



Vlaams  
Parlement

vergadering **C108 – OPE7**  
zittingsjaar 2013-2014

**Handelingen**

**Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 23 januari 2014

## INHOUD

Interpellatie van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verschillende akkoorden met de NMBS en de mogelijke projecten in Vlaanderen  
- 56 (2013-2014)

3

■

**Voorzitter: de heer Jan Peumans**

**Interpellatie van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verschillende akkoorden met de NMBS en de mogelijke projecten in Vlaanderen - 56 (2013-2014)**

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

**Mevrouw Lies Jans:** Minister, deze commissie is heel erg begaan met het openbaar vervoer en meer bepaald met de afstemming van het spoorwegvervoer op het vervoersbeleid in Vlaanderen. We hebben destijds een resolutie ingediend en goedgekeurd over de Vlaamse spoorstrategie. Intussen blijven wel heel wat vragen open staan.

Vlaanderen heeft nog altijd geen duidelijkheid over delen van het investeringsplan van de NMBS, het in opmaak zijnde samenwerkingsakkoord, het vervoersplan, de IJzeren Rijn. Dat zijn allemaal topics die regelmatig aan bod komen in deze commissie.

Al deze zaken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Mijn interpellatie is er dan ook vooral op gericht een duidelijke stand van zaken te krijgen in deze materie.

Minister, tijdens de vorige besprekingen in oktober 2013 zei u dat u hoopte om begin 2014 een aantal stappen gezet te hebben. Voor alle duidelijkheid, ook de N-VA wil oplossingen vinden. Het meerjareninvesteringsplan en het samenwerkingsakkoord zijn voor ons te belangrijk om er licht overheen te gaan. De spoorweginfrastructuur en het spoorverkeer van zowel goederen als personen vormen de ruggengraat van ons Vlaams openbaar vervoerssysteem. En toch stellen wij vast dat de top van het spoor en ook de Federale Regering beslissingen nemen, bijvoorbeeld over investeringen die over een termijn van twaalf jaar lopen, met heel weinig inbreng van de gewestelijke overheden. U hebt al heel wat boze brieven geschreven, ook begin oktober 2013, aan federaal minister van Overheidsbedrijven, de heer Labille en aan staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathélet. Dat toont mijn stelling toch wel pijnlijk aan.

De gewestelijke overheden namen het initiatief om op voorhand heel duidelijk de doelstellingen voor een spoorstrategie kenbaar te maken. Als we dan kijken naar een vergelijking van de Vlaamse spoorstrategie met de investeringen van de spoorwegen, dan blijkt dat het leeuwendeel van de door de gewesten gevraagde investeringen niet zijn opgenomen in het investeringsplan. Zo zijn er voor Vlaanderen twee cruciale projecten voor het goederenvervoer, met name de tweede spoorontsluiting van Antwerpen en de IJzeren Rijn, niet opgenomen. Wat het personenvervoer betreft, vraagt de Vlaamse overheid de realisatie van negentien missing links, verspreid over alle Vlaamse provincies. Overal is immers nood aan bijkomende spoorinfrastructuur. Geen enkele daarvan werd echter geselecteerd.

Hopelijk is het resultaat niet weer dat De Lijn gedeeltelijk de gaten mag vullen die de NMBS zou moeten vullen. Ik denk daarbij aan de ontsluiting van delen van Limburg waar het Spartacusnet een deel van het falen van de spoorweginfrastructuur moet opvangen. Ik denk verder aan de Kempen, Oost-Brabant, West-Vlaanderen en natuurlijk ook het grensoverschrijdend verkeer.

Minister, ook in het aanbod van de treinen is samenwerking ver te zoeken. We herinneren ons de afschaffing van meer dan 170 treinen in 2011. Daar was toen heel veel commotie over. Ik heb u onlangs nog een actuele vraag gesteld over het nieuwe vervoerplan van de NMBS. Ook daar zijn de tekenen zeker niet gunstig. U hebt geantwoord dat u een brief zult schrijven naar de federale collega's om meer overleg en samenwerking te vragen.

De samenwerking tussen de verschillende actoren van het openbaar vervoer is noodzakelijk maar blijft al te vaak dode letter, en discussies zijn nog altijd veelal communautair geladen.

Vorige week hebben we hier de heer Hoj ontvangen in de commissie. In het OESO-rapport (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) staat dat het aangewezen is om het mobiliteitsbeleid in één hand te nemen. Er is in ons land geen coherent beleid op het

vlak van openbaar vervoer en er worden vaak investeringen gedaan waar een goedkoper alternatief is. De investeringsbudgetten van De Lijn en de NMBS zijn gescheiden, dus is er ook geen optimalisering van de investeringen.

We zijn ook niet blind voor het feit dat de NMBS een instelling is die over het hele Belgische grondgebied actief is. En ook daar komt de wafelijzerpolitiek om de hoek loeren. De realisatie van het station van Antwerpen heeft ruim 400 miljoen euro gekost, maar er komen wel 27.000 reizigers per dag. De kostprijs van het station Luik-Guillemins is nauwelijks minder, terwijl het maar de helft van het aantal reizigers per dag telt.

En dan zijn er ook nog de investeringen van nationaal belang. Het is spijtig vast te stellen dat vooral de link met Brussel als nationaal belang wordt beschouwd zoals het Gewestelijk Expressnet (GEN) en het Diaboloproject. Een wereldhaven als die van Antwerpen wordt niet als een nationaal belang beschouwd, want de IJzeren Rijn zit nog altijd vast en ligt op een dood spoor.

We hebben het hier ook al vaak gehad over de 60/40-verdeelsleutel. In onze resolutie naar aanleiding van de spoorontsluiting staat heel duidelijk dat we daar meer duidelijkheid over willen. Er moet een studie komen naar de werkelijke behoeften.

Minister, tijdens de bespreking van begin oktober werd ook duidelijk dat er nog altijd heel wat onduidelijkheid is over de mogelijke realisatie van de door Vlaanderen naar voren geschoven prioritaire projecten alsook van de projecten die al werden opgenomen in het vorige meerjareninvesteringsplan. De acht projecten die u naar voren hebt geschoven in uw brief aan minister Labille, bevatten bovendien projecten die al in het vorige investeringsplan stonden. Het is dus absoluut niet duidelijk welke projecten zullen worden gefinancierd via die algemene enveloppe van het investeringsplan en welke via de gelden die Vlaanderen daarvoor moet reserveren, 987 miljoen euro. U gaf toen aan dat de gesprekken lopen en dat ze gaan over de concrete inhoud en de investeringskosten van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten. Hopelijk is daar nu meer duidelijkheid over.

Bij de jongste besprekingen stonden we niet verder dan het gekende investeringsplan, met daaraan gekoppeld de brief die de Vlaamse Regering aan minister Labille stuurde. In juli heeft de Federale Regering het meerjarenplan goedgekeurd. Op 3 oktober gaf u in uw antwoord aan dat, alvorens er verder overleg is, de regering het definitief goedgekeurde plan wil zien. Moeten we dan begrijpen dat er nog een versie komt, aangevuld met de samenwerkingsakkoorden? Dat is toch wel een belangrijke vraag.

Daarnaast is er ook het element van de cofinanciering. Ook hier is dat al zeer dikwijls aan bod gekomen. Vandaag is er een juridisch probleem ter zake. Bij de vorige bespreking in de commissie gaf u aan dat de zesde staatshervorming daar mogelijkwijze een oplossing voor kan bieden. U gaf ook aan dat Vlaanderen geïnteresseerd is in cofinanciering, maar enkel en alleen als dat dient om projecten te versnellen. De kernvraag is dus of we bepaalde projecten naar voren kunnen schuiven als Vlaanderen met centen over de brug komt.

Naast het investeringsplan is er ook het samenwerkingsakkoord, dat moet worden vernieuwd. Daar wees u ook op. U gaf toen al een aantal belangrijke bepalingen die zeker zouden moeten worden opgenomen. Ik zal die niet allemaal herhalen, maar het gaat dan over de correcte toepassing van de 60/40-verdeelsleutel, over de concrete planning en timing van de Vlaamse prioritaire projecten, over inspraak bij de herziening van meerjareninvesteringsplannen en over nog veel meer. Het laatste belangrijke element is de wijze waarop het vervoersaanbod van De Lijn en dat van de NMBS op elkaar worden afgestemd. Dat was ook de kernvraag van mijn actuele vraag van eind vorig jaar. Ook daarover worden er weer veel mooie intenties verkondigd, maar de jongste jaren is aangetoond dat we ter zake echt met een probleem zitten, ondanks de vele goede intenties in de vorige samenwerkingsovereenkomst.

Minister, heel wat vragen zitten al vervat in mijn betoog, maar ik zal ze toch nog even opsommen. Is er nu al duidelijkheid over de voor Vlaanderen prioritaire projecten? Welke projecten kunnen worden uitgevoerd binnen het budget beschikbaar voor de gewesten? Dan

bedoel ik dat budget van 2,7 miljard euro. Zijn er nog bijsturingen aan het investeringsplan mogelijk? Ik dacht immers altijd dat het investeringsplan was goedgekeurd door de Federale Regering, maar op 3 oktober zei u het volgende in de commissie: "(...) op het vlak van investeringen in de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding is het meerjareninvesteringsplan onvoldoende, gezien de knelpunten die er nu al zijn op het spoorwegnet." U stelde dat het gezien die knelpunten belangrijk is dat daaraan wordt voortgewerkt. U vervolgde: "Het is nog niet definitief, want er komt verder overleg." Kan er dus nog worden bijgestuurd?

Is er nu al een rangorde gemaakt in de Vlaamse prioriteiten, volgens uitvoerbaarheid en ook haalbaarheid? Volstaat het aan Vlaanderen toegekende budget om onze prioritairere projecten uit te voeren? Ik heb het dan over die 987,8 miljoen euro. Hoe staat de NMBS nu uiteindelijk ten opzichte van onze voorstellen? Met betrekking tot de cofinanciering zijn er dus juridische hindernissen. Is dat nu aangepast met de Bijzondere Financieringswet, en zo ja, op welke manier? Als Wallonië beslist om geen cofinanciering te gebruiken, staat het Vlaanderen dan vrij dat wel te doen? Zijn er bepaalde afspraken gemaakt over projecten die met die cofinanciering versneld kunnen worden uitgevoerd? Hoe verlopen de gesprekken over het samenwerkingsakkoord nu? Zijn er reeds bepaalde afspraken in opgenomen? Zijn de minimale vereisten opgenomen die Vlaanderen hiervoor stelde?

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

**De heer Björn Rzoska:** Voorzitter, minister, geachte leden, ik ga het betoog van mevrouw Jans natuurlijk niet volledig herhalen. Op 3 oktober hebben we daar inderdaad uitgebreid over gedebatteerd in deze commissie, naar aanleiding van een vraag om uitleg die ik had gesteld nadat ik de brief van de Vlaamse Regering aan minister Labille had gezien. Natuurlijk ben ik ook benieuwd naar de stand van zaken en de evolutie in het dossier. Ik kijk dus uit naar het antwoord. Ik ben het niet volledig eens met de teneur van sommige elementen van het betoog van mevrouw Jans, maar de kern blijft natuurlijk wel: hoever staan we nu, en hoe staat het nu met de prioriteiten die de Vlaamse Regering naar voren heeft geschoven?

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

**De heer Dirk de Kort:** Voorzitter, minister, geachte leden, het is goed dat er aandacht is voor het openbaar vervoer, voor het spoorvervoer, en dat dit ook al regelmatig ter sprake is gekomen in deze commissie, ook al is het in het verleden ook al duidelijk geweest dat heel wat zaken federaal worden aangestuurd. Het is daarom echter niet minder belangrijk dat Vlaanderen een heel duidelijke Vlaamse spoorstrategie heeft ontwikkeld. Dat mag toch ook eens worden onderstreept. Ik meen dat een dergelijke strategie op dit moment totaal nog niet bestaat bij de andere gewesten.

Wat ook mag worden onderstreept, is dat het onder meer voor het goederenvervoer niet alleen van belang is te kijken naar de Vlaamse overheid, maar ook naar, bijvoorbeeld, onze havens. Die zijn immers ontzettend belangrijk voor het goederenvervoer. Minister, daarom hebben we ook u in het verleden mee aangespoord om meer druk uit te oefenen opdat de federale overheid de subsidies, zeker in verband met verspreid vervoer, zou verlengen. Het verheugde ons dan ook te horen dat de federale overheid uiteindelijk dan toch die spoorsubsidies daadwerkelijk heeft toegekend. De haven van Antwerpen heeft ook verdere initiatieven genomen, met de oprichting van het spoorplatform Railport.

Ik wil ter zake een bijkomende vraag stellen. Het antwoord daarop mag eventueel schriftelijk worden gegeven. Hoe zal dit verder evolueren als het gaat over het goederenvervoer? Ik weet immers dat er ook besprekingen waren met Deutsche Bahn. Het eerste aanbod dat ze deden, was totaal niet interessant, maar nu zijn er verdere onderhandelingen, waarbij andere partners kunnen worden betrokken. Dat is van belang omdat het goederenvervoer voor onze havens, zeker voor die van Gent en Antwerpen, bijzonder belangrijk is. We moeten niet alleen kijken naar de voordeur, maar ook naar de hinterlandverbindingen, waarvoor ze een belangrijke rol moeten blijven spelen.

Bij de toon die collega Lies Jans aanslaat, denk ik dat we blijkbaar naar de verkiezingen gaan. Alles wat op federaal vlak zou gebeuren, zou dan slecht zijn, en wat we in Vlaanderen doen, doen we dan beter. Minister, hoever staan we eigenlijk met de omgevingsvergunning? Stel dat alle projecten van start zouden kunnen gaan, zijn we er dan in Vlaanderen effectief klaar voor? Van de problematiek met de Oude Landen weet ik dat daar nog altijd een procedure aanhangig is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Ik stel me soms wel vragen of, als we het in de toekomst zelf gaan doen, dat dan wel zo veel beter is. Ik ben er niet van overtuigd dat, wanneer we alles gaan verdelen, we het dan beter zullen doen.

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

**De heer Johan Sauwens:** Voorzitter, minister, het is goed dat deze vraag wordt gesteld. Ik zou willen wijzen op het bijzondere moment en misschien op de kansen, en u vragen wat uw mening daarover is. Ik denk dat de betrokkenheid van de gewesten bij het hele spoorbeleid, zowel wat investeringen als wat exploitatie betreft, zou moeten kunnen worden verstrengd en versterkt en zou moeten kunnen worden opgetrokken. Het feit dat u vorig jaar in de zomer samen met de minister-president een brief hebt moeten sturen om uw ongenoegen te laten blijken over een aantal elementen, onder meer wat de investeringen betreft, wijst erop dat het beter moet kunnen.

Er is de wisseling in de directie van de spoorwegen en deerschikking van de drie maatschappijen, er is het feit dat er nieuwe mensen op de leidende functies komen, er is het feit van het nieuwe investeringsprogramma dat in discussie is en binnenkort volledig zal beslecht worden wat de eerstvolgende periode betreft, er is het feit dat men op dit ogenblik binnen de spoorwegen werkt aan een nieuwe beheersovereenkomst en er is het feit dat, ingevolge de zesde staats hervorming, de gewesten nauwer zullen worden betrokken bij de beheerstructuren van de spoorwegen.

In feite heeft men ten aanzien van het verzelfstandigd overheidsbedrijf spoorwegen, om het eenvoudig te zeggen, twee instrumenten. Dat is ten eerste het budgettaire kader dat men aanreikt. Men kan maar werken als maatschappij met de middelen die men van de overheid krijgt. Ten tweede is er de beheersovereenkomst. Voorzitter, ik wil ervoor pleiten – ik ben er zeker van dat u daar ook voorstander van bent – dat er een structureel overleg komt, ook met de deelstaatsparlementen, over het investeringsbeleid en het exploitatiebeleid van de spoorwegen.

In heel ons mobiliteitsplan is het keer op keer hetzelfde: uit alle studies en voorbeelden in het buitenland blijkt dat de ruggengraat van een mobiliteitsbeleid, het spoor is, de meest comfortabele en snelle manier om veel mensen van punt A naar punt B te brengen, omdat de treinen op vrije banen kunnen rijden. Die betrokkenheid moet verstrengd en versterkt worden. Ik zou dat structureel willen doen via opname in de beheersovereenkomst. We moeten onze federale collega's ervan kunnen overtuigen dat de verantwoordelijken van de spoorwegen, niet alleen ten opzichte van hun eigen raad van bestuur, maar ook jaarlijks hier verantwoording komen afleggen, zowel wat de exploitatie als wat investeringen betreft. Dat is de logica van het confederaal model waar we intussen in verzeild geraakt zijn.

Ik ben het eens met collega de Kort dat er nog altijd schaalvoordelen zijn. Ik was persoonlijk voorstander van een regionalisering. Ik pleit ervoor dat men maximaal de cofinanciering en de prefinanciering uitput om de facto een stuk regionalisering door te voeren, want Vlaanderen zit aan de vraagzijde. Wij ontmoeten de gemeenten met al hun vragen over mobiliteitsbeleid. Wij zitten constant in overleg met de havens en de economische poorten, die heel sterke vragen hebben in verband met het goederenvervoer. Wij zijn uiteindelijk degenen die straks via de, hopelijk goedgekeurde, omgevingsvergunning de vergunningen moeten afleveren. Wij zijn verantwoordelijk voor heel het beleid van Ruimtelijke Ordening en Openbare Werken. Al deze spoorwegen kruisen heel wat gewestwegen. Het lijkt me nogal duidelijk dat, willen we in dit land een modern en performant spoor- en mobiliteitsbeleid hebben, dit overleg structureel moet worden geordend en, voorzitter, dat de spoorwegen zich hier moeten komen verantwoorden voor de stappen die ze zetten en vooral die ze niet zetten. Ik had graag de mening van de minister hierover.

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Voorzitter, in aansluiting bij collega Jans wil ik toch even de aandacht vragen voor – u raadt het al – de haven van Antwerpen, toch niet onbelangrijk met een directe en indirecte tewerkstelling van gemiddeld maar liefst 150.000 mensen. Een van de prioritaire dossiers voor de haven van Antwerpen en ook voor Vlaanderen is de IJzeren Rijn. Heel belangrijk daarin is het al zeer lang verwachte memorandum of understanding (MOU), dat door de Federale Regering moet worden goedgekeurd. Dat is uiteraard een *conditio sine qua non* om tot een akkoord te komen met Nederland en Duitsland.

Mijnheer de Kort, u kunt dat campagnemodus van mijn collega noemen, ik vind het iets belangrijker dan dat, als men kijkt naar het traject dat is doorlopen door federaal minister Labille. Die heeft het dossier eerst twee jaar laten rotten op zijn bureau, daar komt het op neer. Er is niets mee gebeurd sinds 2012. Dan kondigt hij in juli aan dat hij een paar weken later naar de regering gaat. Er gebeurt niets mee. In oktober kondigt hij opnieuw aan dat hij een paar weken later naar de regering zal gaan. Dat gebeurt niet. In november doet hij het opnieuw, naar aanleiding van een vraag van een federale collega. Het gebeurt niet. Als men terecht zijn ongerustheid uit over het gedrag van die federale betrokkenen, vind ik het gevaarlijk om dat af te doen als verkiezingsmodus.

Minister, we zitten natuurlijk op Vlaams niveau. We hebben vernomen dat u in diverse uiteenzettingen wel aandringt op een akkoord en op een finaal opleveren van dat memorandum door de Federale Regering. Weet u wat inmiddels de stand van zaken is? U hebt samen met de minister-president al diverse brieven geschreven. Hebt u sindsdien nog contact gehad met de federale overheid? Op welke manier voert u de druk op, om toch finaal tot een akkoord te kunnen komen? Hebt u een zicht op de timing: wanneer zal het eindelijk op de ministerraad komen? Hebt u al een zicht op de verdeling binnen België voor het zo belangrijke dossier van de IJzeren Rijn?

Daarnaast wordt de financiering van de tweede spoorontsluiting een zware dobber. Daar wordt amper budget voor vrijgemaakt. Hoe staat u ertegenover, qua timing en verwerking door de NMBS? Hebt u daarover nog contacten gehad met de federale overheid, om te wijzen op het belang, niet enkel voor de Antwerpse haven, maar voor heel Vlaanderen?

Wat de financiering van projecten van nationaal belang betreft – er kan niet voldoende op gehamerd worden –, is er discussie of de IJzeren Rijn op het conto van Vlaanderen zou moeten komen dan wel of het een dossier is van nationaal belang. Hebt u nog de nodige prikkels aan de federale overheid gegeven? Is die discussie beslecht, zowel voor de IJzeren Rijn als voor de tweede spoorontsluiting? Ik denk niet dat ik hier moet zeggen dat het belang niet puur Antwerps is of puur Vlaams, maar eigenlijk een bijdrage levert aan de rijkdom die ook België en Wallonië volledig ten goede kan komen.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de Kort, de omgevingsvergunning is ingediend in het parlement en wordt volgende week besproken. Ik snap uw opmerking dus niet goed. U zult er als parlement zelf mee over kunnen oordelen of die goed is en als u die goedkeurt, zijn we daarvoor bevoegd en kunnen we daarmee weg.

Er zijn leden die commentaar hadden op het OESO-rapport. Ik vind de teneur na de bespreking vorige week wat vreemd. De OESO heeft een rapport gemaakt over het land België en heeft daarin haar licht laten schijnen op de globale mobiliteitsinfrastructuur. Daarin worden een aantal zaken bekritiseerd, onder andere de spoorwegen en de autofiscaliteit. Ik ben, denk ik, de enige minister die de inspanning gedaan heeft om zelf naar de OESO te gaan om van gedachten te wisselen over de Vlaamse aspecten. Het is logisch dat ik daarmee word geïdentificeerd, maar als ik de krantenartikels zag erna, vroeg ik me af of het nuttig was om te doen. Het wordt afgedaan als iets dat niet baat, terwijl ik net het gevoel had – en ik heb er nog met de heer Hoj over gesproken – dat het bijzonder nuttig was om wat inzicht te geven in de

manier waarop ons land is georganiseerd. Tegelijk heb ik er een pleidooi gehouden om ook eens naar de regio's te kijken, zoals men dat nu al doet voor bijvoorbeeld Onderwijs. Dat neemt niet weg dat ik met een aantal kritieken die geleverd worden, perfect kan leven.

Mijnheer Sauwens, u doet een voorstel om te gaan naar gestructureerd overleg. U weet dat ik daar een bijzonder groot voorstander van ben. Artikel 10 van de huidige beheersovereenkomst – degene die bestaat dus – tussen de NMBS en de federale overheid stelt dat, als een nieuw vervoersconcept op tafel wordt gelegd, dat op geïntegreerde wijze met de regionale vervoersmaatschappijen moet worden uitgewerkt. En als je kijkt van wanneer het oude dateert, kan niemand betwisten dat het nieuwe vervoersplan iets totaal nieuws is en moet worden beschouwd als een nieuw vervoersconcept. De beheersovereenkomst bepaalt dat al, toch heeft het eerste overleg met De Lijn na goedkeuring pas plaatsgevonden op 9 januari 2014. Ik heb dat ook al in de plenaire vergadering gezegd. Dat vind ik persoonlijk spijtig.

Eergisteren heb ik de heer Cornu voor de eerste keer ontmoet en ik heb hem dat ook gezegd. Natuurlijk is hij er slechts recent. Ik heb wel aangedrongen dat het van belang is dat er nu zeer geïntegreerd wordt gewerkt. Hij heeft ook zijn engagement gegeven. En als je over een investeringsplan spreekt, moet je de garanties hebben dat er treinen zullen rijden waar je nieuwe investeringen doet. Ook dat engagement heeft hij gegeven en ook dat is aan bod gekomen in het overleg.

Ik ben het eens met de opmerkingen over structureel overleg en zaken die in de beheersovereenkomst moeten worden opgenomen, maar de dingen die al in de beheersovereenkomst staan, moet je uitvoeren. Het is juist dat het vervoersplan een tijd is blijven liggen, zoals hier is opgemerkt. Maar het moest natuurlijk al op een geïntegreerde wijze zijn opgemaakt, tussen alle regionale vervoersmaatschappijen en de NMBS. Dat is niet gebeurd op voorhand. Er is wel wat overleg geweest, maar het is niet nu al geïntegreerd en afgestemd.

Het treinvervoer is sowieso de ruggengraat van het openbaar vervoer, dat ontken ik niet. Als je pendelt naar Brussel, kun je dat moeilijk per bus doen. Geïntegreerd betekent dat het vervoer dat volgt op het treinvervoer of het vervoer op plaatsen waar geen treinverkeer is – wat bijna hetzelfde is – harmonieus op het andere wordt afgestemd. Dat kan perfect. Er is nu nog ongeveer een jaar tijd om daarvoor te zorgen en desgevallend bijstellingen te doen.

Mevrouw De Ridder, het memorandum of understanding is nog niet goedgekeurd door de Federale Regering. Voor mij is dat cruciaal. Dat is natuurlijk de belangrijke stap. Duitsland heeft nu een regering, en we zijn het in principe met Nederland eens, maar we hebben een goedgekeurd MOU met Nederland nodig om de stap te kunnen zetten in de richting van de Duitse regering om daar ook tot een akkoord te komen. We moeten allemaal inspanningen doen om ervoor te zorgen dat er goedgekeurd wordt, maar wat mij betreft, kan dit geen engagement inhouden van Vlaanderen om te investeren op Nederlands grondgebied. Er zijn afspraken gemaakt voor de investeringen, dat hebt u ook gezien in de prioriteiten die wij stellen en in de voorstellen die wij doen. Het is duidelijk dat dit een project is dat nationaal belang heeft, het is dus cruciaal dat er ook federale inspanningen worden geleverd.

Mevrouw Jans, ik heb hier een overzicht mee van alles wat hier in de vorige commissies al aan bod is gekomen, maar ik veronderstel dat het niet nodig is om alles nog eens te herhalen. Het geconsolideerd meerjareninvesteringsplan werd door de Federale Regering op 19 juli 2013 goedgekeurd en daar zitten een pak investeringen in. De top is hier geweest om het allemaal uit te leggen, om de plannen uit de doeken te doen.

Niet onbelangrijk voor de toekomst is dat er een herziening mogelijk is van het meerjareninvesteringsplan na drie jaar, dat zou dus betekenen ten vroegste in 2015, afhankelijk van het moment waarop het definitief wordt. Ik weet dat een aantal onder u zich afvragen of het wel opportuun is, of het de zaken niet zal doen opschuiven, maar voor mij is het veeleer een opportuniteit dat we soepel zullen kunnen inspelen op zaken waarbij wij nu bijvoorbeeld een haalbaarheidsstudie vragen.



De Federale Regering heeft op 19 juli ook de enveloppe goedgekeurd: 2,56 miljard euro. Toen werd ook de brief geschreven naar collega Labille. Mijnheer Rzoska, u verwees al naar mijn uitgebreid antwoord ter zake in deze commissie, ik hoef dit dus niet allemaal te herhalen, ik ga ervan uit dat de vorige antwoorden volstaan.

Op 19 december 2013 heeft de Federale Regering opnieuw een nota over het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep goedgekeurd, dat is dus nog niet zo lang geleden. Het doel van die nota was om een stand van zaken te geven over de geboekte vooruitgang rond de actiepunten die in de nota van 19 juli 2013 waren opgenomen. In de nota staat vermeld dat Vlaanderen, Brussel en Wallonië respectievelijk op 16 juli 2013, 18 juli 2013 en 15 november 2013 hun prioriteiten hebben bekendgemaakt aan de minister van Overheidsbedrijven. De projecten van elk gewest werden ook omschreven in de nota aan de Federale Regering, dat weet u, dat kwam hier ook al aan bod.

Voor het Vlaamse Gewest gaat het om de bekende acht projecten uit de brief van 16 juli 2013. Mevrouw Jans, u verwijst er ook naar, ze werden hier besproken op 3 oktober. Volgens de door Infrabel geraamde investeringskost kunnen zeven van de acht projecten in het investeringsplan worden opgenomen binnen de enveloppe van 988 miljoen euro waarin werd voorzien. Uiteraard kan, zoals ook was aangegeven in de brief van 16 juli, ook een deel van de tweede toegang tot de haven van Antwerpen worden opgenomen. Voor dat project wordt op dit ogenblik de totale kost immers geraamd op ongeveer 2,2 miljard euro.

U weet dat er mogelijkheden zijn om vanuit de gewesten te financieren. Nu moeten we bekijken welke scenario's er bestaan om die acht prioritaire projecten zo goed mogelijk op te nemen binnen de voor Vlaanderen jaarlijks beschikbare budgetten. Daar wringt op het ogenblik het schoentje, want het kabinet van minister Labille bezorgde de drie gewesten teksten met grote principes voor de cofinanciering en het herzieningsmechanisme. Die principes zijn ook beschreven in de nota aan de federale ministerraad van 19 december 2013. Die principes zijn echter nog vrij vaag en bieden niet voldoende garanties dat de prioritaire projecten die we in Vlaanderen zouden willen cofinancieren, ook effectief binnen de gewenste termijnen zullen worden gerealiseerd. Ik heb hier verteld dat we een aantal projecten hebben en het is goed dat we de kans krijgen om te cofinancieren, maar dan moeten we ook zeggenschap hebben in de voortgang en in de manier waarop de projecten worden aangepakt. Daar moet dus duidelijkheid over komen.

Ook het principe van de jaarlijkse toepassing van de 60/40-verdeelsleutel moet in de samenwerkingsovereenkomst worden opgenomen, maar we hebben nog geen tekstvoorstel gekregen waarin wordt aangegeven hoe die verdeelsleutel en de toepassing ervan transparanter worden gemaakt. U weet dat het een van onze zorgen was in de spoorstrategie. We kunnen wel een en ander inschatten aan de hand van de 60/40-verdeelsleutel, maar de toepassing ervan moet transparant verlopen. Er moet dus nog verder worden onderhandeld met de federale overheid en de andere gewesten met het oog op de opname ervan in de samenwerkingsovereenkomst.

Ook voor de andere gewesten werden op federaal niveau nog geen concrete voorstellen voor de inpassing in het meerjareninvesteringsplan gedaan. Er wordt dus nog verder onderhandeld. Vlaanderen boekt wel al vooruitgang. Er werden vier scenario's voorgelegd, afhankelijk van het scenario dat wordt gekozen en het aantal projecten die we in de tijd kunnen schuiven. We kunnen er echter nog geen duidelijkheid over verschaffen, want de gesprekken zijn nog volop bezig. Vorige week is er contact geweest met het kabinet van minister Labille om de volgende stappen en een timing op te vragen, maar die hebben we nog niet ontvangen.

Definitieve beslissingen zijn er dus nog niet genomen, de onderhandelingen zijn nog bezig en we moeten nog teksten ontvangen. Het is evident dat er nog kan worden geschoven, er zijn ook bij ons een aantal zaken, een aantal dossiers in volle beweging. Ik geef u een paar voorbeelden. Zo vragen we een haalbaarheidsonderzoek en ook garanties. Als uit een

onderzoek bijvoorbeeld zou blijken dat bepaalde dingen snel kunnen worden gerealiseerd, dan willen we ook effectief de kans krijgen om er wat in te schuiven.

Voor het project van de tweede havenontsluiting loopt momenteel de plan-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Dat betekent dat dit project nog wat tijd nodig heeft om te evolueren. Daarna komen nog de project-MER en het vergunningentraject. Er moeten dus nog een aantal stappen worden gezet.

De projecten zijn allemaal haalbaar en uitvoerbaar op basis van de op dit moment beschikbare gegevens. Voor de inplanning over de verschillende jaren wordt vooral geprobeerd om zoveel mogelijk projecten binnen de looptijd van het investeringsplan af te werken, rekening houdend met de benodigde uitvoeringstermijn voor studies en realisatie. Het is van belang om erover te waken dat er wordt voorzien in een treinaanbod op de infrastructuren die worden aangelegd, zeker wanneer het gaat over personenvervoer.

Er is meer nodig dan het aan Vlaanderen toegekende budget om alle projecten uit te voeren. Cofinanciering kan gedeeltelijk een oplossing bieden. In het voorstel van bijzondere wet met betrekking tot de zesde staatshervorming dat op 19 december 2013 door het federale parlement is goedgekeurd, zijn de nodige bepalingen opgenomen die de juridische knelpunten voor cofinanciering moeten oplossen. Artikel 23 van dat voorstel voorziet in de aanvulling van artikel 6 van de bijzondere wet, met een punt 14 dat stelt “onder de voorwaarde van het afsluiten van een Samenwerkingsakkoord overeenkomstig artikel 92bis, §4nonies, en voor de periode die beperkt is tot de duur ervan, de bijkomende financiering van investeringen voor de aanleg, de aanpassing of de modernisering van spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen, om hun zichtbaarheid en intermodaliteit openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, taxi's en autodelen te verbeteren, voor zover deze verder gaan dan de investeringen die voorzien zijn in het meerjareninvesteringsplan dat effectief in voldoende financiering door de federale overheid voorziet teneinde een aantrekkelijk en performant aanbod voor het spoorvervoer dat goed aansluit op de andere vervoermiddelen te verzekeren op het gehele grondgebied, en in een door het bovengenoemde Samenwerkingsakkoord vastgelegde evenredigheid.”

In de toelichting bij artikel 23 wordt duidelijk aangegeven wat we daaronder allemaal verstaan. Via artikel 42 wordt aangegeven dat het samenwerkingsakkoord de genoemde evenredigheid bepaalt en dat het wordt gesloten voor een duur die de vervaldatum van het overeenkomstige federale meerjareninvesteringsplan niet mag overschrijden. In principe is het wettelijk probleem dat er was dus opgelost en kan er worden gefinancierd.

De federale overheid stelt een federale bijdrage ter beschikking voor de projecten die door de gewesten worden gefinancierd. Die bijdrage is onderworpen aan de 60/40-verdeelsleutel. Die bedragen zijn trouwens verworven voor investeringen in gewestelijke prioritaire projecten, ook als de gewesten zelf niet zouden cofinancieren.

De bedragen van de eventuele gewestelijke cofinanciering moeten evenredig zijn met de federale middelen, maar niet met elkaar. Die verdeelsleutel geldt niet voor wat de gewesten elk afzonderlijk willen investeren.

In de nota aan de federale ministerraad van 19 juli 2013 is letterlijk opgenomen: “De 500 miljoen euro die waarschijnlijk door de gewesten zullen worden gefinancierd, zijn wel degelijk onderworpen aan de regionale verdeelsleutel 60/40, terwijl de eventuele cofinancieringen door de gewesten er niet aan onderworpen zijn, maar voor elk gewest beperkt zijn tot hetzelfde bedrag als het federale deel.”

Vlaanderen is dus volledig vrij om die financiering al dan niet doen.

Er zijn momenteel heel wat contacten. Zodra daar een evolutie is, wordt de commissie daarvan op de hoogte gebracht, ofwel via de vragen die hier worden gesteld, ofwel via de voortgang die ik de commissie zal bezorgen.

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

**Mevrouw Lies Jans:** Mijnheer de Kort, ik wil even ingaan op uw opmerking. Ik vind het zeer kort door de bocht om te spreken over verkiezingspraat. We hebben het in deze commissie al sinds 2010 over het belang van het spoorbeleid en de grote knelpunten. We hebben gezamenlijk een resolutie opgesteld over de Vlaamse spoorstrategie. Alles is nu in volle ontwikkeling. Ik vind het dan ook beneden alle peil wanneer u het hebt over verkiezingspraat van mijnentwege. Dat toont alleen aan dat u blijkbaar zelf last hebt van verkiezingskoofts.

De heer Sauwens suggereert om de gewesten nauwer te betrekken bij de beheersstructuren van de NMBS. De N-VA heeft daar een andere visie op. Wij vinden het beter om alles op Vlaams niveau te betrekken, zeker wanneer we de geschiedenis bekijken. Er zijn heel wat overlegstructuren. Voor het vervoerplan is er ook de samenwerkingsovereenkomst waarin staat dat daarover overleg moet worden gepleegd en dat dit op een geïntegreerde wijze moet gebeuren. Wij stellen echter vast dat dit niet gebeurt. Verdere afspraken maken betekent nog niet dat dit effectief zal gebeuren.

Minister, wat het vervoerplan betreft, hoop ik dat er door het gesprek met de heer Cornu een stap vooruit is gezet en dat er degelijk overleg zal worden gepleegd. De gevolgen kunnen immers groot zijn. Wanneer onze bussen niet zijn afgestemd op het spoorvervoer, dan kan dat tot grote problemen leiden, zeker in West-Vlaanderen en Limburg.

Minister, ik kan enkel de conclusie trekken dat er nog heel wat moet worden gepraat en onderhandeld. Er is echter één lichtpuntje, namelijk dat er inzake de prioriteiten die Vlaanderen naar voren schuift, op lange termijn voortuitgang kan worden geboekt op voorwaarde dat Vlaanderen er zelf ook geld instopt. Van de andere negentien missing links die oorspronkelijk in onze Vlaamse spoorstrategie waren opgenomen, moeten we definitief afscheid nemen. Voor acht prioritaire projecten is er cofinanciering mogelijk. De andere missing links kunnen we bij dezen begraven. We zijn er zeker van dat er geen mogelijkheid meer is tot enige verschuiving in dat investeringsplan van de NMBS.

Ik ben tevreden als we die acht projecten zullen kunnen realiseren, maar heel wat andere plannen zullen niet kunnen worden uitgevoerd.

De heer Sauwens heeft het ook even gehad over prefinanciering. Wat de cofinanciering betreft, zijn er nu oplossingen in de maak. Op Vlaams niveau zullen we wel nog het geld moeten zoeken om dat gerealiseerd te krijgen. Ook in het verleden is er al sprake geweest van prefinanciering, nu niet meer. Dat is definitief afgehandeld. Er zijn geen mogelijkheden meer waarbij Vlaanderen zelf projecten kan versnellen door aan prefinanciering te doen.

Ik concludeer verder dat staatssecretaris Labille nog heel wat stappen moet zetten. U zegt dat u onlangs nog rond de tafel hebt gezeten en dat er nog moet worden gepraat over het vervoerplan en over het investeringsplan. Hoe zit het met de timing daarvan?

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

**De heer Dirk de Kort:** Minister, u hebt het gehad over de plan-MER die nog loopt en over de MKBA voor de tweede spoorontsluiting. In hoeverre gebeurt dat samen met de plan-MER die ook loopt voor de R11bis?

**De heer Johan Sauwens:** Ik stel voor de verantwoordelijken van de spoorwegen uit te nodigen voor een gesprek over de beheersovereenkomst. Het lijkt me nuttig een grondig gesprek te voeren over de vragen die Vlaanderen heeft over reizigers- en goederenvervoer en over de ontsluiting en de bediening van de havens en de andere economische poorten. Op die manier vermijden we te worden geconfronteerd met een dossier dat volledig klaar is en waar niets meer aan veranderd kan worden. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

**De voorzitter:** We hebben daar een vergadering over gehad op 20 februari 2013, een jaar geleden dus. We kunnen de heer Cornu en de heer Lallemand daarvoor vragen. Ik herinner

me dat de heer Lallemand vorig jaar zei dat het historisch was dat het investeringsprogramma van de NMBS werd toegelicht in een gewestparlement.

**Minister Hilde Crevits:** Maar het is het vervoerplan dat u bedoelt, mijnheer Sauwens.

**De heer Johan Sauwens:** Het gaat over de exploitatie en de investeringen.

Ik dank u voor uw antwoord. Ik zit volledig op die golflengte. Door een publieke vergadering in de gewestparlementen kan men die betrokkenheid ook iets meer afdwingen, lijkt me. Vandaag is dat te vrijblijvend genotuleerd in de beheersovereenkomst. Dat moet werkelijk worden vergrendeld, en dat is ook de betekenis van de nieuwe staats hervorming.

**Minister Hilde Crevits:** Ik heb met de heer Cornu ook een aantal zorgpunten voor Vlaanderen met betrekking tot dat vervoerplan overlopen. Er zijn immers wel wat van dergelijke punten, een aantal met betrekking tot Limburg, een aantal met betrekking tot West-Vlaanderen. Ik denk dat hij zeker bereid zal zijn om te komen. Hij pakt dat ook wel goed aan. Hij heeft zich ondertussen ook goed ingewerkt in de materie, meen ik.

Mevrouw Jans, natuurlijk hangen de investeringen en de prioriteiten vast aan de budgetten waarin wordt voorzien. Dat is met alles zo. Als je je budget hebt, dan moet je daar een plan aan vasthaken. De grote uitdaging voor de hele spoorweginfrastructuur is dat er ook een pak veiligheidsinvesteringen moeten gebeuren. Men kan opperen die veiligheidsinvesteringen te schrappen om andere investeringen te kunnen doen, maar dat moet sowieso gebeuren. Dan zit je dus met een budgettaire enveloppe waarbij het uiteraard onmogelijk is om al onze prioriteiten te doen uitvoeren. Helemaal in het begin van mijn antwoord heb ik echter gezegd dat ik het positief vind dat er na drie jaar een herziening mogelijk is. Het is natuurlijk altijd mogelijk dat bepaalde zaken minder snel vooruitgaan, zoals we dat in het verleden ook hebben meegemaakt. Als er dan een bepaald project is, en uit een haalbaarheidsonderzoek blijkt dat dit toch wel haalbaar is, dan kan dat worden ingepast.

Ik meen dat ik daarmee de aanvullende vragen hoofdzakelijk heb beantwoord. Voor mij is die soepelheid dus de enige garantie. We zitten natuurlijk vast aan het budgettaire kader.

Iemand stelde dat dit dan plots goedgekeurd zal zijn, zonder inspraak. Dat is niet zo. Er moet een samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten, wat ook een actieve daad van ons vraagt. Ik heb het al gezegd: het lijkt me niet verstandig te cofinancieren zonder dat er daarvoor een wettelijke basis is. Nu moeten we goed bekijken hoe we dat inpassen. Een voorbeeld is de tweede spoorontsluiting voor de haven. Voor welke datum is die? Wanneer moeten we in middelen voorzien? We moeten vermijden daarin te voorzien op een moment dat dit eigenlijk niet nodig is. Dat is absoluut onze bedoeling.

Wat de randfenomenen betreft, de budgetten zijn één zaak, het hele proces om tot vergunningen te komen is uiteraard een andere zaak. Soms zijn er dossiers die geblokkeerd raken en die moeten worden gedeblokkeerd, maar daartoe kan ook de minister van Ruimtelijke Ordening een zeer nuttige bijdrage leveren, wat ook dag na dag gebeurt.

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

**Mevrouw Lies Jans:** Ik vind het heel belangrijk dat we dit dossier verder kunnen opvolgen in deze commissie. Ik verwelkom dus zeker het voorstel om hierover opnieuw te vergaderen met de NMBS-top, om niet alleen het investeringsplan, maar ook het vervoerplan verder te bespreken.

**De voorzitter:** De beste garantie is wat de heer Sauwens heeft gezegd: dan moet men in deze commissie een soort voortgangsrapportage afspreken. Dan zijn ze automatisch gedwongen – enfin, gedwongen, men moet hun dat vriendelijk vragen, maar ze komen wel. Als men dat één of twee keer per jaar doet, dan zijn ze verplicht om hierheen te komen, en dan krijgt men automatisch een stand van zaken. Dat lijkt me een heel goede suggestie.

De interpellatie is afgehandeld.

■