wel al voorzien. Een aantal stations, namelijk Herentals, Ninove, Ronse, Turnhout, Torhout en Lier zijn niet expliciet opgenomen in de lijst van stationsomgevingen in het nieuwe plan, maar er is wel in voorzien in de algemene rubriek diverse investeringen in stations. Je vindt ze niet in het plan, maar wel in de fiches die erbij zitten.

Er zijn een aantal missing links voor personenvervoer waarvan we vragen dat er maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) voor zouden worden gemaakt. Ik heb u daarnet proberen uit te leggen dat we een nieuwe vraag stellen. Vandaar de 51 prioriteiten. We hebben een aantal knelpunten, een aantal stations en een aantal capaciteitsuitbreidingen. Daarnaast hebben we een aantal nieuwe vragen opgesteld. We zeggen niet dat dat allemaal moet worden uitgevoerd, maar we vragen om samen met ons een MKBA te maken om te kijken wat de meest optimale ontsluiting is op die assen voor openbaar vervoer, want daar zijn wel een aantal knelpunten. We vragen aan de NMBS om in partnership onderzoek te doen en te kijken hoe we dat kunnen realiseren.

Ik som ze niet allemaal op, enkel waarin al was voorzien in het plan 2001-2012. Er is het opnieuw operationeel maken van spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt. Dat valt onder Spartacus. We hebben daar al samen een MKBA op uitgevoerd. We hebben die ervaring. Voor ons is dat een goede werkwijze, maar dan willen we natuurlijk wel graag dat er voor een dergelijk project al in middelen wordt voorzien op de een of andere wijze. Verder is er de uitbouw van het GEN-netwerk rond Gent. Daarbij wordt in vier projecten voorzien, waarvan lijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem al in het plan 2001-2012 stond. Lijn 21 Landen-Hasselt, tussen Landen en Alken, was ook al in dat plan voorzien en hebben we bij de groep projecten voor MKBA gevoegd.

Als we dat allemaal samen nemen, dan krijgen we een relatief interessante kaart met daarop de capaciteitsuitbreidingen in Vlaanderen waarin het investeringsplan voorziet. In het oranje staan de reizigersprojecten, in het geelgroen staan de goederenprojecten en in het blauw de projecten voor reizigers en goederen. De knalgroene punten zijn de projecten waarin het investeringsplan niet voorziet, maar die wel in onze spoorstrategie staan. De projecten V5 tot V23 zijn MKBA-projecten.

We hebben geprobeerd om dat vrij overzichtelijk aan u voor te stellen. U ziet in een paar kleurtjes de projecten waarin wordt voorzien en die wij ook vragen. Er zijn ook een aantal projecten die niet zijn opgenomen, maar die we absoluut vragen. Op een aantal andere projecten moet eerst een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden toegepast.

De volgende kaart gaat over de stations, de stopplaatsen en de parkings in Vlaanderen. Daar hebben we eenzelfde systematiek gehuldigd. In het oranje ziet u de stationsomgevingen

waarin voorzien is in het investeringsplan. De parkings zijn blauw. In oranje plus blauw zijn de parkings plus stations. De niet-geëngageerde stationsprojecten zijn in het roze. In het groen zijn de stations die zijn opgenomen in de spoorstrategie maar die niet zijn opgenomen in het investeringsplan. Het gaat dan over Ninove en Turnhout.

In het meerjareninvesteringsplan dat nog verder zal worden toegelicht door de CEO's zelf, wordt terecht gesteld dat de veiligheid en de modernisering van het net en het rollend materieel prioritair zijn. Zij vormen ook de basis om tot een stipt en kwalitatief treinvervoer te komen. Er wordt gewerkt met een gesloten financiële enveloppe waardoor er maar relatief beperkte middelen overblijven voor spoorinfrastructuur en stationsprojecten.

Voor projecten in het Vlaamse Gewest is er in het plan in totaal 7,5 miljard euro opgenomen. Hiervan zou 1,7 miljard euro gaan naar veiligheid en 2,7 miljard euro naar vernieuwing en verbetering van het spoorwegnet. Voor de capaciteitsuitbreiding van het spoorwegnet is voorzien in 900 miljoen euro. Voor de werken aan het Gewestelijk Expresnet (GEN) is voorzien in 120 miljoen euro. Voor stations en stopplaatsen is voorzien in 1,7 miljard euro. In totaal wordt voorzien in 2,7 miljard euro voor uitbreidingswerken aan het spoornet of voor stationsprojecten in Vlaanderen.

Daarnaast is er in het meerjarenplan nog eens voorzien in een reserve van 2 miljard euro voor projecten met de gewesten. Dat bedrag dat in het plan verdeeld is over de periode 2017-2025, stijgt naar het einde van de periode. Van dat bedrag wordt 500 miljoen euro voorbehouden voor cofinancieringsprojecten met de gewesten. Een verdeling van dat bedrag per gewest is er nog niet. We moeten daar nog over onderhandelen. Ik heb een afspraak gevraagd met de bevoegde minister. Ik heb volgende week ook afgesproken met de drie CEO's. We moeten hen onderhandelen, maar we moeten wel eerst onze eigen prioriteiten stellen. We moeten ook nagaan welke projecten in het vorige plan waren opgenomen maar niet zijn uitgevoerd. We willen eerst zien wat daar nog kan worden bijgestuurd en aangepast. Ik heb op zich geen probleem met cofinanciering of prefinanciering, maar het is wel belangrijk tijdens de volgende week eerst te onderhandelen over onze eigen prioriteiten.

Er wordt 1,5 miljard euro voorbehouden voor prioritaire projecten van de gewesten. Ook hier is er geen verdeling per gewest gemaakt. Er wordt eerst een bedrag afgenomen voor Brussel en pas dan wordt de rest van de 1,5 miljard euro verdeeld volgens de 60/40-sleutel tussen Vlaanderen en Wallonië.

De federale overheid heeft ook aan de gewesten voorgesteld om die 1,5 miljard euro te besteden aan onder andere de ontlasting van Brussel, de bouw van een station in Gosselies in Wallonië en de tweede haventoeegang of IJzeren Rijn voor Vlaanderen. Dat moet wel nog worden uitgeklaard.

De NMBS-Groep heeft een investeringsplan opgemaakt binnen een gesloten enveloppe. Dat plan zou afgestemd moeten zijn op de natuurlijke groei van het reizigers- en goederenverkeer. Het sluit niet volledig aan bij onze Vlaamse mobiliteitsvisie. Wij willen een sterke toename realiseren van het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer. Als ik bekijk welke Vlaamse projecten nodig zijn en ook opgenomen zijn in dat meerjareninvesteringsplan, dan stel ik vast dat we botsen op een aantal grenzen zonder afbreuk te doen aan de noden inzake veiligheid. Dat is natuurlijk het nadeel van werken met een gesloten enveloppe.

Wat de invulling van de Vlaamse prioriteiten betreft, gaan we in eerste instantie onderhandelen met de federale overheid. Zij zal gestalte moeten geven aan de realisatie van onze prioriteiten. Er zullen heel wat investeringen nodig zijn.

Er is al heel wat te doen geweest over die 60/40-verdeelsleutel. In onze conceptnota staan een aantal bladzijden uitleg. Op zich willen wij die verdeelsleutel behouden, maar wij maken er wel een aantal kritische kanttekeningen bij. Er is immers transparantie nodig. De aanwezige behoeften moeten goed kunnen worden ingevuld en aan het tempo waarin zij zich voordoen. In de conceptnota hebben wij gevraagd die verdeelsleutel voorlopig verder toe te passen,

maar dan op een zo transparant mogelijke manier. Wij vragen ook een heel goede motivatie bij de toewijzing van de investeringsdotaties.

Het federaal regeerakkoord voorziet ook in de mogelijkheid tot co-financiering door de gewesten. Dat was ook vroeger al het geval. In het samenwerkingsakkoord 2001-2012 is dat principe van pre- en co-financiering al opgenomen. Artikel 14 van dat akkoord bepaalt dat elk gewest kan instaan voor renteloze prefinanciering van infrastructuurprojecten van gewestelijk belang op zijn grondgebied. Die pre-financiering gebeurt via een achtergestelde lening die is aangegaan door de NMBS waarvan de intresten worden betaald door het gewest. Wij hebben dat toegepast voor de speciale projectvennootschap (SPV) Zeebrugge. Via een SPV gaat alles veel sneller. Als we de vergelijking maken met de huidige planning en de timing, dan spoort dat niet echt met elkaar.

Het project van de Liefkenshoekspoortunnel is een vorm van prefinanciering, maar dan niet via een achtergestelde lening, maar via een publiek-private samenwerking.

Artikel 15 bepaalt dat de NMBS op verzoek van een gewest de cofinanciering kan doen van grote spoorinfrastructuurwerken. Ik was een beetje verrast door een slide die de heer Lallemand blijkbaar heeft voorgesteld in de commissie in de Kamer. Hij zal dat hier binnen veertien dagen misschien ook doen. Daaruit bleek dat de gewesten daar geen gebruik van zouden maken en dat er nog enorme budgetten beschikbaar zouden zijn. Voor zover wij konden nagaan, was daar in het plan 2001-2012 geen speciaal budget voor opzijgezet. Dat zouden middelen geweest zijn bovenop het investeringsplan. Wij moeten daar echter nog duidelijkheid over krijgen.

De evaluatie van die prefinancieringsprojecten heeft zeker voor de SPV Zeebrugge aangetoond dat dit niet echt versneld gerealiseerd raakt. Die overeenkomsten zijn voor verbetering vatbaar. Wanneer wij gebruik zullen maken van de mogelijkheid tot prefinanciering, dan is het voor mij cruciaal dat wij het tempo en de vorm van het project mee bepalen. Er moet dan ook een duidelijke juridische basis komen die het wettelijk mogelijk maakt om de zaken binnen een aantal voorwaarden te realiseren.

Het is ook belangrijk dat we zeer nauw worden betrokken bij de bepaling van het spoorwegbeleid en dat van nabij kunnen opvolgen. Ik verwijs ook naar het akkoord over de staatshervorming waardoor in een vertegenwoordiging voorzien is in de raden van bestuur van de NMBS-Groep. Vandaag is dat niet het geval, we hebben als Vlaamse Gewest geen gewestelijk vertegenwoordiger.

Op 17 januari 2013 was er een officieel overleg tussen de federale overheid, het kabinet van de federale minister van Overheidsbedrijven, en de drie gewesten. Het was de start van het overleg.

De federale overheid heeft blijkbaar als doel om de onderhandelingen met de gewesten af te ronden tegen eind juni 2013, dit jaar dus. Daarna moet in het tweede semester van 2013 een akkoord bereikt worden over de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de gewesten.

Tot op heden werden twee presentatiemomenten georganiseerd over het investeringsplan.

Het kabinet van de minister van Overheidsbedrijven heeft aangegeven dat er met de gewesten in bilateraal overleg invulling zal worden gegeven aan de 2 miljard euro. Dat moet dus nog gebeuren.

We hebben al gevraagd naar bijkomende informatie van de NMBS-Groep om de kosten en baten van een aantal prioritaire Vlaamse dossiers te kunnen bepalen omdat het voor ons, zoals ik hier al herhaaldelijk heb gesteld, van groot belang is om de projecten die op een MKBA staan, ook beter te kunnen prioriteren.

Er is ook bij ons eerstdaags een bilateraal overleg gevraagd met de minister. Ik heb dus een dubbel spoor. Er is nog geen datum voor, die wordt gezocht. Het overleg met de CEO's

gebeurt volgende maandag, dinsdag en woensdag. Het is de bedoeling dat ze ook hier in het parlement een toelichting komen geven.

We gaan nu op basis van onze eigen conceptnota in onderhandeling. Ik heb begrepen dat de Waalse regering dat ook aan het doen is.

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

**Mevrouw Lies Jans:** Minister, ik heb een vraag om uitleg voorbereid, maar ik denk dat ik al mijn vragen gewoon zal bundelen. U hebt immers al toelichting gegeven over heel wat punten. Ik zal me dus niet houden aan de tekst van mijn vraag om uitleg.

Ik wil u alvast danken dat u de oefening hebt gemaakt om het meerjarenplan van de NMBS te koppelen aan de Vlaamse spoorstrategie, want dat is een hele puzzel. We stellen vast dat in het verleden weinig terechtgekomen is van het investeringsplan van 2001-2012 van de NMBS. We stellen ook vast dat het huidige investeringsplan dat nu voorligt, helemaal niet tegemoetkomt aan de vragen en de visie die in de Vlaamse spoorstrategie is ontwikkeld.

Wat de Vlaamse spoorstrategie betreft, ben ik eigenlijk heel tevreden. U hebt de timing gegeven. In het verleden hebben we er de nodige besprekingen en ook een resolutie aan kunnen wijden. De spoorstrategie die nu voorligt, is een heel duidelijk en goed ontwikkeld document met een duidelijke visie over waar we in Vlaanderen naartoe willen. Er is een duidelijke focus gelegd op de infrastructuur die voor ons zeker noodzakelijk is, maar het knelpunt is natuurlijk de vraag wat we effectief zullen kunnen realiseren en waar we zullen kunnen landen. Dat is de kern van vandaag. We hebben een visie, we willen vooruit, we willen als Vlaanderen investeren in infrastructuur, in openbaar vervoer, maar als we zien wat er voorligt in het investeringsplan van de NMBS, stellen we vast dat de komende twee jaar helemaal niet in investeringen wordt voorzien en dat er pas vanaf 2015 iets meer budget is voor investeringen. We kunnen ons dan nog afvragen wat er effectief in Vlaanderen zal worden gerealiseerd, zeker op basis van onze ervaring uit het verleden met het vorige investeringsplan.

Wat ik zeker ook wil benadrukken, is de volgende vaststelling. Ik meen dat u die vandaag ook, heel voorzichtig, hebt gedaan. U zei dat de twee niet echt matchen, dat u zult moeten kijken en onderhandelen over de verdere aanpak. Hoe zullen we dat concreet doen? In de pers vond ik terug dat u en ook de minister-president heel ferme uitspraken hebben gedaan, namelijk dat we zelf de touwtjes in handen moeten nemen. De minister-president zei dat de NMBS naar ons zal moeten luisteren, dat het niet anders kan. U zei dat we zelf moeten kunnen ingrijpen en u verwees naar de cofinanciering die alleen kan als we echte beslissingsmacht hebben. Hoe zullen we dit effectief in handen kunnen nemen? Als ik zie wat in uw slides staat over de volgende stappen in het kader van het overleg tussen de federale overheid en de gewesten, dan is er nog heel wat bilateraal overleg nodig, maar hebben we uiteindelijk zelf niets in handen om knopen door te hakken.

Ik heb eigenlijk een heel concrete vraag. Stel dat de NMBS zegt: “Neen, we zullen ons beperken tot een aantal projecten”, en er blijken op het vlak van de cofinancieringen een aantal juridische problemen te zijn – u hebt de knelpunten mooi aangehaald in de Vlaamse spoorstrategie –, hoe zullen wij al die projecten dan realiseren? Er zijn heel wat belangrijke elementen.

Een van mijn vragen was hoe het zit met de 2 miljard euro. We hebben 500 miljoen euro cofinanciering die nog moet worden uitgesplitst tussen Vlaanderen en Wallonië. Wat zal er uiteindelijk overschieten voor Vlaanderen? 200 miljoen euro, minder zelfs. Wat zullen we daarmee doen? De IJzeren Rijn en de tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen worden wel vermeld, maar kan dat met het geld dat overblijft?

Een andere vraag is hoe het geld verdeeld zal worden. Hebt u daarover binnen de Vlaamse Regering al verder overlegd? Binnenkort gaat u rond de tafel zitten. Welke houding zullen we aannemen? Welke middelen zullen we uit Vlaanderen eventueel zelf investeren?



Ik wil ook een aantal concrete projecten aanhalen die werden opgesomd. Ik ga even naar Limburg. U hebt in de Vlaamse spoorstrategie de elementen opgesomd zoals lijn 18 en andere. Het zijn elementen die ook in het Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK) staan. Dat is een heel belangrijk plan dat heel belangrijke projecten bevat om Limburg opnieuw wat uit het moeras te halen waar we helaas in zijn terechtgekomen. In het SALK staan de IJzeren Rijn, lijn 18 en lijn 20. Als ik het investeringsplan van de NMBS bekijk, zullen we misschien centen over hebben voor de IJzeren Rijn, maar daar twijfel ik al heel grondig aan. Lijn 18 is niet opgenomen. Lijn 20 is ook niet opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie. Hoe zullen we dit aanpakken? In het Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat staat dat ook lijn 20 zeker gereactiveerd moet worden. Hoe zullen we dit aanpakken? Hoe zullen we dit probleem oplossen? Zullen we dit kunnen doen via prefinanciering, want daarop hebt u precies wel wat hoop gesteld? Zullen we het doen via cofinanciering? Of zullen we het federale niveau hier toch bij blijven betrekken en ervoor zorgen dat er meer middelen zullen worden vrijgemaakt op het niveau van de federale overheid om tegemoet te komen aan de verwachtingen vanuit Limburg en heel Vlaanderen om de problemen in Limburg op te lossen?

Er is nog een ander element, maar ik weet eigenlijk niet of ik deze vraag aan u moet stellen of op het ogenblik dat de mensen van de NMBS hier zijn. Het betreft het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel. Er zijn projecten gerealiseerd, maar zoals we nu zien, is er heel wat vertraging. Die zal er blijkbaar toe leiden dat het project pas tegen 2020 volledig gerealiseerd zal zijn. Hoe gaan we daar verder mee om? Hoe pakken we dit aan? Er zijn ondertussen ook wat concrete vragen van gemeenten ten westen van Brussel over mogelijke nieuwe stations. Ik denk dat die vraag al wel bij u terechtgekomen is. Het gaat namelijk om de ontwikkeling van een treinstation in Schepdaal, dat ook niet in de Vlaamse spoorstrategie is opgenomen, maar dat toch een belangrijk knooppunt kan zijn in heel het verhaal dat we willen ontwikkelen inzake multimodale knooppunten. Om het te verduidelijken, het gaat om lijn 50A en de kruising met de N8 in Schepdaal. Het is een vraag die ook ondersteund wordt door De Lijn, want die wil meewerken om daar een multimodaal knooppunt van te maken. Zowel in de Vlaamse spoorstrategie als in het plan van de NMBS wordt daar niets over vermeld. Wat is uw mening hierover? Zult u dit mee opnemen in de verdere besprekingen?

Tot slot zou ik het nog heel even willen hebben over de cofinanciering. U hebt die ook nog opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie, maar er zijn duidelijk knelpunten op juridisch niveau.

Een ander element is de 60/40-verdeelsleutel die zou worden toegepast op alle projecten. Dat is toch zo volgens het samenwerkingsakkoord. Hebt u nageteld of die verdeelsleutel effectief is toegepast? Zal die ook verder worden toegepast bij die cofinanciering? Mochten we bijvoorbeeld op een bepaald moment vaststellen dat Wallonië helemaal geen intentie heeft om projecten te realiseren via die cofinanciering, wat betekent dat dan voor Vlaanderen? Wil dat zeggen dat we helemaal geen stappen kunnen zetten? Wat is de afspraak? Kunnen we zelf initiatieven nemen ter zake?

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

**De heer Bart Martens:** Minister, ik dank u voor de toelichting. Vooreerst zou ik een vraag willen stellen over die 60/40-verdeelsleutel. In onze resolutie vragen we een evaluatie en een objectivering van die verdeelsleutel, maar ik zie dat de Vlaamse Regering in haar beslissing het uitgangspunt van die verdeelsleutel hanteert, zonder die in vraag te stellen. Waarom heeft men op dat punt onze resolutie niet gevolgd? We hebben een objectivering gevraagd. Dat zou ook nuttig kunnen zijn in het licht van een meer vraaggestuurd infrastructuurbeleid. We hebben die discussies hier al vaak gehad met betrekking tot de investeringen van De Lijn. Er valt iets voor te zeggen om de schaarse middelen die er zijn, meer in te zetten waar het potentieel het grootst is, waar de kans dus het grootst is dat er extra verkeer en goederen van de weg worden gehaald en dat er meer reizigers worden bediend. Waarom heeft de Vlaamse Regering die 60/40-verdeelsleutel klakkeloos aanvaard?

Ik vind het een heel nobel voornemen om de heractivering van lijnen, het invullen van missing links en de verdubbeling van sporen in de vorm van een gezamenlijk op te maken maatschappelijke kosten-batenanalyses te onderzoeken. Ik heb begrepen dat dit samen met de NMBS zou gebeuren. Alleen lees ik nu ook in artikel 10 van het huidige beheerscontract 2008-2012 met de NMBS dat er al veel gezamenlijk moest zijn onderzocht. Artikel 10 stelt dat de NMBS ten laatste tegen december 2011 in overleg met het Directoraat-generaal Vervoer te Land, de regionale vervoersmaatschappijen en andere stakeholders een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept zal implementeren, de uitbouw van een voorstedelijke bediening rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi inbegrepen. Men zou gezamenlijk marktpotentieelonderzoeken gaan uitvoeren, samen met de regionale vervoersmaatschappijen enzovoort. Ik vraag me af wat daarvan in huis is gekomen. We kunnen immers nu wel nobele engagementen opnemen in onze Vlaamse spoorstrategie, maar als die vorige keer dode letter zijn gebleven, als de samenwerking die in het beheerscontract was opgelegd aan de NMBS, er niet is gekomen, welke kans hebben we vandaag dan dat er van die samenwerking wél iets in huis komt? Ik stel alleen maar vast dat bijvoorbeeld bij een aantal cruciale relaties van het voorstadsnet rond Antwerpen het aanbod is achteruitgeboerd in plaats van toegenomen. Dan denk ik in het bijzonder aan de lijn 52 Puurs-Antwerpen.

Die lijn is nog het voorwerp geweest van een aparte studie van het Vlaamse Gewest en De Lijn, waarbij werd bekeken in welke mate die met lightrail zou kunnen worden geëxploiteerd. Dat bleek een zeer kansrijke verbinding te zijn. In de praktijk is het dienstenaanbod daar echter achteruitgegaan. In het weekend rijdt daar nog een trein om de twee uur, terwijl in de Grontmijstudie van 2008 in opdracht van het Vlaamse Gewest stond dat die eigenlijk op een verbinding om het half uur zou kunnen rekenen, dat daar potentieel voor was. Wat is er van het engagement van artikel 10 in huis gekomen? Maar goed, de intenties zijn nobel. De garanties op het waarmaken ervan zijn een andere zaak.

Omgekeerd hebben we in ons beleid ten aanzien van De Lijn ook heel wat nieuwe relaties in ogenschouw genomen. Denken we maar aan de verbindingen in Vlaams-Brabant. Men wil een sneltramverbinding tussen Heist-op-den-Berg, Haacht, Boortmeerbeek en Zaventem en Brussel in het leven roepen. Als leden van deze commissie hebben we wellicht allemaal een brief gekregen over een motie die is aangenomen in de gemeenteraad van Heist-op-den-Berg, waarin wordt gesteld dat die gemeente eigenlijk al een goede spoorverbinding heeft met Brussel en dat men er veel liever zou zien dat de frequentie van die verbinding zou worden opgekrikt, in plaats van nog lang te moeten wachten op de verwezenlijking van een nieuwe sneltramverbinding met Brussel. Misschien moeten we dus niet alleen aan de NMBS vragen om samen met het Vlaamse Gewest en De Lijn een maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken, waarbij wordt bekeken of het spoor op bepaalde verbindingen altijd het meest geschikt is en of dat soms ook niet de bus kan zijn. Misschien moeten we ook omgekeerd, bij die infrastructuurwerken die we via De Lijn plannen, eens bekijken of het spoor geen valabel alternatief kan zijn. Dat kunnen we zowel doen in de plan-MER's die door De Lijn worden gemaakt als in de maatschappelijke kosten-batenanalyses die daarover worden gemaakt. Ik meen dat dit ook enigszins in twee richtingen zou moeten kunnen gebeuren. In welke mate bent u daartoe bereid?

Er zijn heel veel prioriteiten opgenomen. Het gaat over 51 prioriteiten. Gelet op de beperkte enveloppe is dat gigantisch. Het lijkt erop dat op zowat alle slakjes zout is gelegd, dat men niemand heeft willen vergeten, maar gelet op die beperkte middelen moeten we toch ook nadenken over een prioritering. Op basis van welke criteria gaan we, gelet op de middelenschaarste, onze prioriteiten bepalen? Als er van die 51 projecten 10 kunnen worden gerealiseerd, welke 10 moeten dat dan zijn? Ik vraag me af of de Vlaamse Regering daarover heeft nagedacht.

Minister, er zijn zeer veel prioriteiten opgenomen, maar toch ontbreken er nog. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Dan heb ik het over een investering die volgens mij weinig geld kost en zeer veel zou kunnen opbrengen, namelijk het doortrekken van goederenspoorlijn 11, die nu uitmondt in het Antwerpse havengebied, tot de Zeeuwse lijn, de lijn Vlissingen-Bergen op Zoom. Dat zijn maar enkele kilometers spoorlijn, maar als er iets aan die missing link wordt gedaan, dan kunnen we goederenvervoer weghalen van de huidige lijn 12 tussen Roosendaal en Antwerpen en ontstaan daar in het kader van een voorstadsnet rond Antwerpen extra reizigerspaden, zodat Antwerpen meer frequent kan worden bediend via die lijn 12. Dat is dus een manier om ook voor het reizigersverkeer een belangrijke capaciteit vrij te maken. Ik vraag me dus af waarom net die missing link niet mee in het dossier zit. Waarom wordt daarover geen maatschappelijke kosten-batenanalyse in het vooruitzicht gesteld? Dat zou zeer veel kunnen bijdragen in het kader van een gewestelijk net rond Antwerpen.

Ook op andere vlakken, in het oplijsten van extra goederenspoorverbindingen of in de keuze die we hebben voor de verschillende trajecten daarvan, moeten we kiezen voor die trajecten die een maximale koppeling met reizigersvervoer mogelijk maken. Ik weet wel dat de NMBS goederenspoor en reizigersspoor zo veel mogelijk gescheiden houdt, maar tot mijn tevredenheid stel ik vast dat in de Vlaamse spoorstrategie en in de richtlijnennota voor het plan-MER rond de tweede goederenspoorontsluiting, de variant langs de E313 mee wordt onderzocht. Stel dat die variant wordt gerealiseerd, dan kan men op die verbinding een voorstadsnetverbinding voor het reizigersvervoer naar Antwerpen uitbouwen.

Het is alleen jammer dat in de richtlijnennota staat dat in het plan-MER de meekoppeling met reizigersvervoer niet zal moeten worden onderzocht. Dat is een gemiste kans, maar alsnog kan daar een mouw aan worden gepast in de coördinatie van de verschillende plan-MER's die in de Oostpoort rond Antwerpen worden uitgevoerd, plan-MER E313, plan-MER A102, plan-MER tweede goederenspoorontsluiting.

Minister, bent u bereid de meekoppeling met reizigersvervoer en een uitgebouwd voorstadsnet mee te nemen in het plan-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse?

Inzake het concessiekader vraagt u aan de NMBS dat de afspraken die zijn gemaakt in de Antwerpse haven tussen de concessionarissen en de private eigenaars van terreinen en de NMBS met betrekking tot het dragen van exploitatiekosten voor het stuk infrastructuur op hun terrein, elders in Vlaanderen en vermoedelijk ook in België navolging zouden krijgen. Ik vraag me af in hoeverre u het concessiebeleid van de havens – we hadden met u de heel interessante discussie over de tariefverplichtingen die zijn opgenomen in de concessies – zou kunnen inzetten om minimale eisen te stellen ten aanzien van de modal split in de aan- en afvoer naar onze haventerminals. We kunnen met veel belastinggeld nieuwe spoorinfrastructuur bouwen: de Liefkenshoektunnel, een tweede goederenspoorontsluiting. We kunnen het paard naar het water brengen, maar dat is geen garantie dat het paard ook zal drinken.

In mobiliteitsstudies die we in en rond Antwerpen hebben uitgevoerd, wordt er gerekend op een aandeel van 20 procent spoorverkeer voor de containerafwikkeling van de Antwerpse haven. Vandaag halen we dat bijlange niet. In de eerste plaats is dat geen probleem van capaciteit, maar van exploitatie van de terminals. Een oplossing zou kunnen zijn om voorwaarden op te nemen in de concessies. Tot nader order is dat een volledige bevoegdheid van de havenbesturen. Ik heb die suggestie meegegeven in het kader van de discussie over de kwijtschelding van de havenboetes. Misschien zou er een taak weggelegd kunnen zijn voor het Vlaamse Gewest om hiervoor een kader te maken.

U zegt dat er voor de co- of prefinanciering een duidelijk juridisch kader moet komen. Ik vraag me af of het niet denkbaar is op het vlak van cofinanciering ook de deur open te zetten voor cofinanciering voor de dienstverlening boven op het minimaal aanbod waarin de NBMS voorziet. Als het op een bepaald moment interessanter en goedkoper is voor de verbetering van het openbaar vervoer voor reizigers om extra treinen in te leggen in plaats van een sneltramverbinding te realiseren of extra trams of bussen in te leggen, waarom zouden we dan niet kiezen voor de extra treinen? Als dat niet is bepaald in het basisaanbod van de NMBS,

zouden we eens kunnen nadenken in welke mate een cofinanciering van een extra exploitatieaanbod voor de NMBS te overwegen valt, als dat goedkoper kan zijn voor de Vlaamse belastingbetaler en de Vlaamse reiziger. Dat moeten we niet onmiddellijk uitsluiten.

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

**De heer Björn Rzoska:** Minister, dit thema behoort tot onze kern. Ik heb er geen probleem mee om te zeggen dat het plan dat u voorlegt, een zeer stevig plan is, maar ik heb er onmiddellijk een aantal bedenkingen bij. Ik wil niet in de techniciteit treden van bepaalde lijnen of goederenstromen, al dan niet gekoppeld aan reizigersverkeer, maar ik wil wel naar de kern gaan van wat de Vlaamse spoorstrategie moet zijn.

Het is een zeer uitgebreid plan. Er zitten zeer veel principes in, waar Groen perfect achter kan staan. Voor deze commissievergadering begon, hadden we een discussie over de vraag of we dit niet in relatie moeten zien met het investeringsplan van de NMBS. Er worden heel veel prioriteiten opgelijst, maar als we kijken naar de periode 2001-2012, dan zien we dat daarvan zeer weinig wordt gerealiseerd. Als u met deze onderhandelingsnota naar de federale overheid en de NMBS stapt, wat zijn dan de prioriteiten die u zult leggen? Ik kan me niet voorstellen dat u daar in de schoot van de Vlaamse Regering nog niet over hebt gesproken.

Ik kan me ook niet voorstellen dat u met zo'n open vizier aan de onderhandelingstafel gaat zitten – zo kennen we u niet. U zult zeer gericht moeten kiezen binnen uw budgettaire marges. Sommigen merkten op dat we misschien moeten onderhandelen met de Federale Regering om sommige budgetten te doen stijgen, om sommige prioriteiten anders te leggen, maar we moeten elkaar geen blaasjes wijsmaken. Alle overheden in dit land zitten met niet zo rooskleurige plaatjes. Het zal een kunst zijn om met de beschikbare middelen de juiste keuzes te maken.

Minister, welke prioriteiten uit de lijst van 51 zal de Vlaamse Regering op tafel leggen? U lijst alle prioriteiten heel mooi op, maar ik zie nergens een budgettaire impact. Wat is de kostprijs van al die verschillende projecten? Wat zou realistisch zijn om er binnen de beperkte budgettaire marges de juiste projecten uit te halen?

Over de pre- en cofinanciering is hier ook al veel gezegd. In de nota die u voorstelde, las ik enige frustratie over de 60/40-verdeelsleutel. U nam ook het woord 'transparantie' in de mond. Hebt u dat op de een of andere manier geobjectiveerd? Doorheen de lijnen van uw spoorstrategie zie ik een frustratie opborrelen en die is nog niet echt weg. Het lijkt me geen goede zaak in de toekomst aan de pre- en cofinanciering te werken.

De cofinanciering heeft ook te maken met de budgetten die de Vlaamse Regering zelf zal vrijmaken om daartegenover te zetten. Daar kijkt Groen met veel interesse naar, vooral omdat u de afgelopen jaren hebt ingegrepen in de budgettering van De Lijn. Het ging dan niet enkel over efficiëntiewinsten, u hebt ook besparingen gerealiseerd. Ik kan me voorstellen dat uw budgetten voor pre- en cofinanciering voor NMBS-projecten niet echt groot zullen zijn, tenzij u of de Vlaamse Regering ons binnenkort verrast met zeer concrete budgetten. Dat zijn eigenlijk mijn eerste opmerkingen.

Ik heb vooral een vraag naar concrete projecten, naar het stellen van een prioritering uit al deze dossiers, ook rekening houdend met de stationsomgevingsprojecten waar u het lijstje van hebt gegeven. Volgens mijn informatie zijn er tussen 2001 en 2012 drie volledig afgewerkt. Er zitten er natuurlijk nog een aantal in de pijplijn. Ik denk dat we ook daar prioriteiten moeten stellen. Ik vermoed, en ik maak me ook sterk, dat deze lijst nauwelijks realiseerbaar is tussen 2013 en 2025.

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

**De heer Johan Sauwens:** Ik zit al enige tijd in de commissie Openbare Werken. Ik word steeds sceptischer over al die tienjarenplannen van de spoorwegen, en wel om diverse redenen. Minister, u zegt het zelf in uw tekst op pagina 31. Wat is er uiteindelijk terechtgekomen van de vorige samenwerkingsovereenkomst?

Ik ga één paragraaf citeren: “Conform artikel 3 van het samenwerkingsakkoord werd een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit opgericht. Dit comité bevoegd voor het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en voor de opvolging van het meerjareninvesteringsprogramma vergaderde slechts een beperkt aantal maal.” Dat is dus op die tien jaar. “Gebrek aan actuele informatie over de vordering van voor Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken vormt een belangrijke hinder bij de ontwikkeling van het Vlaams mobiliteitsbeleid. Vandaag kan deze vordering enkel maar worden opgevolgd aan de hand van de jaarlijks geactualiseerde projectfiches van de NMBS-groep, die door de FOD Mobiliteit en Vervoer begin juli worden bezorgd aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.”

U zegt verder: “Op het moment van ontvangst zijn deze projectfiches gedateerd. Bovendien stemmen de bijgevoegde geactualiseerde plannings niet altijd overeen met de praktijk.”

Verder zegt u in een verklarende nota van 2001 in een bijlage bij het samenwerkingsakkoord: “(...) kwamen alle ondertekenende partijen overeen om een grootscheepse studie naar de mobiliteitsbehoeften in België uit te voeren, evenals naar de wijze waarop de spoorwegen aan deze studies kunnen beantwoorden. Uit informatie verstrekt door de FOD Mobiliteit en Vervoer blijkt dat deze studie nooit werd gemaakt.”

Voorzitter, hoe vrijblijvend is de oefening die wij hier rond een zeer degelijk Vlaams spoorplan maken? Hoe vrijblijvend is dit? Ik heb het gevoel dat wij onze brief voor Sinterklaas samen aan het opstellen zijn, en dat wij met een klein hartje staan te wachten om te zien wat er morgen of overmorgen in de schoen zal liggen, of binnen enkele maanden of op het einde van het jaar.

Dit is zo vrijblijvend. Ik ben ook zo ontgoocheld. Het Vlaams openbaar vervoer werkt vrij goed samen met het Agentschap Wegen en Verkeer, al heeft dat ook wel tijd gekost. Het openbaar vervoer werkt ook goed samen met de lokale besturen, via de mobiliteitsconvenanten en via het gemeenschappelijke overleg. Maar de NMBS blijft een vreemde eend in de bijt, terwijl die normaal de ruggengraat van het totale systeem moet zijn.

Minister, ik lees in uw nota dat u er zelfs niet in slaagt, wegens een aantal moeilijke en geblokkeerde situaties, om de 60/40-verhouding, ons aandeel, in te vullen. Het is te zeggen, de spoorwegen slagen daar niet in. De Waalse projecten gaan sneller – om wie weet welke redenen – en die projecten moeten dan worden vertraagd om de 60/40-verhouding te kunnen waarborgen.

Ik zie dat op het terrein zelf van de cofinanciering en de prefinanciering – op enkele uitzonderingen na – nog lang niet de 20 miljard frank die destijds werd vooropgesteld, wordt benaderd. Ik zie dat op het terrein zelf. Ik zie dat de samenwerking tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en de NMBS in al zijn geledingen bijzonder moeilijk loopt.

U zegt dat het afschaffen van overwegen voor u een prioriteit is. Wel, ik ken situaties waarin het Agentschap Wegen en Verkeer sommige van deze dossiers al drie jaar blokkeert, en dan steeds om andere argumenten. Ik stel vast dat de spoorwegen, die het intern op federaal vlak – met hun Heilige Drievuldigheid – al bijzonder moeilijk hebben, problemen blijven hebben met de besluitvorming. Dat merk ik ook als ik spreek met leden van de raad van bestuur van de spoorwegen. De besluitvorming gebeurt zo geheimzinnig dat de vraag naar prioritering die door collega's zeer terecht wordt gesteld, uiteindelijk eens hard zal moeten worden gemaakt.

Mijn vraag aan u is: hoe komt het toch dat in de loop der jaren die samenwerking niet beter is kunnen worden? Ik denk dat wij als leden van de commissie transparantie moeten kunnen krijgen voor we beginnen met de provinciale investeringsplannen. Voorzitter, ik stel voor dat we dat grondig doen. Ik vind dat Vlaanderen die ambitie moet hebben om dat zelf te doen. Ik stel voor dat we dat opdelen in drie vergaderingen: ten eerste het hele luik Antwerpen, Antwerpse Kempen, Hageland, het Leuvense en Limburg, ten tweede Oost- en West-Vlaanderen en ten derde de Vlaamse Ruit. Anders zit ieder in zijn eigen omgeving. Dat zijn belangrijke dossiers en ze worden op dit ogenblik in de totaliteit van de heel brede, bijna te

brede, aanpak opgenomen. Er is een focus nodig. We moeten naar gerichte prioriteiten gaan die we dan ook kunnen afdwingen op het politieke terrein en tegelijkertijd bij de spoorwegen.

Ik zat in de commissie Openbare Werken en Verkeer in 1985. Mijn ervaring met de spoorwegen en al die meerjarenplannen is dat alleen het eerste en het tweede jaar van tel zijn. Voor de rest houdt men er gewoon geen rekening mee. Het is juist wat de collega net heeft gezegd: van al onze prioriteiten van 2001 is in verhouding heel wat niet gerealiseerd. In een democratie is dit pure zelfkastijding waar we mee bezig zijn. We moeten zoeken naar een instrumentarium waarmee we werkelijk kunnen wegen op een investeringsbeleid en op het exploitatiegegeven.

Wat de heer Martens zegt is terecht: frequentieverhoging. Ik geef u een concreet voorbeeld. De bocht van Leuven is een eis uit de jaren 80 en 90. De realisatie ervan maakt dat het Hageland en Limburg een snelle verbinding krijgen zonder dat men steeds in en weer uit Leuven moet rijden. Dat is een besparing van 15 tot 20 minuten per rit. Die bocht is uiteindelijk na heel veel vijven en zessen gerealiseerd. Het duurde veel te lang. Uiteindelijk maken er enkele treinen 's morgens en enkele treinen 's avonds gebruik van. In het nieuwe plan dat in december van start zou gaan, was een vaste uurverbinding opgenomen, waarbij zowel Hasselt als Diest-Aarschot een rechtstreekse verbinding kregen. U zou honderden en honderden auto's van de E314 kunnen halen indien die vaste uurfrequentie zou kunnen worden aangeboden. Minister Magnette heeft dit om communautaire redenen in extremis geblokkeerd, zegt men mij. Dat plan is uitgesteld. Ik vind dat we ook moeten kunnen wegen op het exploitatieplan van de spoorwegen. Dat is, naast de investeringen, heel belangrijk.

Ik zeg u onomwonden dat de niet-regionalisering van de spoorwegen een van de grootste fouten en anomalieën is geweest die wij in de loop van de voorbije periode hebben gemaakt. Het blijft een aparte staat in de staat. De beheersovereenkomsten, de meerjarensamenwerkingsovereenkomsten: het functioneert niet. U hebt het zwart op wit aangegeven in uw tekst. In de Duitse Länder zijn het de zeventien ministers van Verkeer die het Duitse bondsbeleid inzake mobiliteit en spoorwegen bepalen. Ik denk dat wij resoluut dat confederale model van het Belgische spoorbeleid moeten gaan uitbouwen. Dat zal met harde afdwingende maatregelen moeten gebeuren. Nu blijft het te vrijblijvend. Mevrouw Jans en andere collega's zullen me niet tegenspreken als ik zeg dat, als we hiermee naar onze kiezers moeten blijven gaan, dat pure frustratie is. Ik denk dat we dan beter zelf keuzes kunnen maken, bekijken welke zaken we zelf kunnen financieren en op welke wijze we dat binnen het grote huis van de Belgische spoorwegen kunnen afdwingen.

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

**De heer Marino Keulen:** Het is moeilijk om nog oppositie te voeren als de heer Sauwens al het woord heeft gevoerd. Minister, ik denk dat dit de frustratie is die u hebt als minister van Mobiliteit en Openbare Werken: u hebt geen bevoegdheid op het vlak van de spoorwegen. Dat is een zuivere federale bevoegdheid, en dan nog helemaal in een autonome structuur. Het is zelfs zeer de vraag of een federale minister van Verkeer kan wegen op de NMBS.

Sinds 1995 zit ik in dit parlement. Ik ben begonnen met Spoorontsluiting Limburg (SOL). De heer Sauwens was daar ook bij. Ik had toen de surrealistische ervaring om met de spoorwegtop rond de tafel te zitten. Ik heb daaruit geleerd dat als een geplande investering niet in de eerste vijf jaar van de planning zit, die nooit meer aan bod komt. Ze zeggen dan – enig cynisme is die instelling absoluut niet vreemd – dat de volgende vijf jaar dient om politieke vrede te kopen. Het is niet meer dan een moreel engagement en zeker en vast geen inspanningsverbintenis. Het dient om onwillige partners te paaien zonder een concreet vooruitzicht op resultaat te bieden.

Het moeilijke is dat als u gaat prioriteren, u meteen ook een zwakgebod doet. Als u zegt dat u moet prioriteren en u zet daar misschien ook nog wat middelen tegenover in het kader van pre- of cofinanciering, dan klinkt dat voor de NMBS, die alles heeft behalve geld op

overschot, als muziek in de oren. Tegelijkertijd zegt de Vlaamse publieke opinie: 51 projecten, dat is zo ongeveer van aan de kust tot aan de Maas. Daarmee geef je ook niet echt klemtonen aan. Maar als je dan anderzijds klemtonen legt, geef je in de onderhandelingen met de NMBS een aantal troeven uit handen. Hoe dan ook denk ik dat je toch intern moet proberen een aantal klemtonen te leggen.

Mijn ervaring is dat de NMBS in Limburg niet bestaat. We hebben nauwelijks spoorontsluiting. De NMBS heeft daar nooit enig schuldgevoel over gehad, ondanks alle mogelijke gevoerde acties, over alle partijgrenzen heen. De Lijn is nu in de plaats gekomen met het Spartacusverhaal. Spartacus is er gekomen door het gebrek aan spoorontsluiting in Limburg. Men heeft gekozen voor een tramaanbod om de intra-Limburgse mobiliteit te proberen verbeteren. Er wordt in Limburg verder niet meer geïnvesteerd door de NMBS, behalve in enkele bestaande stationsomgevingen. 0,2 procent van alle geplande investeringen gaat naar Limburg.

Ik zie dat u wel nog gaat voor de lijn Neerpelt-Hasselt. Dat is eigenlijk de derde Spartacuslijn. Die zou samen met de NMBS moeten worden uitgevoerd. Ik ben heel erg benieuwd naar wat er uiteindelijk uit de bus zal komen. Het verhaal van het GEN is van cruciaal belang als je praat over filebestrijding en over het organiseren van woon-werkverkeer op een doelmatige manier. We hebben het al gehad over de parkingambities van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het terugbrengen van het aantal openbare parkeerplaatsen en hoe dat op te lossen. Dan hebben we het over overstapparkings in het kader van het GEN. We proberen via het openbaar vervoer de pendelaars vanuit alle hoeken en kanten van het land op hun werkplaats te brengen. Het gaat immers vooral over woon-werkverkeer. Naast de haven moet u ook hard inzetten om het openbaar vervoer zo veel mogelijk mensen te doen bereiken en toegevoegde waarde te creëren.

Minister, u geeft inderdaad een paar dingen aan. Ik denk dat niemand tegen bepaalde aspecten is, maar zoals de collega's al hebben aangegeven, heeft dit een hoge mate van vrijblijvendheid.

**Minister Hilde Crevits:** Daar ben ik het niet mee eens.

**De heer Marino Keulen:** Ik hoop dat u gelijk hebt. Ik kijk ook een beetje uit naar wat er in de vorige periode is gebeurd en wat wel en niet is gerealiseerd. Als u daar verbeteringen in kunt bereiken, des te beter, maar ik ben niet de enige die daarover enige scepsis heeft. Scepsis kan het beste bestreden worden met feiten en resultaten. Wat dat betreft, vindt u in deze commissie alleen maar bondgenoten en advocaten om u te ondersteunen in het implementeren van uw Vlaamse spoorstrategie. De ervaring is dat de NMBS een nogal onwillige partner kan zijn en in het verleden vaak al heeft bewezen dat te zijn als het gaat over een aantal Vlaamse spoorprojecten waar nochtans een groot maatschappelijk draagvlak voor was.

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

**Mevrouw Karin Brouwers:** Voorzitter, ik heb nog enkele bijkomende bemerkingen. Traagheid is blijkbaar een begrip dat staat bij de NMBS. Treinen hebben nogal eens vertraging en ook grote projecten lopen vertraging op. Minister, u hebt er zelf een aantal opgesomd. Ik zeg niet dat we daarmee moeten leren leven, maar het is blijkbaar wel een feit.

Wat ik wel apprecieer, is dat we nu eindelijk eens een deftige spoorstrategie hebben. Minister, proficiat daarmee. We hebben een heel dikke nota gekregen waarin Vlaanderen zegt: wij zien het zo. Misschien moeten we nog over een aantal dingen discussiëren, dat is normaal. Maar we hebben nu die tekst en we kunnen daarmee naar de NMBS stappen. In een dialoog moet je als evenwaardige partner kunnen praten. Met dit document kunnen we bij de NMBS aankomen en hopelijk wat goodwill creëren. Dat zullen we niet doen door alleen maar te kappen op de NMBS.

Het is goed dat er over de missing links een en ander in staat. Ik ben het eens met de heer Martens dat we toch eens heel goed moeten nadenken over onze eigen Visie 2020 van De

Lijn waarin heel veel mogelijkheden voor tramverbindingen voor de zeer verre toekomst worden opgesomd. Wij zijn nu bezig om enkele tramverbindingen per provincie in allerlei procedures te krijgen, zoals dat in het regeerakkoord stond. Ik denk dat we die studie nog eens moeten opnemen en meenemen naar de NMBS. U hebt het voorbeeld aangehaald van de geplande tramverbinding in Heist-op-den-Berg, waar nogal wat reacties op komen. Ik krijg die ook.

Ik wil hier eigenlijk ook een ander verhaal brengen van twee tramlijnen waarvan helemaal geen sprake is, maar die wel in de visie staan, namelijk Leuven-Aarschot en Leuven-Tienen. Dat zijn lijnen waar de spoorlijnen perfect werken en waar misschien moet worden gedacht, vooral op de lijn Leuven-Tienen, aan heropening van vroegere stations of zelfs het bijkomend creëren van kleine stationnetjes. Ik denk bijvoorbeeld aan Lovenjoel, maar ook aan Haasrode waar een groot industrieterrein is en waar de Brabantthal is. Daar zou perfect een stationnetje kunnen worden geopend. Dan hoeven wij met De Lijn, buiten een aantal gewone busverbindingen, zelfs niet meer te denken aan mogelijke tramverbindingen. Laten we die visie van De Lijn over tramverbindingen in de zeer verre toekomst eens leggen naast wat de spoorlijnen te bieden hebben en bijkomend kunnen doen om het fijnmazige ophalen van reizigers te kunnen realiseren.

Ik heb ook nog het voorbeeld van de Kerklaan in Machelen, waar al lang een station is beloofd. Het zijn kleine dingen die veel effect kunnen ressorteren. Ik ben het dus helemaal eens met de visie van collega Martens. Het staat zo ook in de tekst: “Op bestaande spoorverbindingen daarentegen moet er worden nagegaan dat de verschillende openbaarvervoersystemen elkaar niet kannibaliseren.” Ik vind dat een heel mooie benaming. Laten we er inderdaad eens werk van maken en alles eens mooi naast elkaar leggen.

De verkeersveilige spoorwegovergangen zijn ook een belangrijke prioriteit. Het komt in een kleine paragraaf aan bod, zowel in het investeringsplan van de NMBS als in de nota over de spoorstrategie. Het mag misschien nog meer aan belang winnen, want het gaat ook over verkeersveiligheid van fietsers, voetgangers, autobestuurders. Er gebeuren spijtig genoeg nog te veel ongevallen met aanrijdingen door treinen. Het plan van Infrabel bestaat erin om die spoorwegovergangen zo veel mogelijk te sluiten of ondergronds te maken. Dat vinden wij ook zeer belangrijk, en voor ons mag er nog iets meer aandacht aan worden besteed.

Mijn laatste punt gaat over stationsomgevingen en parkings. In onze resolutie stellen we dat er voldoende aandacht moet gaan naar de update van de stationsomgeving in het kader van multimodale aansluitingspolen en in het bijzonder met betrekking tot het STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, personenwagen). We mogen natuurlijk ook niet de indruk geven aan de NMBS dat parkings voor auto's niet meer nodig zijn. Verder in de tekst staat: “De strategische doelstelling die het Vlaamse Gewest voor ogen houdt, is meer reizigers met het openbaar vervoer waarbij het voor- en natransport meer te voet, per fiets of met collectieve middelen en minder met de auto wordt uitgevoerd.” Ja, als we weten dat er altijd maar meer reizigers bij komen en dat er een grotere behoefte aan mobiliteit is, hoe gaan we dat dan realiseren? Er zal nog altijd nood zijn aan parkings in stationsomgevingen. Gisteren hebben we naar aanleiding van de vraag van Lies Jans nog even een discussie gehad over het parkeerbeleid van Brussel en parkings in de rand. Ik denk dat we er nog meer aandacht aan zullen moeten besteden en zullen moeten nagaan hoe we dat rijmen met de plannen van de NMBS voor stationsomgevingen enzovoort.

Er staan goede dingen in het plan zoals: “Privé-autogebruikers moeten hun wagen kunnen zetten.” Ze zullen wel wat verder van de perrons moeten parkeren, want iemand die met de fiets komt, krijgt het voorrecht om dicht bij de perrons te parkeren. Dat is een goede zaak. Iets wat ik niet goed begrijp is: “Een belangrijk aandachtspunt blijft de kostprijs van parkeren. Betaald parkeren is gerechtvaardigd maar moet in verhouding staan tot de parkeertarieven die de stedelijke parkeerbedrijven hanteren.” Ik weet niet goed hoe dat in de tekst is terechtgekomen, maar ik dacht dat als de NMBS zelf parkeergelegenheid aanbiedt aan



de reizigers, dat aan verminderd tarief is, gecombineerd met een abonnement. Dat lijkt me logisch. Mensen met een treinabonnement kunnen aan verminderd tarief van de parkings gebruikmaken. Ik zie niet in waarom men dan zou moeten vergelijken met de stedelijke tarieven. Ik vraag me dus af of dit echt nodig is.

Het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is nog niet echt aan bod gekomen. Zij vragen zich af welk soort bereikbaarheid er moet zijn voor welk type station en zeggen dat dat onvoldoende uit de tekst blijkt. Het is misschien wel juist dat de analyse onvoldoende is gemaakt, maar ik denk dat er altijd een minimale parkeergelegenheid voor wagens nodig zal zijn, zij het dat die iets verder van het station zal liggen. Misschien moeten we eens dieper ingaan op het parkeerbeleid in Vlaanderen en vooral rond de stations.

Over het materiaal hebben wij wellicht niet veel te zeggen. De MORA zegt wel dat er meer moet worden gewerkt met dubbeldekkers. Ik hoop dat de NMBS in de toekomst goed materiaal blijft aankopen, dat zoveel mogelijk capaciteit biedt. Het is ook niet fijn voor de dagelijkse treinreizigers om als haringen in een ton naar hun plaats van bestemming te worden vervoerd. Daar zullen we echter niet veel in te zeggen hebben.

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

**Mevrouw Griet Smaers:** De basisvoorwaarden die zijn gesteld voor de Vlaamse spoorstrategie vanuit Vlaanderen, zijn heel goed. Ik stel wel voor om de eerste voorwaarde over het genetwerkt vervoerssysteem een beetje uit te breiden. Dat sluit aan bij een aantal opmerkingen van mevrouw Brouwers, dat niet alleen het openbaar vervoer genetwerkt moet worden maar ook dat er een netwerking moet zijn met andere mobiliteitsystemen zoals de auto. Bij heel veel mensen blijft de auto belangrijk om het spoor te kunnen gebruiken. Op dit moment is de basisvoorwaarde dat de openbaarvervoerssystemen worden genetwerkt. Dat moet ook mogelijk zijn met de wagen, de fiets met inbegrip van de parkeerplaatsen die heel belangrijk zijn in stationsomgevingen.

Minister, wat de dossiers van de stationsomgeving betreft, hebt u zelf opgemerkt dat een aantal van die stationsomgevingen niet in het eigenlijke NMBS-plan zijn opgenomen. Ze zitten wel in projectfiches. Ik vraag me af wat de draagwijdte is van die projectfiches. Wordt daar rekening mee gehouden? Ik wil in het bijzonder pleiten voor Herentals, Turnhout en Lier, die niet zijn opgenomen in het plan maar enkel in de fiches. Zij staan al een aantal jaren op de planning maar raken kennelijk niet gerealiseerd.

Ik wil het tot slot nog hebben over de impact die we zullen hebben ten opzichte van de NMBS en de onderhandelingspositie. Minister, ik wil u net als mevrouw Brouwers feliciteren met deze Vlaamse spoorstrategie en met het feit dat daar eindelijk werk van is gemaakt. Welke stok hebben wij achter de deur, naast de zuivere onderhandelingsmogelijkheden die er bestaan, om eventueel ten aanzien van de Federale Regering, hard te kunnen maken dat wij deze prioritaire projecten willen opeisen? Wat is daar onze houvast? Hoe kunnen we dit afdwingen naast de zuivere onderhandelingsmarge die we wel hebben?

**De heer Dirk de Kort:** Minister, de Vlaamse spoorstrategie was effectief opgenomen in het regeerakkoord en vormde een aanleiding om vanuit deze commissie een resolutie te formuleren, met name op 14 december 2011 toen het investeringsplan hier voor een eerste keer werd besproken. Ik vond het heel goed dat die resolutie zo breed werd gedragen en dat we vandaag kunnen vaststellen dat u verder bent ingegaan op de kapstukken die we toen hebben aangereikt. Vandaag ligt hier een uitvoerig document voor.

Minister, tijdens diezelfde maand is nog een andere resolutie goedgekeurd. Dat gebeurde naar aanleiding van de bespreking van de voortgangsrapportage van het Masterplan 2020. In punt 3 staat dat er ook zou moeten worden aangedrongen bij de Federale Regering op de gelijktijdige realisatie van de tweede spoorontsluiting van de haven, waarbij erop wordt toegezien dat die tweede spoorwegtoegang in overleg met de NMBS op het Masterplan 2020 wordt afgestemd. Daarmee sluit ik deels aan bij wat de heer Martens daarstraks ook al naar

voren heeft gebracht. De resolutie is zeker en vast nog van belang om te benadrukken dat die investeringen gelijktijdig zouden moeten gebeuren, de realisatie in Poort Oost samen met de wegverbinding, ook al voor efficiëntie en besparingen van kosten.

Mijnheer Martens, ik deel niet uw visie wanneer u pleit voor het behoud van lijn 11. Ik ben er zeer goed van op de hoogte dat de haven van Antwerpen geen vragende partij is voor wat u daar vooropstelt. Als u naar voren brengt dat het goederenspoor zou verbeteren door bijkomende voorwaarden op te leggen in een concessie ten aanzien van de gebruikers van de haven, deel ik uw mening ook niet. Op het vlak van de commerciële houding van de NMBS kunnen in de toekomst zeker nog heel wat zaken verbeteren. Dat is het knelpunt op het gebied van het goederenspoorvervoer. Daar kan nog heel wat worden bijgestuurd.

Minister, in verband met het goederenspoorvervoer haalt u in de nota wel aan dat er een verdere herstructurering zal gebeuren, met NMBS Logistics. Toch zou de nota nog enigszins kunnen worden aangevuld over in welke richting die gaat en wat daarop de visie vanuit Vlaanderen is, wat dus eigenlijk de gewenste richting is.

Collega's, er worden bemerkingen gemaakt alsof het hier enkel om spoorinfrastructuurprojecten gaat, alsof het een 3 Suisses is. Ik raad u dan toch aan om te lezen vanaf bladzijde 124-125 en volgende. Vanuit mijn ervaring in het verleden bij de haven van Antwerpen weet ik dat het heel gemakkelijk is om een opsomming te maken van de infrastructuurprojecten, maar de prioriteiten bepalen is een heel moeilijke oefening. Het is sommige collega's misschien ontgaan, ook gelet op de dikte van wat voorligt, maar ik vind daar een echte prioriteitenlijst met een zekere volgorde. Er wordt ook gewezen op het meerjaren-investeringsplan, dat wel is opgenomen, maar waarbij men bemerkingen heeft omtrent de timing. Het eerste knelpunt waarnaar men verwijst is de vertakking van de Oude Landen. Dat wordt heel terecht aangehaald als een knelpunt. Een volgende categorie is het oplossen van verwachte knelpunten.

Sommige collega's hadden het over vrijblijvendheid en over een 3 Suisses van infrastructuurprojecten. Maar als je die drie bladzijden doorneemt, zie je dat dat zeker en vast niet het geval is en dat er een zekere prioritering van de infrastructuurprojecten is gemaakt.

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, ik wil vooraf toch enkele zaken opmerken. Ik kan ook niet alle vragen technisch beantwoorden. Bepaalde zaken zullen binnen veertien dagen aan bod komen.

Ik heb het een beetje moeilijk met de collega's die hier de indruk geven dat wij een stukje proza hebben geschreven. Ik wil vragen dat u eens kijkt naar het Vlaams regeerakkoord, dat toch door drie meerderheidspartijen is goedgekeurd en goedgekeurd is in het Vlaams Parlement. Daarin wordt uitdrukkelijk gevraagd en wordt ermee akkoord gegaan om een eigen Vlaamse spoorstrategie op te maken.

Nu komt u zeggen dat ik wel iets heb geschreven, maar vraagt u hoe ik het hard kan maken. Verdorie, mensen, ik voer uit wat u zelf hebt goedgekeurd. Ik had verwacht dat daar vandaag geen vraagtekens bij zouden worden geplaatst. Die heb ik toch gehoord, en dat vind ik wel pijnlijk.

U hebt zelf een resolutie goedgekeurd waarin staat wat u allemaal nodig vindt in die spoorstrategie. We hebben daar maximaal rekening mee gehouden. Ik ga straks de opmerkingen van bepaalde mensen van dichterbij bekijken.

Toch hoor ik dat het vrijblijvend is en dat ik geen stok achter de deur heb. Ik ben niet bevoegd voor de spoorwegen! Het is een federale bevoegdheid! Tot vandaag! We hebben zelfs geen zitje in de raad van bestuur. Mij nu verwijten dat die spoorwegen niet geregionaliseerd zijn, sorry, maar let dan op tegen wie u het hebt, zeg. Ik ben een Vlaamse minister die een Vlaamse spoorstrategie schrijft. Er zijn hier nog vorige ministers in de zaal. Ik heb nog nooit een Vlaamse spoorstrategie gezien, hoor! Wel, ze is er nu!

We hebben een behoefteraming gemaakt. Daarin staat wat we vandaag in Vlaanderen eigenlijk nodig hebben om ons spoorbeleid te verbeteren. Ik vind het goed dat u daar kritiek op hebt, want de oefening is uiteraard niet perfect. Perfectie is niet van deze wereld. Ik vind een aantal opmerkingen die hier gemaakt worden zelfs bijzonder zinvol. Ik verwijs naar de vernetwerking met het plan 2020 van De Lijn. Dat interesseert mij. We hebben het voor een stuk proberen te doen, bijvoorbeeld voor Heist-op-den-Berg, maar daar kom ik straks nog op terug. We maken daarvoor ook echt MKBA's, we bekijken wat kan en wat niet kan en er wordt ook een milieueffectenrapport opgemaakt. Ik ga ermee akkoord dat er nog een aantal zaken bij moeten komen, daarom is het ook een conceptnota die nu werd goedgekeurd.

Maar alstublieft, ofwel maken we een eigen visie en dan gaan we uit van de noden die we in Vlaanderen hebben en kunnen we daar eindelijk eens gecoördineerd mee aan de slag. Ofwel zegt u: "Minister, dat is eigenlijk allemaal niet nodig, u moet alleen nog gaan voor de regionalisering van de spoorwegen!" Ja, sorry, maar die laatste keuze is niet gemaakt, we zullen normaal gezien wel een zitje krijgen in de raad van bestuur, dat is ook al een stap vooruit. Als het uw mening is dat dit allemaal niet meer nodig is, ja, dan doe ik mijn boek toe en ben ik weg, en dan zijn de spoorwegen voor de federale overheid! Sorry, maar ik kan echt niet goed om met de kritiek die ik hier gehoord heb over het document dat te braaf zou zijn.

Het document is soms een beetje 'gefrustreerd', dat is waar. We hebben geprobeerd om de pijnpunten die er zijn op een beleefde manier naar buiten te brengen. En ik denk nog altijd dat we door dit op een beleefde manier te doen, misschien resultaten zullen boeken. Anderen hebben een andere strategie, ze willen niet meer praten of ze kloppen er met een hamer op. Ik heb een andere strategie en de toekomst zal uitwijzen of die goed is of niet.

Ik vraag u om de moeite te doen om het document te lezen en om er ook de slides en de toelichting bij te nemen. Neemt u het toch eens allemaal door. We hebben echt geprobeerd om een aantal serieuze pijnpunten bloot te leggen. Wie zegt dat het een catalogus van 3 Suisses is, is verkeerd. De heer de Kort verwees al naar de prioriteitenlijst die er op het einde in staat. We starten vanuit de knelpunten waarvoor de oplossingen potverdikke al zolang zijn beloofd, maar nog altijd niet gerealiseerd zijn. Als ik nu zie dat een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge weer zo veel jaren zullen worden uitgesteld, dan vind ik dat verschrikkelijk. Maar ik moet toch niet in de spoorstrategie schrijven dat ik dat verschrikkelijk vind! Mijn taak is om de noden voor Vlaanderen op te lijsten en om ze in de mate van het mogelijke te prioriteren. Dat is niet gemakkelijk.

Hoe hebben we geprioriteerd? We zijn gestart met een lijst van wat er in de periode 2001-2011 al zo noodzakelijk was maar niet gebeurd is. Dat zijn voor mij de prioriteiten van de prioriteiten. Ze gaan over engagementen die in een samenwerkingsakkoord of in een plan zaten, maar die niet uitgevoerd zijn. Dat is mijn grootste prioriteit: voer uit wat u gezegd hebt dat u zou uitvoeren. Als ik dan zie dat zaken die er de vorige keer al in zaten, er nu plots uitgevallen zijn, maar voor ons heel belangrijk zijn, dan is elk daarvan een prioriteit van de prioriteiten. U vindt dat terug vanaf bladzijde 124, het gaat van I tot VI of VII.

De laatste groep zijn zaken waarvan we zeggen dat er een MKBA op moet worden toegepast. Die zaken kunnen we inderdaad nog niet zo goed prioriteren. Ik hoor hier dan de vraag: "Weet u wel wat dat kost?". Maar mensen, ik ben niet de minister die bevoegd is voor de spoorwegen! Ik heb die mannen en vrouwen – en er zitten hier ook vertegenwoordigers in de zaal – nodig om van sommige zaken de kostprijs te berekenen! Of wilt u misschien dat ik een batterij ingenieurs in Vlaanderen aanwerf om een spoorwegmaatschappij bis te organiseren? Neen toch? Dat doe ik niet. Ik heb hen nodig om de projecten waarvan we vinden dat ze voor onze reizigers en voor ons goederenverkeer nodig zijn, te helpen prioriteren.

Daarom vragen we dat er een gezamenlijke maatschappelijke kosten-batenanalyse zou worden gemaakt in die dossiers. Nogmaals, niet al die 51 projecten moeten een dergelijke analyse hebben. Er zijn er een heel pak waarvan we zeggen dat ze nu meteen moeten worden gerealiseerd, of eigenlijk al gerealiseerd hadden moeten zijn. Dus ja, dit is een document vol

noden voor Vlaanderen. Ja, er zijn prioriteiten gesteld. Neen, het is geen document waarvan ik gewoon kan vragen dat men het nu voor mij realiseert. We moeten daarover onderhandelen. We zitten met twee of drie maatschappijen waarvan de middelen beperkt zijn. Ik vind het jammer dat er sprake is van een gesloten enveloppe, maar voor mij is het nu van belang om een aantal van die prioriteiten naar voren te krijgen in de komende dagen, weken en maanden, afhankelijk van wanneer we dit realiseren. Sommigen hebben hier terecht gezegd dat de eerste jaren van belang zijn. Dat heb ik ook al gemerkt. We moeten daar dus over onderhandelen.

Ik vind het wel hoopgevend dat de nieuwe minister van Overheidsbedrijven nog maar een paar dagen geleden heeft erkend dat de samenwerking met de regio's beter moet. Dat vind ik echt wel belangrijk. Elke verbetering begint met een bezinning over zichzelf, met een erkenning dat het misschien wel beter kan. Als de hand wat dat betreft wordt uitgestoken, dan heb ik dat bijzonder graag. Dit is een goed document. Ik sta erachter en zal niet toelaten dat het te sterk wordt afgebroken. Het kan hier en daar wat worden verbeterd, maar dit is een stevige basis om te onderhandelen. Het is mijn bedoeling om dat op de best mogelijke manier te doen, in de komende dagen en weken.

Dat moest er toch even uit. Het is het ene of het andere: ofwel maak je een strategie, ofwel maak je geen strategie. We hebben ervoor gekozen om dit te doen, ook op vraag van het parlement. Dit wordt met het parlement besproken, maar ik aanvaard niet dat men dan zegt dat het allemaal nog niet is beslist en dit en dat.

**De heer Johan Sauwens:** We hebben gewoon gevraagd hoe dit goede plan kan worden geïmplementeerd. Dat heb ik gevraagd. Hoe kunnen we het afdwingen?

**Minister Hilde Crevits:** Ja, maar ik heb hier ook, en niet alleen van u, gehoord dat het te vrijblijvend is. Het is verdorie de eerste keer dat we een plan hebben. (*Opmerkingen van de heer Johan Sauwens*)

Ik heb alleszins geen oude plannen gevonden.

U weet perfect welke onze instrumenten zijn. Ik zetel niet in de raad van bestuur. Ik moet onderhandelen. Er zal straks een samenwerkingsovereenkomst moeten worden afgesloten voor de prefinanciering en de cofinanciering.

Wat de heer Keulen daarnet heeft gezegd, klopt eigenlijk. Soms moet men het eens horen van de oppositie. Mocht de Vlaamse Regering hierin al zeggen welke tien projecten we zelf wel zullen betalen, dan is dat geen basis om te onderhandelen. Ze zijn hier echter wel in opgenomen, onze prioritaire projecten waarover eigenlijk niet te onderhandelen valt. Ik ken er al eentje waarvan men eigenlijk liever zou hebben dat we mee zouden betalen, namelijk de tweede spoorontsluiting. Dit zit immers zelfs al niet meer in het plan, dus je kunt al aanvoelen welke richting dat uitgaat. Moet ik dan echter nu al zeggen dat ik dat wel zelf zal betalen of pre- of cofinancieren? Neen, we moeten daarover onderhandelen. We hebben ons pakket. Ik zal dat in de komende weken doen.

Kan ik vandaag beloven dat al die prioriteiten in dat plan zullen terechtkomen, dat ze dat, bleek van angst, daar allemaal in zullen stoppen? Neen, we moeten daarover onderhandelen. Ik besef zeer goed dat de middelen beperkt zijn. Ik ben de eerste om te vragen dat er zou worden geïnvesteerd in veiligheid. Ik heb het hier ook gezegd. Dat is nodig voor ons openbaar vervoer. Kijk naar wat ik met de wegen meemaak. We moeten investeren in wat er is en ervoor zorgen dat de kwaliteit goed is. Ik vraag dus niet dat men al die middelen daaraan zou besteden, maar als ik meer middelen naar Vlaanderen kan doen vloeien, graag.

Er zijn hier interessante opmerkingen gemaakt over die 60/40-verdeelsleutel. Wallonië heeft ook al zijn lijstje klaar. De ene zal minder nodig hebben en de andere meer. Wij hebben meer projecten. Als blijkt dat dit kan, graag. Men vraagt me dan hoeveel geld Vlaanderen daarvoor zal vrijmaken. Dat zullen we moeten bekijken op het ogenblik dat we die keuzes daadwerkelijk hebben gemaakt, maar dat is werk voor de komende weken en maanden.

Er moet eigenlijk geen samenwerkingsakkoord worden afgesloten over het volledige investeringsprogramma. Dat is wel nuttig om te weten voor mij. Men meldt me dat die samenwerkingsovereenkomst vooral gaat over de co- en prefinanciering. Natuurlijk hangt dat investeringsplan aan de beheersovereenkomst. Als we echt niet akkoord zouden gaan, dan hebben we dus echt wel iets om tegen te vechten, ook juridisch. We zullen echter eerst bekijken hoe de onderhandelingen verder verlopen voor we daaraan beginnen.

Boven op de conceptnota die we in de Vlaamse Regering hebben goedgekeurd, heb ik vandaag, speciaal voor jullie, de inspanning gedaan om de spiegel te proberen maken: wat zit erin, wat niet, wat is uitgesteld, wat is niet uitgesteld? We hebben dat bewust niet grondig gedaan in de spoorstrategie die is goedgekeurd door Vlaamse Regering, omdat we net wilden dat het een beleidsdocument was voor ons. Speciaal voor jullie hebben we het ene al eens op het andere gelegd. En je kunt er niet omheen – daarom vind ik de kritiek van sommigen terecht – dat bepaalde beloftes uit het verleden op een aantal punten totaal niet uitgevoerd geraakt zijn.

Het klopt wat de heer Lallemand onlangs zei, dat een aantal zaken procedureel vast zitten. In een paar dossiers zijn er betwistingen, lopen er procedures bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen of bij de Raad van State. Daar kunnen de spoorwegmaatschappijen in se niets aan doen. Maar dat geldt natuurlijk niet voor alles. Het is uiteraard ook niet juist om te zeggen dat het de schuld van Vlaanderen is dat projecten niet vooruitgaan.

Collega's, ik zal proberen op alle vragen te antwoorden, maar als jullie op een aantal punten onbevredigd blijven, heb ik daar begrip voor. Ik stel voor dat ik over twee weken, als de mensen van de NMBS komen, of de week daarna, als jullie een voorstel van resolutie willen maken, nog een aantal aanvullende antwoorden verstrek. Bijvoorbeeld de vraag over het GEN-station in Schepdaal kan ik niet zomaar uit het hoofd beantwoorden.

Mevrouw Jans, wij hebben gezegd dat het onverstandig zou zijn als er niet geluisterd zou worden. Dat is een belangrijke nuance. (*Opmerkingen. Gelach*)

Hoe loopt het verder? Wij hebben prioriteiten. Op een aantal zaken staan MKBA's. Het gaat erover wat de beste verbinding is: bus, tram, lighttrein of trein. Ik zal laten bekijken of we daar een paar extra linken moeten inbouwen met de 2020-strategie van De Lijn. Heist-op-den-Berg heeft inderdaad brieven gestuurd, maar daarom wordt die MKBA net gemaakt, om te zien of er voldoende draagkracht en potentieel is. Maar als er dan een antwoord komt met de suggestie of we het bijvoorbeeld niet via de trein kunnen oplossen, zijn dat nuttige suggesties om mee te nemen. Die boodschap is zeer goed begrepen.

Ik kom tot de verdeling van de centen. Wij bepalen die 2 miljard euro niet alleen. Het overleg met de andere gewesten en de federale overheid loopt. Op het ogenblik dat wij een samenwerkingsovereenkomst sluiten rond pre- en cofinanciering, zullen we uiteraard ook moeten zeggen hoe we financieren. Dat vraagstuk komt dus sowieso nog. Het zal volgen in de komende periode.

Er waren ook een aantal vragen over Limburg. We hebben het SALK. Daar zijn een aantal investeringen gepland. Station Genk: 5 miljoen euro. Heropening stopplaats Hamont: 2,1 miljoen euro. Station Hasselt: 26,2 miljoen euro. Dan is er nog een tunnel in Neerpelt en een aantal overwegen. We spreken over een vrij ernstige investering van 33,2 miljoen euro. Mevrouw Jans, de heropening van lijn 20 is niet gepland omdat we Spartacuslijn 1 willen realiseren. We hebben ze dus niet opgenomen in ons eigen plan. Spoorlijn 18 van Hasselt naar Neerpelt is wel gepland omdat het voor ons een zeer interessant geval is van 'the proof of the pudding is in the eating'. We hebben al één 'eating' gedaan, namelijk een MKBA voor de spoorlijn Hasselt-Neerpelt, en daar is uit gebleken dat het net interessant is om het via het spoor te doen en als ik me niet vergis, is dat Spartacuslijn 3. Maar als je een MKBA maakt, moet je nagaan hoe je het kunt realiseren. Voor mij is het interessant om het op die manier te doen, want dan loop je niet het risico van strijdige conclusies, zeker als je het samen doet.

Met het GEN zijn er inderdaad vertragingen. We maken niet zelden mee dat er betwistingen zijn en een aantal bezwaarschriften. Er zijn een aantal vertragingen omwille van

vergunningen. Er is een knelpunt in Vlaanderen op de lijn 124 in Linkebeek en in Sint-Genesius-Rode waar de MER-procedure vier jaar in beslag heeft genomen. Er zijn ook veel bezwaarschriften ingediend en er loopt ook een procedure bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Op andere lijnen zijn er wel wat bezwaarschriften, maar zijn alle vergunningen verkregen en zijn de werken ook bezig op het Vlaamse grondgebied.

Ik heb geprobeerd om zo goed mogelijk een en ander te verduidelijken over de 60/40-verhouding. Verschillende collega's hebben daar vragen over gesteld. In de conceptnota of in de spoorstrategie zult u hierover een aantal kritische beschouwingen lezen omdat in de resolutie gevraagd werd om te objectiveren wat nog niet is gebeurd. Wij kunnen dat ook niet zelf objectiveren. Dat is onmogelijk, want we hebben daar de spoorwegen voor nodig. Die 60/40-verhouding wordt per jaar uitgerekend en er zijn een aantal projecten die daar niet in zitten. Ik ga proberen om het te duiden.

Voor Vlaanderen worden vaak het aantal reizigerskilometers of opstappende reizigers aangehaald om meer dan die 60 procent te vragen. In Wallonië verwijst men dan naar de lengte van de sporen, het aantal stations of stopplaatsen of het aantal bruggen om meer dan 40 procent te vragen. Iedereen heeft dus zijn argumenten. Er zijn ook nog een aantal andere factoren die meespelen: het tonnage goederenvervoer, de belasting van het spoorwegnet, het aantal knooppunten en de seinen op het net. We zijn eens nagegaan hoe die verdeelsleutel jaarlijks wordt toegepast. We weten eigenlijk nooit welke begrotingsbeslissingen het volgend jaar worden genomen. We willen vooral meer transparantie over het gebruik van de exploitatiedotaties en over de manier waarop ze worden berekend.

Mijnheer Martens, de objectivering is er nog niet. We hebben de indruk dat als we de projecten bekijken, de 60/40-verhouding ongeveer overeenkomt met wat er nu gebeurt, maar het is beter als het kan worden geobjectiveerd. Je moet ergens een kapstok hebben om je aan vast te houden, en wij hebben niet de indruk dat die 60/40-verhouding voor ons momenteel nadelig is.

Mevrouw Jans vroeg wat er gebeurt als Wallonië niet wil pre- en cofinancieren. U hebt een punt, maar we moeten de komende weken nagaan wie wat wil doen en wat we al of niet kunnen doen.

Mijnheer Martens, het is goed dat u verwijst naar artikel 10. De NMBS heeft zelf een vervoerconcept uitgewerkt. Ik denk dat het niet samen met de regionale vervoersmaatschappijen is gebeurd, maar dat men het zelf heeft gedaan. Het is ook nog niet goedgekeurd door de raad van bestuur. Het was een mooi artikel en een goed idee. Ik kan die potenties alleen maar erkennen, samen met u. Daarom zeggen we dat we via de MKBA's moeten proberen samen te werken met het oog op de verdere interpretatie.

Het spoor kan een alternatief zijn voor De Lijn, dat is juist. We hebben dat al gezien bij de MKBA van lijn 18. Heist-op-den-Berg zal ik laten bekijken.

Er waren veel vragen over prioritering. Wat al bezig is, wat beloofd is, wat in het eerste plan zat, moet worden uitgevoerd. Geen discussie daarover. We hebben een aantal extra linken nodig. We kunnen niet zelf prioriteren, we denken dat de mogelijkheden en de behoeften groot zijn, maar werk daarvoor samen.

Dan was er een vraag over de tweede havenontsluiting E313. Ik moet die MER nog bekijken, maar het lijkt me logisch dat het reizigersvervoer ook wordt meegenomen. Ik heb dat MER niet bij, dus ik kan dat niet controleren, maar het lijkt een zeer juiste opmerking.

Kunnen we de cofinanciering toepassen voor dienstverlening boven op het aanbod? Ik begrijp die vraag, maar het is een gevaarlijke piste. We investeren mee in prioritaire harde investeringen in een aantal projecten, maar zeggen dat we de dienstverlening ook mee betalen, daar heb ik een slecht gevoel bij. De dienstverlening is een kerntaak van de spoorwegmaatschappijen. Waar trek ik de grenzen? Hoe kan men zich terugtrekken en het niet meer doen? Ik begrijp die vraag, maar voor mij is het niet zo vanzelfsprekend om dit te behandelen.

Mijnheer Rzoska, ik ben blij dat Groen zegt dat het een stevig plan is. Ik heb geprobeerd uit te leggen waarom ik belangrijk vind dat het plan er is. Bekijk de prioriteiten nog eens. U kunt ze eruit halen. Misschien was ik niet duidelijk in de slides, want ik ben er snel door gegaan. Als het gaat over prioriteiten stellen bij MKBA-projecten, daarvoor hebben we de spoorwegen nodig. Ik kan dat niet allemaal alleen doen. Daarom vragen we hun de gegevens daarover. Ik zal er in mijn bilateraal overleg op aandringen. Misschien kunnen we keuzes maken met de gegevens die er al zijn.

De 60/40-verhouding is nog niet geobjectiveerd. Ik kan dat niet alleen. U kunt die vragen over twee weken stellen. Ik verwijs naar bladzijde 34 en 127 van de nota, waar dat ook wordt uitgelegd.

Mijnheer Sauwens, u was wat gefrustreerd, deels terecht. Ik heb geprobeerd om de meerwaarde te duiden van de nota van de regering. U hebt een punt als u zegt dat ik moet proberen te wegen. Dat is juist.

**De heer Johan Sauwens:** Minister, u moet geen intentieproces maken. Vroeger had je de interministeriële conferentie, nu heb je dit comité. Welke zijn de structurele wijzen van overleg met de federale instanties, zowel op beleidsvlak, op ministerieel vlak als op het vlak van de spoorwegen? Dat is mijn vraag. Excuseer me als ik niet duidelijk genoeg was. Op welke wijze kan het met iets meer kracht dan in 2001 blijkbaar is gebeurd, nu wel worden gerealiseerd? Mijn vraag gaat over een praktische organisatie van het federale model.

**Minister Hilde Crevits:** Hebben we een stok om te slaan als dat eventueel nodig zou zijn? Ja, maar dat is dan puur formeel. Minister Labille heeft vorige week dinsdag gezegd dat hij de twee commissies die er zijn, de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) en het Comité, zal activeren en dat hij er werk van wil maken. Het is belangrijk dat hij dat doet. Ik hoop hem in de loop van volgende week te zien zodat ik er meer uitleg over kan geven over twee weken. Dan worden we partners in overleg.

Ik heb vandaag nog niets gezegd over de wijzigingen in de treinuren en de effecten op De Lijn. Soms ben ik ook een beetje gefrustreerd. Er bestaan commissies voor, maar dan is het te laat en iedereen moet dan zijn planning aanpassen. Als we dat opnieuw kunnen activeren, dan zitten we al aan tafel. We zitten nog niet in de raad van bestuur, maar we spreken dan toch al op het ministeriële niveau.

Het is dus goed dat minister Labille dat engagement heeft genomen. Er zijn mensen die zeggen dat die vijf jaar de belangrijkste zijn. Als ik het goed gehoord heb, heb ik minister Labille ook horen zeggen dat hij overweegt om dat om de vijf jaar te herzien. Een update om de vijf jaar is natuurlijk niet slecht, want dan kun je meteen screenen of je goed of slecht bezig bent. We moeten afwachten of het zo zal zijn, maar ik heb het alvast zo begrepen.

De vragen van mijnheer Keulen heb ik proberen te beantwoorden. Wat de vrijblijvendheid betreft: het is voor ons uiteraard niet vrijblijvend, want het is onze strategie. Het is wel een evolutief document, dus ik neem de suggesties van vandaag zeker mee.

Mevrouw Brouwers, wat betreft de evenwaardigheid als partner hebt u een punt. Wij zijn niet bevoegd voor de spoorwegen. We moeten kunnen dialogeren. Ik zal de komende maanden zien wat er gebeurt. Als we goed kunnen overleggen over de investeringen en als de minister ook zijn commissies activeert, dan zeggen we misschien binnen zes maand dat alles nog zo slecht niet loopt. Ik was blij dat u ook zei dat het goed is dat wij nadenken over onze eigen strategie. De opmerking over de link met Visie 2020 vind ik terecht. We hebben ook al geprobeerd om het te doen, maar misschien kan dit nog wat grondiger worden uitgewerkt in de toekomst.

U hebt ook nog een aantal suggesties om stations te heropenen, zoals Machelen Kerklaan. Dat is al opgenomen in het GEN, dat is ook voor een ander dossier relatief belangrijk. Er is de opmerking dat de tramlijn Heist-op-den-Berg radiaal zit op de spoorlijnen. We zullen kijken hoe we verder met die opmerkingen moeten omgaan. Voor alle knooppunten is er zeer

goed rekening mee gehouden dat de Visie 2020 van De Lijn en de spoorstrategie mooi op elkaar geënt zijn. Er is bijzondere aandacht voor, u zult dat in het plan wel merken.

Dan was er de opmerking dat het STOP-principe wel prioritair is, maar dat mensen meer in de wagen stappen. Ik ben het er absoluut mee eens dat men station per station moet bekijken, maar ik kan niet alle stations in een spoorstrategie opnemen. Dat is onmogelijk. Het algemeen principe is – en zo staat het ook in de definitie van De Lijn – dat De Lijn graag de voorvervoerder wil zijn van mensen naar de stations. Ze moeten daar een beetje consequent in zijn. In alle nieuwe stations die wij bouwen, is in zeer veel parkeerfaciliteiten voor auto's, voorzien, maar ons doel moet zijn om, als de treinen meer zouden boomen, tegelijk ook de bussen en trams naar die trein meer te laten boomen. Dan neemt verhoudingsgewijs het aandeel van de auto af. Je moet dat zo begrijpen. Dat betekent dus niet dat we geen parking meer bouwen aan de stations. Maar we bekijken station per station hoe we het aanpakken.

Dan was er een vraag over de parkingkosten met de tariefomgeving. De abonnees hebben in ieder geval een goedkoper parkeertarief. Men kan dat vergelijken met occasioneel parkeren in de stad. We willen eigenlijk vermijden dat iedereen op de gratis stationsparking gaat staan. Er zijn natuurlijk stationsparkings die daarvoor worden gebruikt, soms is dat ook een beleids-optie. Men moet zorgen dat men gaat parkeren waar het nodig is. Dat is bijvoorbeeld gebeurd in Turnhout, en blijkbaar heeft men er daar slechte ervaringen mee. Ook op dat vlak moet een beleid op maat worden gevoerd, maar we proberen toch een aantal algemene regels te maken.

Mevrouw Smaers, uw opmerking over het genetwerkte vervoerssysteem – niet alleen openbaar vervoer, maar alles – is juist. Vandaar dat ik het daarnet had over 'deur tot deur' en niet over 'halte tot halte' of 'station tot station'. Dat is genetwerkte mobiliteit: van de deur waar men buiten komt, tot de deur waar men moet zijn. Het is de bedoeling om dat zo te doen. Ik heb op bepaalde momenten misschien te veel de focus gelegd op de netwerken bus-tram-trein omdat mij dat wel fascineert: we kunnen daar nog zoveel vooruitgang in boeken. Maar de rest is zeker even belangrijk, kijk maar naar de parkings die overal staan aangeduid. Doordat we het in onze conceptnota hebben over 'van deur tot deur', beogen we eigenlijk een integratie van alles.

Uw opmerking over de fiches en het geconsolideerde plan is terecht. Gelukkig hebben we die fiches al kunnen zien. We moeten ervoor zorgen dat dat in orde wordt gemaakt. Het is één geheel dat wordt goedgekeurd, maar we gaan nog onderhandelen.

Een samenwerkingsovereenkomst is voorlopig alleen gepland voor co- en prefinanciering. Dat staat ook zo in het federale regeerakkoord. De Raad van State heeft, bij het samenwerkingsakkoord van 2001-2012, trouwens ook gezegd dat de gewesten niet akkoord hoeven te gaan omdat het investeringsplan een puur federale materie. Maar nogmaals, puur wettelijk is het een deel van het beheerscontract. We gaan proberen zoveel mogelijk engagementen in de beheerscontracten te laten opnemen. Voor de beheerscontracten is er trouwens advies nodig van het gewest, zo is de link formeel ook gelegd. We moeten die beheerscontracten natuurlijk nog zien, maar we nemen de impact op het investeringsplan mee in de onderhandelingen rond de staatshervorming.

De heer de Kort had nog enkele vragen over het Masterplan 2020 en de Poort Oost. Daar moeten we natuurlijk vrij gevoelig voor zijn. Het dossier Poort Oost is onder leiding van de gouverneur in volle ontwikkeling. De opmerking sluit aan bij de vraag van de heer Martens inzake reizigers en goederen en de noodzaak om alles goed te integreren. Ik neem die opmerking ook mee. De spoorwegen zijn trouwens actief deelnemer in het project Poort Oost. Ze komen naar alle vergaderingen omdat ze uiteraard een zeer belangrijke bijdrage te leveren hebben.

Als u nog technische antwoorden wenst, dan breng ik die graag volgende week of later mee.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld. De gedachtewisseling over de Vlaamse spoorstrategie zetten we voort op 7 maart, met een toelichting door de NMBS.

■