



Vlaams
Parlement

vergadering **C7**
zittingsjaar 2014-2015

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 oktober 2014

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afstemming van het aanbod van De Lijn op het nieuwe transportplan van de NMBS – 19 (2014)	
VRAAG OM UITLEG van mevrouw Karin Brouwers tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afstemming tussen de NMBS en De Lijn – 37 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van mevrouw Yasmine Kherbache tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de prioriteiten van de Vlaamse Regering in het Oosterweeldossier – 52 (2014-2015)	10

**VRAAG OM UITLEG van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afstemming van het aanbod van De Lijn op het nieuwe transportplan van de NMBS
– 19 (2014)**

**VRAAG OM UITLEG van mevrouw Karin Brouwers tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afstemming tussen de NMBS en De Lijn
– 37 (2014-2015)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, u hebt waarschijnlijk ook vorige week in de krant de talrijke advertenties gezien van de NMBS waarin de gebruikers van het openbaar vervoer er attent op worden gemaakt dat in december het nieuwe vervoersplan in werking zal treden. Het is goed dat die communicatie op tijd gebeurt.

Mijn vraag behelst de samenwerking tussen de NMBS en De Lijn. Voor de gebruiker van het openbaar vervoer maakt het niet wie nu waar precies voor bevoegd is en welke structuren welke routes moeten beheren en dergelijke meer. De reiziger vraagt logische en vlotte overstapmogelijkheden tussen bus, tram en trein.

Op dat punt leek in het verleden het schoentje te knellen, want minister Crevits heeft hier begin dit jaar nog bevestigd dat bij de opmaak van het nieuwe vervoersplan door de NMBS geen overleg is gepleegd met De Lijn. Nochtans staat in artikel 10 van de beheersovereenkomst van de NMBS dat zij dat moet doen. Dat heeft de vorige minister-president dan ook op het idee gebracht om een brief te sturen naar de premier met de vraag om van de NMBS te eisen dat die stipulatie uit de beheersovereenkomst wordt nagekomen en dat er dus wel degelijk overleg moet worden gepleegd.

De NMBS heeft dan een ronde gedaan langs de verschillende provincies en verschillende stakeholders om feedback gevraagd over het vervoersplan. Men heeft die feedback geanalyseerd en er zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd aan het vervoersplan. Minister, het is mij op dit moment echter niet duidelijk of daarbij ook overleg is gepleegd met Vlaanderen en met De Lijn in het bijzonder. Ik stel die vraag natuurlijk uit bezorgdheid voor de toekomst, want we weten dat het niet de laatste keer zal zijn dat de NMBS haar vervoersplan wijzigt. Ik mag hopen dat de samenwerking in de toekomst wat vlotter zal gebeuren.

Minister, is De Lijn, of bij uitbreiding de Vlaamse overheid, inmiddels geconsulteerd door de NMBS? Als dat het geval is, wat waren de belangrijkste opmerkingen op dit nieuwe transportplan? Is daarmee rekening gehouden?

Het nieuwe transportplan gaat in vanaf december 2014, dat is over minder dan drie maanden. Zijn wij daar klaar voor? Moeten er aanpassingen gebeuren aan de dienstregeling van De Lijn om ervoor te zorgen dat de reizigers inderdaad vlotte en logische overstapmogelijkheden hebben? Hoe zullen die aanpassingen worden doorgevoerd en worden bijvoorbeeld onze lokale overheden daarbij betrokken?

In de persmededeling van de Federale Regering van 13 augustus 2014 las ik dat er een studie zal worden opgestart voor het toekomstig vervoersplan en dat de NMBS daarvoor overleg zal plegen met de regionale vervoersmaatschappijen.

Bent u op de hoogte van de timing van het nieuwe vervoersplan en van de opstart van die studies? Hoe zult u ervoor zorgen dat De Lijn vanaf nu wel degelijk wordt betrokken?

Ten slotte wil ik u vragen of er budgettaire implicaties zijn voor het exploitatiebudget van De Lijn. Ik heb bijvoorbeeld een aantal NMBS-bonzen horen zeggen dat het voor een aantal kortere lijnen logischer zou zijn dat die worden bediend door de bus in plaats van de trein. Als De Lijn dat doet, brengt dat een kost met zich mee. Brengen het nieuwe vervoersplan en de afstemming van het rittenschema van De Lijn extra kosten met zich mee?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Minister, enkele weken geleden heb ik een schriftelijke vraag ingediend over hetzelfde onderwerp. Ik heb die laten omzetten in een vraag om uitleg zodat u maar één keer hoeft te antwoorden. U zult het mij dus ook niet kwalijk nemen dat mijn vragen soms een nogal detaillistisch antwoord verwachten.

De heer Vandenbroucke heeft het meeste al gezegd. Iedereen weet ondertussen dat het nieuwe vervoersplan van de NMBS zal worden ingevoerd vanaf 14 december 2014. Sinds kort kan het door iedereen worden geraadpleegd. Iedereen is nu dus al zijn routeplanning aan het opstellen. Het huidige plan van de NMBS dateert al van 1998 en sindsdien zijn de vervoersstromen veranderd. Dat de NMBS haar plannen wijzigt, is dus niet meer dan normaal. Het is de bedoeling is om de reizigers een optimale mobiliteit en een verbeterde stiptheid aan te bieden.

Maar, zoals de heer Vandenbroucke al zei, dit nieuwe vervoersplan heeft natuurlijk ook gevolgen voor de andere vormen van openbaar vervoer, bijvoorbeeld de bussen maar ook de trams van De Lijn. Om een goed geïntegreerd openbaar vervoer te kunnen aanbieden, moet er integratie zijn tussen het spoor en het streekvervoer. Vertrektijden en routes moeten op elkaar worden afgestemd, vlotte aansluitingen zijn immers van belang voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als alternatief voor de wagen. Als u uit de trein stapt en nadien nog twintig minuten of een halfuur moet wachten op uw bus om u tot bijna bij u thuis te brengen, dan zult u die trein ook niet meer nemen. Die aansluitingen zijn echt van levensbelang voor het openbaar vervoer.

Deze thematiek is in het parlement al eerder ter sprake gekomen. Vorig jaar in december in de plenaire zitting was er een eerste keer een hele discussie over. Toen zei minister Crevits dat ze van niet veel wist. Het was echter toen al vrij precair. Achteraf zijn er wel een aantal zaken opgestart. Het is echter nog niet duidelijk wat er nu allemaal precies is aangepast aan de behoeften van De Lijn.

Werd De Lijn betrokken bij de opmaak van het nieuwe vervoersplan? Wij nemen aan van wel. Sinds wanneer is dat gebeurd? Welke zijn de knelpunten voor De Lijn voor een goede afstemming met dat nieuwe vervoersplan van de NMBS? In mijn schriftelijke vraag vroeg ik een volledig overzicht voor heel Vlaanderen, ik neem aan dat u nu wat meer in algemeenheid zult antwoorden? Is er een globaal plan van De Lijn klaar, met de nodige aanpassingen? Zo ja, welke aanpassingen zal De Lijn nog doorvoeren om het rittenschema af te stemmen op het nieuwe vervoersplan van de NMBS? En indien niet, wanneer zal dat plan van De Lijn wel klaar zijn? Wanneer zal het nieuwe rittenschema van De Lijn starten? Zal dat ook op 14 december zijn? Of later? Wat is de kostprijs van de eventuele aanpassing van het rittenschema van De Lijn? Welke initiatieven zal De Lijn nemen om een eventueel aangepast rittenschema bekend te maken bij de bevolking? Wanneer zal die bekendmakingscampagne starten? Hoeveel zal die dan ook weer kosten?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, collega's, minister, ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om samen met iedereen, denk ik, te stellen hoe cruciaal het is om een goede aansluiting te hebben tussen de verbindingen van twee grote vervoersmaatschappijen, de NMBS en De Lijn. Als we willen dat het openbaar vervoer effectief een echt alternatief vormt voor andere modi, dan is dit inderdaad van groot belang.

Het is ook belangrijk om er even de cijfers bij te betrekken. We moeten er in de toekomst rekening mee houden. Minister, u hebt daar gisteren, samen met enkele collega's, in de plenaire vergadering naar verwezen. Als ik mij niet vergis, neemt het openbaar vervoer om en bij de 10 procent van het reizigersverkeer voor zijn rekening. Als je daartegenover de budgetten ziet, met 1 miljard euro voor De Lijn, goed voor 3 procent van de door de burgers afgelegde kilometers, mogen we in ruil toch wel meer verwachten van ons openbaar vervoer. Een afgestemd aanbod hoort daar zeker bij.

Minister, het is ook het goede moment om u mee te geven dat het absoluut wenselijk is dat u rekening houdt met de lokale inspraak. Het is onwaarschijnlijk belangrijk, niet alleen dat er inspraak is maar misschien zelfs ook een vertegenwoordiging in het kader van De Lijn. Zeker van grote steden, om Gent niet te noemen. Wij merken dat De Lijn investeringen plant, maar dan opeens afkomt met een supertram, waarbij je in de middeleeuwse straatjes van Gent wilt afstappen aan de Veldstraat, terwijl het achterste deel van de tram bij manier van spreken nog op de Korenmarkt stopt. Wij hebben dat niet gevraagd. Wij willen natuurlijk wel meer openbaar vervoer, maar wij willen vooral meer frequentie en een nog betere kwaliteit. Ik geef maar dit voorbeeld om aan te tonen dat het zeer belangrijk is dat men de lokale steden en gemeenten kent, als men dan toch inspanningen doet en daarvoor belastinggeld uitgeeft. Het moet de lokale situatie ten goede komen.

Ten slotte denk ik dat comobiliteit goed afgestemd moet zijn. Het gaat inderdaad niet om enkel een trein nemen of een bus of een tram. Dat gaat vaak samen als je op je locatie wilt komen. De mensen zijn bereid om alternatieven te nemen, maar dan moeten die inderdaad kwaliteitsvol en efficiënt voorhanden zijn.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

De heer Bert Maertens (N-VA): Ik sluit mij namens de N-VA-fractie aan bij heel wat opmerkingen en bekommernissen van collega's. Wij moeten ernaar streven dat alle openbaarvervoersmodi maximaal aansluiting vinden op elkaar, vooral met het oog op een performant openbaarvervoersnetwerk in Vlaanderen. De spoorwegen vormen een federale bevoegdheid. Ik heb het genoeg gehad om daar de vorige vier jaar aan de overkant wat mee bezig te zijn. Ik heb toen ook vaak aangedrongen op meer inspraak en op meer samenwerking vanuit de NMBS met De Lijn en met de lokale besturen. De versnippering van de bevoegdheden maakt het er absoluut niet gemakkelijker op om een goed uitgebouwd en goed afgestemd openbaarvervoersnetwerk in Vlaanderen te hebben en uit te bouwen. We weten dat wat dat betreft de zesde staatshervorming onze verwachtingen niet heeft ingelost.

Dat de NMBS een aanpassing van het vervoersplan uitwerkt, is logisch, maar het kan niet zonder overleg met onder andere de deelstaten maar ook, zoals de heer De Clercq terecht zei, met de lokale besturen. Daarom vragen wij, minister, dat u en de Vlaamse Regering de federale instanties hierop aanspreken en dat u aandringt op beter overleg en vooral inspraak en, waarom niet, medezeggenschap van Vlaanderen en de lokale besturen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De problematiek heeft mij toch enigszins verbaasd. Anderzijds heb ik getracht onmiddellijk enkele lessen te trekken en initiatieven te nemen voor de toekomst.

Bij het begin van het proces heeft De Lijn haar bekommernissen overgemaakt, maar er is geen verdere inspraak geweest van De Lijn noch van de Vlaamse overheid bij de opmaak van het vervoersplan. Het vervoersplan werd goedgekeurd op 13 augustus 2014. Het werd trouwens pas in september in formele vorm bezorgd aan De Lijn. Ik betreur dat natuurlijk, net als u allen.

Het is belangrijk voor de klant die het openbaar vervoer gebruikt, dat die goed bediend wordt. Ondertussen zit ook mijn mailbox vol berichten van ongeruste mensen die vaststellen dat hun treinschema compleet verandert waardoor de correspondentie met bus of tram volledig zoek is.

In plaats van wat te zitten mokken, hebben we ons ego opzijgezet. De Lijn is aan de slag gegaan om de eigen dienstregeling dan maar zelf aan te passen. Dat is natuurlijk een huzarenstukje omdat De Lijn helemaal niet betrokken werd in het voortraject van de totstandkoming van het vervoersplan. Daardoor was en is er bitter weinig tijd om het allemaal in orde te brengen.

Het is de bedoeling dat we starten met een nieuwe dienstregeling van De Lijn op 14 december, om die tegelijk te laten sporen – letterlijk en figuurlijk – met het vervoersplan. Dat wil zeggen dat er nog heel druk aan gewerkt wordt. Het is immers een complexe materie. Wij zien enkel de frontoffice: het afstemmen van de lijnen op elkaar. Er is ook een heel complexe backoffice, denkt u alleen al maar aan de dienstroosters van de chauffeurs, want ook voor hen verandert alles in één keer. Er dient daarover dus ook wel wat syndicaal overleg plaats te vinden.

Ik heb ook een vraag om nog overleg te organiseren met de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers zodat er ook enig draagvlak komt aan Vlaamse kant. We zouden op dat vlak misschien een betere leerling kunnen zijn.

Grosso modo spreken we over de aanpassing van de helft van de dienstregeling, 50 procent. Voor alle duidelijkheid, de wijziging zal niet overal even ingrijpend zijn, soms gaat het over enkele minuten, soms over een langere periode.

De kost van de wijzigingen kan ik u nog niet volledig meegeven omdat we nog niet helemaal rond zijn met de nieuwe dienstregeling, maar die zal van start gaan op 14 december. Alle zeilen worden bijgezet – ik heb toevallig vandaag nog een initiatief ter zake genomen – om ervoor te zorgen dat de communicatie goed zit en dat de plannen rond zijn vanaf 15 november. Ik herhaal dat het een huzarenstukje is, maar we moeten die datum kunnen halen. We hebben dit vandaag nog gecheckt en de datum nog enigszins kunnen bijstellen: 15 november moet lukken.

Op die datum maken we de nieuwe dienstregeling bekend via de website, via sociale media en via een affichecampagne aan de diverse haltes waarop onmiddellijk zichtbaar is wat er verandert voor De Lijn en met vermelding van de contactpunten. Ook komt er intermediaire communicatie voor bijvoorbeeld scholen en gemeenten via gerichte mailings. Hapklare info en advertenties voor grote wijzigingen zullen we zelf proactief aanleveren vanuit De Lijn aan de gemeenten. Op die manier moeten de gemeenten zelf enkel afficheren. We bieden ze ook aan in printklare vorm, bijvoorbeeld voor de opname in de gemeentelijke infobladen, want ook dat is heel belangrijk. Dat is het werk dat op stapel staat.

Gelet op mijn verwondering en in een poging om in de toekomst de zaken wat anders te kunnen invullen, zijn er in de nabije toekomst twee belangrijke momenten in de relatie tussen spoor en ons Vlaams openbaar vervoer.

Er is al een volgend vervoersplan binnen drie jaar. Het is dus kort dag. Er is nu een hele nieuwe, grondige regeling, maar die gaat binnenkort dus al op de schop, want binnen drie jaar is er alweer een nieuwe regeling. Op korte tijd zal dus worden gestart met de wijziging van de wijziging van het nieuwe plan.

We zouden ook een voet tussen de deur moeten hebben bij de op stapel staande wijzigingen in het investeringsplan van de NMBS – dat bedraagt 28 miljard euro, daar kan De Lijn alleen maar van dromen. Het lijkt me zinvol dat we daarop anticiperen.

Dat in gedachten, heb ik zelf contact opgenomen met Jo Cornu. Ik heb bepaalde afspraken kunnen maken. Ik kwam in het gesprek met de gedelegeerd bestuurder tot de vaststelling dat er eigenlijk geen structureel overleg bestaat op operationeel niveau tussen De Lijn en de NMBS. Er zijn wel toevallige contacten tussen de regiodirecteurs, die komen elkaar wel eens tegen, maar er is geen structureel georganiseerd overleg, geen structurele afstemming, geen platform voor ontmoeting en overleg over de organisatie van de eigen dienstverlening. Dat verbaast me. De heer Cornu heeft het engagement op zich genomen om samen met De Lijn de mobiliteitsproblematiek in kaart te brengen en om te overleggen. Alleen al het in kaart brengen en de twee kaarten, die van de NMBS en die van De Lijn, naast elkaar leggen, is volgens mijn informatie nog nooit grondig gebeurd. Die oefening zal worden gedaan.

Ik heb voorbeelden aangereikt gekregen van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers. Zo is er de lijn Antwerpen-Puurs over Boom. De buslijn loopt volledig parallel met een spoorlijn waarop om het uur een trein rijdt. De bus, die er frequenter rijdt, vervoert eigenlijk hetzelfde publiek. Men kiest naargelang het tijdstip van aankomst tussen de bus of de trein. Dat lijkt me in budgettair barre tijden nogal een verspilling. De heer Cornu was het met me eens dat we die beter op elkaar zouden afstemmen.

Er is nood aan meer overleg tussen De Lijn en de NMBS om de vragen in verband met de mobiliteitsstroom en de vraaggestuurde mobiliteit te kunnen beantwoorden. Om een betere dienstverlening te garanderen, hebben we afgesproken dat De Lijn en de NMBS op regelmatige basis overleg op operationeel niveau zullen plegen. Op die manier kan de multimodale werkwijze met betrekking tot de verknoping van het openbaar vervoer worden versterkt.

Het investeringsplan van de NMBS zal worden herbekeken. De gedelegeerd bestuurder heeft zich bereid verklaard hierover met de Vlaamse overheid te overleggen. Op die manier moeten we tot een betere afstemming komen. Het is belangrijk dat we dit noteren. We moeten hier zo snel mogelijk bij kunnen worden betrokken.

Mijnheer De Clercq, ik zal rekening houden met uw bede om sterker overleg met de steden en de gemeenten te plegen. Als ik het goed heb begrepen, hoeft dat niet zo nodig met Gent. Ik zal dit nog eens bij De Lijn aankaarten.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. De Lijn was u iets te snel af en had al een aantal antwoorden getweet. Het doet me plezier dat ze met uw antwoorden overeen bleken te komen. Ik hoop dat de communicatiesnelheid van De Lijn vanaf 14 december 2014 in vlotte overstapmogelijkheden zal worden weerspiegeld.

Het spijt me te vernemen dat de brief van de vorige minister-president blijkbaar niet veel indruk op de NMBS heeft gemaakt. Het beruchte artikel 10 in de beheersovereenkomst is niet toegepast en er is geen overleg met De Lijn gepleegd. Het is een goede zaak dat De Lijn niet bij de pakken blijft zitten en het eigen rittenschema aanpast. Ik ben verheugd dat de heer Cornu zich er blijkbaar toe heeft geëngageerd op operationeel niveau overleg met De Lijn te plegen.

Volgens u moeten we ons klaar houden voor het nieuwe vervoersplan dat er binnen drie jaar zou aankomen. Het zou wel eens kunnen dat we veel sneller met aanpassingen zullen worden geconfronteerd. Indien ik goed ben geïnformeerd, zouden op de federale onderhandelingstafel ook stevige besparingen bij de NMBS liggen. Dat zijn natuurlijk maar geruchten. Die besparingen zouden allicht opnieuw tot een aanpassing van het rittenschema van de NMBS leiden. Misschien zal het aanbod wel verminderen. Dit zou opnieuw een aanpassing van het rittenschema van De Lijn vergen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw zeer interessant antwoord. We hebben vandaag vernomen dat De Lijn zijn dienstregeling voor de helft van de lijnen zal moeten aanpassen. Dat zal op 14 december 2014 ingaan. We begrijpen volkomen dat het hier een huzarenstukje betreft.

U bent blijkbaar verwonderd. Ik ben helemaal niet zo verwonderd. Jaren geleden hebben we de verhouding tussen De Lijn en de NMBS hier al aangekaart. We moeten toegeven dat die verhouding problematisch is. Tijdens de vorige legislatuur hebben we echter een verbetering gemerkt.

Voorzitter, u herinnert zich misschien nog dat we op een bepaald ogenblik de spoorbazen, die toen nog met drie waren, in deze commissie hebben ontvangen. Zij hebben toen de eerste elementen van het investeringsplan toegelicht. Er was een zekere toenadering. Met de afspraken met de heer Cornu wordt op dit vlak een tandje bijgestoken, wat trouwens ook nodig is. Ik hoop dat het zal lukken die afspraken hard te maken.

Minister, ik wil nog een laatste puntje aankaarten. Misschien zou u eens met de mensen van de NMBS kunnen nadenken over een tariefintegratie tussen De Lijn en de NMBS. Op dat vlak valt nog veel werk te verrichten.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vind dat een zeer goede houding. We moeten niet mokken, maar ageren en anticiperen. Wat De Lijn doet, is zeer goed. In het licht van het samenwerkings-federalisme dat u ook aanhangt, zou ik ervoor willen pleiten een dialoog met de hogere overheid aan te gaan om ervoor te zorgen dat de klant, de reiziger, niet de dupe van wanverhoudingen tussen beide niveaus wordt. (*Rumoer*)

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, ik wil toch van de gelegenheid gebruik maken om een bijkomende vraag te stellen. Het antwoord van de minister heeft me enigszins verbaasd. De reden is heel eenvoudig. Ik heb de verslagen van deze commissie eens nagelezen. Volgens mijn informatie is dit punt tijdens de vergadering van 27 maart 2013 besproken. De heer Descheemaeker heeft toen verklaard dat er een oriëntatiecomité bestaat. In dat comité ontmoeten vertegenwoordigers van de NMBS en De Lijn elkaar. Minister Crevits heeft dit toen bevestigd.

Minister, volgens de heer Descheemaeker was het oriëntatiecomité doodgebloed. Het was vervolgens weer opgestart. Op dat ogenblik werkte het goed. Minister Crevits heeft dit allemaal bevestigd. U hebt de commissie net verteld dat er geen afstemming is geweest. In 2013 is hier nog informatie over het oriëntatiecomité verstrekt. Ik ga ervan uit dat dit comité niet meer werkt.

Tijdens dezelfde commissievergadering is ook het routeplan 2020 van de NMBS ter sprake gekomen. Er was toen nog geen officieel document. Minister Crevits heeft toen aangekondigd dat het oriëntatiecomité dit en de Vlaamse spoorstrategie zou bekijken.

We mogen de Vlaamse spoorstrategie niet uit het oog verliezen. Dit is een belangrijke verwezenlijking van het Vlaams Parlement tijdens de vorige legislatuur. De NMBS heeft verklaard de investeringsplannen te willen aanpassen. Er bestaat een Vlaamse spoorstrategie die door het Vlaams Parlement is goedgekeurd. In die strategie staan de prioriteiten duidelijk vermeld. Minister Crevits heeft het initiatief genomen om over de Vlaamse spoorstrategie afspraken te maken met de NMBS. Ze heeft hier zelf aan geparticipeerd.

Minister, uw antwoord verbaast me enigszins. Het staat in schril contrast met de antwoorden die tijdens de vergadering van 27 maart 2013 op gelijkaardige vragen zijn gegeven.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

De heer Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, ik ben duidelijk minder slim geweest dan de heer De Clercq. Hij heeft verzwegen dat hij van de overkant kwam en hij heeft het woord gekregen. Ik heb verteld dat ik van de Kamer van Volksvertegenwoordigers kom.

Minister, dank u wel voor het antwoord. Ik denk dat het goed is dat De Lijn de dienstregeling aanpast om zo het comfort en de mogelijkheden voor de reizigers te optimaliseren. Hierin verschil ik wat van mening, want het is toch de omgekeerde manier van hoe het zou moeten. Ik ben even verbaasd als u, minister, dat er een gebrek is aan gestructureerd overleg op het operationele niveau tussen De Lijn en de NMBS: dat hou je toch niet voor mogelijk in dit land. Ik ben zeer tevreden over de goede voornemens van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS om het voortaan anders te doen. Ik hoop vooral dat het niet bij woorden blijft. Ik denk dat wij erover moeten waken dat de Vlaamse overheid de federale overheid daarop moet aanspreken en afdwingen dat zij rekening moet houden met de bevoegdheden die wij in de deelstaten hebben.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat betreft dat oriëntatiecomité, dat is op operationeel niveau de leidinggevende. Daarvan is ook wel bekend en erkend door de participanten dat het eigenlijk niet functioneert, tot onze spijt.

Ik wil nog eens benadrukken dat het contact dat ik heb gehad met de heer Cornu alleszins positief was. Er was een zeer grote bereidheid. Ik onthou dat en ik noteer de afspraken die we kunnen maken. Ik wil daarop voortbouwen zodat we kunnen vooruitkijken en vooral vooruitgaan.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van mevrouw Yasmine Kherbache tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de prioriteiten van de Vlaamse Regering in het Oosterweeldossier – 52 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Mevrouw Yasmine Kherbache (sp-a): Voorzitter, minister, sta me toe te beginnen met een citaat: "De afkeuring van de financiering van Oosterweel door Europa heeft alle tellers op nul gezet." Dat is geen uitspraak van de oppositie, maar van een prominent lid van de meerderheid. Bart Somers vertolkte afgelopen weekend de mening van velen die met gezond verstand durven te kijken naar het Oosterweeldossier.

We zouden eigenlijk moeten durven in te zien dat heel die Oosterweelconstructie op instorten staat. Alle signalen staan op rood, zowel budgettair, juridisch als maatschappelijk. Dan hardnekkig doorrijden en de Antwerpenaar en alle Vlamingen die rond Antwerpen in de file staan voor onbepaalde tijd blijven gijzelen, is onverantwoord. Daarom mijn vragen.

Het is het uitgelezen moment in het begin van de legislatuur met een zeer gedreven kersvers minister van Mobiliteit om een eerlijke analyse te durven maken en te kijken welke duurzame oplossingen we kunnen uitwerken op korte – ik benadruk op korte – en ook op lange termijn. Op korte termijn kun je al heel wat doen. Herinner u vorige legislatuur de 33 quick wins die toenmalig minister van Mobiliteit Crevits voorstelde om het mobiliteitsprobleem op de ring rond Antwerpen aan te pakken.

Toen hebben we voorgesteld om een 34e quick win ook te realiseren, namelijk het vrachtverkeer verplicht langs de Liefkenshoektunnel te sturen. Daarmee haal je 8000 vrachtwagens per dag van de Antwerpse ring. Dat voorstel wordt trouwens gesteund door het Antwerps Havenbedrijf en Voka. Het is er gekomen op basis van een onderzoek van het Havenbedrijf. Het is een maatregel die je vrij eenvoudig op korte termijn kunt invoeren, en het levert bovendien nog inkomsten op die u de mogelijkheid geven om het personenverkeer tolvrij langs de Liefkenshoektunnel te laten passeren. Het is dus een triple win op korte termijn die een enorme impact zou hebben op de aanpak van het fileleed en op de verkeersveiligheid rond de Antwerpse ring.

Op korte termijn kun je ook prioriteiten aanpassen en voorrang geven aan de aanleg van de A102. Iedereen, meerderheid en oppositie – ik heb het Bart Somers horen zeggen, en ook mevrouw Bastiaens die fractieleidster is in de gemeenteraad van Antwerpen – is het eens om werk te maken van die zogenaamde bretellen, de A102, waardoor je alle doorgaand verkeer dat van de Kempen en van Limburg komt, afhoudt van die Antwerpse ring. Dat heeft in ieder geval een gigantische impact op het fileprobleem en de mobiliteit van de stad op korte termijn.

Wat de lange termijn betreft, is het van essentieel belang om effectief werk te maken van de overkapping van de Antwerpse ring. Ik heb vandaag gelezen dat er opnieuw een onderzoek is geweest naar de overkappingsmogelijkheden. Dat is allemaal goed, maar fundamenteel is dat je die overkapping verankert in alle procedurestappen die je gaat zetten. Anders is dat maar een doekje voor het bloeden.

Ik rond af. Ik heb u drie vragen voorgelegd omdat ik, gezien de commotie van de afgelopen dagen, wilde weten wat de prioriteiten van de Vlaamse Regering zijn.

Minister, bent u in eerste orde bereid om ook werk te maken van die 34e quick win die meer impact heeft dan die 33 andere quick wins samen? Bent u bereid in tweede orde om ook prioriteit te maken van de aanleg van de A102, de zogenaamde bretel, om het doorgaand verkeer af te houden van de Antwerpse ring? Ik heb de indruk dat iedereen enorm gelooft in de overkapping van de Antwerpse ring. Wilt u daar effectief werk van maken? Dat project heeft een breed draagvlak, dat meer perspectief geeft qua financierbaarheid. Wilt u daar werk van maken en meer doen dan alleen maar onderzoeken bestellen?

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Ik heb een bijkomende vraag als het gaat over de prioriteiten van de Vlaamse Regering. Het bestuursakkoord bepaalt dat er een studie zal komen over de overkapping van de ring.

Minister, indien u al duidelijkheid hebt over de timing van die studie, wie zal die studie dan uitvoeren en wat zijn de voorwaarden van die studie? Want als zou blijken in het bestuderen van de overkappingsmogelijkheden van de ring dat het eigenlijk tot een botsing komt tussen tracékeuze en overkappingsmogelijkheid, dan kan dit implicaties hebben voor de tracékeuze. Wordt de overkappingsstudie die voorgesteld is en waar de regering een beslissing over heeft genomen, begrensd door alle beslissingen die al genomen zijn – dan zijn de grenzen heel strak –, of wordt er toch aan onafhankelijke onderzoekers een zekere vrijheid gegeven om echt de verschillende mogelijkheden naast elkaar te leggen?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik zou van de gelegenheid gebruik willen maken om een oproep te doen om in de nabije toekomst het debat in verband met de Oosterweelverbinding te verbreden. Ik doe het bewust hier en niet tijdens de regeling van de werkzaamheden. Aanvankelijk ging het puur en alleen over de Oosterweelverbinding zelf. We hebben toen gedacht dat het goed was dat we het verbreed hebben – de gedachtewisseling – tot alle mogelijke infrastructuurprojecten die daaraan gekoppeld waren. De voorbije periode hebben we dan zowel toelichting gekregen over de stand van zaken in verband met het Albertkanaal als over het openbaar vervoer. Uiteindelijk bleef dat nog altijd beperkt tot infrastructuur.

Het is goed om het debat nu te verbreden tot leefbaarheid, tot leefmilieu, tot financiën. Het is goed om niet alleen met u, minister van Openbare Werken, maar ook met de andere bevoegde ministers meer van gedachten te wisselen omdat de Oosterweelverbinding, het Masterplan van Antwerpen, niet alleen een puur infrastructuurproject is, maar het is ook een belangrijke uitdaging op ecologisch vlak voor Antwerpen en de hele regio.

Hetzelfde geldt voor de financiering. De gedachten van vandaag beperken gewoonlijk onze inzichten voor morgen. En ik denk dat we ook op dat vlak van gedachten moeten durven te wisselen en moeten durven na te denken hoe we in de toekomst grote infrastructuurprojecten zullen financieren. Ik vind het dus wenselijk om van gedachten te wisselen over wat we gaan doen met de kilometerheffing, over de financiering van grote infrastructuurwerken.

Ik hoef vandaag geen antwoord te krijgen op mijn vragen, want ik begrijp dat over mijn vragen en suggesties ook eerst van gedachten moet worden gewisseld binnen de Vlaamse Regering.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, eerst en vooral valt me bij de oppositie stilaan een stramien op. Toen we bezig waren over de plannen met de Lange Wapper, werden plots de plannen van Arup/Sum op groot gejuich onthaald. In de periode van het referendum, was er plots Meccano. Dan was er Oosterweel-Noord, nu is het Ringland.

Ik zou een oproep willen doen aan de oppositie om eerlijk te zijn. Het zal altijd iets zijn. Het zal nooit 100 procent goed zijn. Er zal door een meerderheid nooit een oplossing naar voren kunnen worden gebracht die aanvaardbaar is. Ik vind dat een verpletterende verantwoordelijkheid. Op die manier speelt men wel met de economische groeimogelijkheden en de economische hoedanigheid van een hele regio, niet alleen van Antwerpen, maar ook van de hele Vlaamse regio. Ik vind dat een verpletterende verantwoordelijkheid.

Deze Vlaamse Regering wil wel een oplossing. Die oplossing zal de naam Oosterweel dragen. Dat wil niet zeggen – en ik zeg dat heel nadrukkelijk – dat we die plannen niet constant aanpassen om de leefbaarheid te verbeteren. Er is vandaag een artikel verschenen – ik geloof in de Gazet van Antwerpen – waarin men heel duidelijk verwijst naar de studie, mijnheer Vanbesien, die al is verricht. *(Opmerkingen van de heer Wouter Vanbesien)*

Het is gewoon een toelichting, vriendschappelijk bedoeld, maar het is ook voor iedereen hier nuttig om te weten dat er al een studie is gemaakt over de overkapbaarheid – de minister zal zo meteen meer uitleg geven –, wat bewijst dat deze meerderheid ermee bezig is. Het is ook enorm belangrijk – en ik wil dat nogmaals benadrukken – voor de meerderheid in Antwerpen om op die manier een draagvlak te creëren en te werken aan de leefbaarheid die gepaard moet gaan met het Oosterweeltracé. Als men niets doet, is het een doodsteek. Deze regering en de meerderheid in Antwerpen doet er alles aan om de belangen te verzoenen.

Ik heb nog twee vragen voor de minister en ook voor de voorzitter van deze commissie. Eerst en vooral zou ik graag weten of de overkapbaarheid is bestudeerd en of u al weet of er stukken zijn waar het wel kan, waar men wel inspanningen doet of waar men eerst een stuk zou kunnen overkappen. Ik hoef niet onmiddellijk een antwoord te hebben, maar het lijkt me wel belangrijk om die signalen te geven als er al meer over geweten is. Het is wel heel belangrijk dat de overkapbaarheid kan en dat erin voorzien is door BAM.

Het lijkt me aangewezen – en ik sluit aan bij de vraag van de heer de Kort om het debat breder te voeren – om terug aan te sluiten bij de goede gewoonte om voortgangrapportages te organiseren in de commissie. Op die manier krijgen we de kans om met de bevoegde minister, andere ministers, mensen van BAM en Noriant enzovoort, het hele dossier te bespreken. Het lijkt me nuttig om de vragen daarover te koppelen en op vaste tijdstippen rapportering te krijgen in deze commissie.

Minister, misschien kunt u ook eens een stand van zaken geven van quick wins. Het hoeft niet vandaag, maar het lijkt me nuttig om te weten welke maatregelen haalbaar zijn en op welke manier er al aan de mobiliteit kan worden gewerkt, in afwachting van de grote werkzaamheden die op ons afkomen.

De voorzitter: De heer Tommelein heeft het woord.

De heer Bart Tommelein (Open Vld): Collega's, het Oosterweeldossier is een zeer gevoelig en belangrijk dossier. Ik wil het ook verbreden, mijnheer de Kort. Ik stel vast dat heel veel mensen de perceptie hebben dat dit veel te veel een Antwerps dossier is. Het dossier is van belang voor heel Vlaanderen en zelfs voor mensen die buiten Vlaanderen wonen. Met andere woorden, de oplossing van het

mobiliteitsvraagstuk en de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen zijn voor heel Vlaanderen, voor onze economie, een prioriteit. Daarom wil onze fractie absoluut niet dat dit een 'stilstanddossier' wordt zoals dat de voorbije jaren was.

Wij zijn daarin heel duidelijk. We hebben een regeerakkoord gemaakt en willen dat respecteren. Tegelijkertijd vragen wij – we hebben dit al twee keer gedaan, ook tijdens de regeringsverklaring – om inspanningen te leveren om een zo breed mogelijk draagvlak voor het project te creëren bij de bevolking. In tegenstelling tot anderen, willen wij absoluut niet meer terechtkomen in een situatie van procedureslagen die dit project langs alle kanten vertragen.

Er is heel duidelijk gezegd dat er bijstellingen kunnen zijn en dat er voortschrijdend inzicht in de loop van de uitvoering van het project kan zijn. Ik ben heel blij dat te horen, mevrouw De Ridder. Zover zijn we natuurlijk nog niet, want eerst en vooral moet de financiering worden bekeken. Welk project er ook zal zijn, er zal altijd een budgettair luik zijn en de financiering zal in de begroting moeten worden meegenomen.

Ik heb vastgesteld dat een belangrijke Antwerpse commentator van een belangrijke Antwerpse krant in een artikel heeft geschreven dat er op televisie een debat over Oosterweel plaatsvond waar geen enkele Antwerpenaar aan deelnam. Ik ontken niet dat het dossier belangrijk is voor Antwerpen en dat de Antwerpse inwoners daar uiteraard nog veel nauwer bij betrokken zijn dan de rest van Vlaanderen. Ik wil echter echt een pleidooi houden om er rekening mee te houden dat dit geen puur Antwerps dossier is.

Wij vragen uiteraard ook een studie wat de overkapping betreft. Dat staat in het regeerakkoord en wij willen daarop toezien. We vragen ook dat dat met de nodige ernst en sereniteit gebeurt.

Uiteraard zijn die snelle maatregelen belangrijk. In afwachting van de uitvoering van het grote project moeten er snelle maatregelen worden genomen. Wij zijn van mening dat daar al veel te lang mee is gewacht en dat een aantal maatregelen in het verleden veel sneller hadden kunnen worden genomen. Met andere woorden, minister, wij vragen met aandrang dat waar er al een aantal dingen kunnen gebeuren in afwachting van het grote project, daar met de nodige prioriteit werk van wordt gemaakt.

Concreet wil ik namens mijn fractie duidelijk zeggen: het regeerakkoord wordt gerespecteerd; wij vragen een dringende oplossing voor het mobiliteitsprobleem in Antwerpen, wat heel Vlaanderen wil; wij vragen ten slotte ook dat er een zeer breed draagvlak gezocht wordt voor de uitvoering van het project. Je kunt plannen hebben en de bedoeling om ze uit te voeren, maar je moet ze dan ook wel degelijk uitvoeren. We hebben al veel te lang stilgestaan. Dit project had al veel verder moeten staan.

De voorzitter: Mevrouw Van dermeersch heeft het woord.

Mevrouw Anke Van dermeersch (Vlaams Belang): Zoals mevrouw Kherbache heb ook ik de wenkbrauwen gefronst toen ik dit weekend uitspraken las van Open Vld, een regeringspartij in de Vlaamse Regering, minister. Ik had een interpellatie opgesteld, maar aangezien ik nieuw ben in dit parlement en de termijnen mij nog niet zo duidelijk zijn, zou die interpellatie pas volgende week aan bod komen. Daarom wens ik het woord te voeren bij deze vraag om uitleg. Ik heb dit weekend de wenkbrauwen gefronst, maar ook deze ochtend. We wisten dat er een studie op komst was. Eind augustus heb ik in De Tijd kunnen lezen dat er een studie was aangevraagd door BAM. In de Gazet van Antwerpen heb ik gelezen dat die studie er nu blijkbaar is.

Minister, bent u ervan op de hoogte dat die studie er is? Of hebt u dat ook gelezen in de krant? Ik hoop dat u niet op die manier op de hoogte bent gesteld, maar dat u de studie hebt gekregen van het Nederlands bureau in opdracht van BAM. Kunnen wij dan ook de gedetailleerde resultaten kennen, zonder ze uit de kranten te moeten vernemen?

De manier van werken lijkt mij zeer bizar, vandaar dat er toch een aantal pertinente vragen moeten worden gesteld. Want uit die studie zou dus blijken dat de overkapping van de Antwerpse ring mogelijk moet zijn. Ik stel mij daar op zich al vragen bij. Men heeft over de overkapping alleen maar bestudeerd wat voorlag. In 2011 is er al gevraagd om het Meccanotracc  te bestuderen, ook in combinatie met die overkapping. Dat is dus al enige tijd geleden gevraagd. Dat is toen genegeerd. Uiteindelijk is men nu, na het plan-MER-onderzoek, afgekomen met die overkapping. Het is heel duidelijk: als die overkapping er al zou komen en men die wil bestuderen, moet die ook in combinatie met het Meccanotracc  worden onderzocht.

Minister, wat zal hieromtrent gebeuren? Het is duidelijk dat het plan-MER Oosterweelverbinding procedureel ook een vereist document is voor het ontwerp-GRUP Oosterweelverbinding. Dat is natuurlijk onvolledig als men niet alle mogelijkheden heeft bestudeerd, dus ook alle mogelijkheden met overkapping. De studie van het Nederlands bureau, dat nu blijkbaar werd opgeleverd aan het BAM-tracc , interesseert mij dus erg. Wij hebben daar maar een aantal kleine details van kunnen lezen in de Gazet van Antwerpen. Er moet daar dus dringend iets gebeuren.

Minister, wat is de stand van zaken in het onderzoek van die mogelijke overkapping, van de verschillende mogelijkheden die er zijn bij die oostelijke ring in combinatie met de verschillende Scheldekruisingen?

Verder wil ik u ten slotte nog vragen hoe het zit met die publiek-private samenwerking (pps). Er wordt veel gesproken over die pps, onder andere ook door Europa. Ik heb er niets over gehoord in de Septemberverklaring. Ik hoop dat het niet zo is dat de overheid pas op het moment dat ze effectief uitgaven doet voor de bouw, zal zeggen dat er zich een probleem stelt in verband met de uitgaven. Ik hoop dat de problemen eerder worden opgelost. We weten allemaal dat de Oosterweelverbinding er moet komen. We staan al veel te lang stil rond Antwerpen, met alle gevolgen van dien, zoals de heer Tommelein ook zei. De gevolgen zijn niet alleen voelbaar voor heel Vlaanderen, maar ook voor Europa.

Het probleem rijst nu ook met betrekking tot die pps. In 2012 was er de wijziging van het BAM-decreet. Toen al werd – ere wie ere toekomt – door Groen-collega Dirk Peeters maar ook door mijn voormalige collega Jan Penris gewaarschuwd dat er een probleem zou zijn. Die wijziging van het BAM-decreet ging over concessies en tolgelden, maar ook over borgstellingen. Toen al werd duidelijk gesteld dat dat mogelijk staatssteun zou zijn en dat er dus problemen zouden opduiken. De problemen met Europa en de pps zijn dus al lang gekend. Ik zou nu dus graag vernemen hoe het met de pps staat en welke oplossingen er zullen worden aangereikt. Welk traject naar oplossingen zult u volgen in verband met die pps-constructies?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijn eerste vragen over Oosterweel. Bedankt! (*Opmerkingen*)

Ik ben ook maar een eenvoudige jongen uit Beersel, uit de Vlaamse Rand. Mensen met gezond verstand van buiten Antwerpen – die combinatie is mogelijk – zeiden mij: "Oosterweel, dat belangt u toch niet aan?" Wel, ik ondersteun het

pleidooi van verschillende collega's: dit belangt mij natuurlijk wel aan, dit belangt de hele Vlaamse economie aan en zelfs, als je de experts kunt geloven, de West-Europese economie. Dit gaat over economie en dit gaat over leefbaarheid. Daarom hebben wij een luisterend oor gehad voor de vragen naar en de pleidooien voor een verhoging van de leefbaarheid en milderende maatregelen, ook als het gaat over overkapping.

BAM heeft, zoals wij vandaag in een krant hebben mogen lezen, inderdaad de opdracht gegeven aan studiebureau ROTS om te onderzoeken of het oorspronkelijke ontwerp inzake Oosterweel, het BAM-tracé van de ring, zodanig kan worden aangepast dat een overkapping later mogelijk is. Dat was het voorwerp van de studie. Het resultaat daarvan was: ja, het kan. Ik voeg eraan toe: ja, het zal zo worden ontworpen dat de overkapping later mogelijk is.

Het gaat over het gedeelte van de R1 van het BAM-tracé. Als men de meerkost berekent van de aanpassing die moet worden doorgevoerd, komt men, op basis van een quick scan, tot een bedrag van 29 miljoen euro. BAM maakt zich sterk dat zij door efficiëntieaanpassingen en efficiëntiewinsten dit ook op het eigen budget kan nemen. Dit is ook belangrijk.

Welke aanpassingen moeten er gebeuren? Het gaat om technische zaken. Het traject ligt in een soort van gleuf en in wezen gaat het om het versterken van de wanden. Ze moeten stevig genoeg zijn, opdat ze ook een dragende functie kunnen uitoefenen. Dat is heel eenvoudig uitgelegd. Het gaat ook om het toevoegen van een rijstrook richting noord, de oprit van het Schijnvalleipark en de ondertunnelde kruising met het Albertkanaal. Ik zou u desgevallend de tunneltechnische details kunnen geven.

De vraag was: "Wilt u werk maken van de overkapping?" Het antwoord is: ja. Wij zullen het zo ontwerpen dat die mogelijkheid bestaat. De volgende stap wordt een verdere studie, zoals ook in het regeerakkoord staat vermeld. Dat is een ambitie, een engagement dat wij zullen nakomen. Maar deze eerste stap zetten wij al.

Ook zeer belangrijk in functie van de leefbaarheid en de milderende maatregelen is het volgende. De vraag was: "Kan de tunnel die wordt gepland onder het Albertkanaal worden verlengd?" Ik heb begrepen dat er een heftige discussie was over de leefbaarheid in de Damwijk in Merksem. De tunnelmond zou er komen op 60 meter van de woonwijk. Ook daar kan ik u, op basis van de geleverde studie, zeggen dat we ervoor kunnen zorgen dat de tunnel met 200 meter wordt verlengd. Dat is een concrete maatregel in functie van de leefbaarheid van de bevolking. Dat is zeer ingrijpend. Het was een van de belangrijkste kritieken. Dit zorgt er ook voor dat er bovenop een grote ruimte ontstaat, waaraan misschien andere bestemmingen kunnen worden gegeven. Die tunnelverlenging zou ongeveer 30 miljoen euro kosten. Daar moeten we nog een slag om de arm houden. We onderzoeken verder de mogelijkheden en de specifieke financiële impact. De eerste raming levert een meerkost op van 30 miljoen euro. Ook daar zeg ik u dat wij principieel akkoord zijn gegaan om die maatregel te nemen. Wij zijn het dus eens met zowel een aanpassing van het tracé in functie van een eventuele overkapping als met een verlenging van de tunnel, zodat een hele woonwijk kan rekenen op meer leefbaarheid: niet alleen met minder hinder, maar ook met een verbetering van de leefbaarheid omdat er boven de tunnel meer ruimte zal ontstaan.

Deze maatregelen komen, voor alle duidelijkheid, bovenop de aanpassingen van het Oosterweeltracé die al werden doorgevoerd, zoals de dubbele ondertunnelde oplossing voor de derde Scheldekruising in het noorden van Antwerpen, het insleuven van het viaduct van Merksem, de ondertunneling van de kruising met het Albertkanaal en de overkapping aan de Schijnpoort vlakbij het Sportpaleis, waardoor er een stedelijk plein ontstaat met meerdere mogelijkheden.

Ik kreeg ook de vraag naar de quick wins. Ook daar hebben we echt niet stilgezeten, men is bezig, men gaat vooruit. Concreet: er waren 33 quick wins, daarvan zijn er 4 uitgevoerd en voor 7 loopt de aanbestedingsprocedure en kan de uitvoering dit jaar of ten laatste in het voorjaar van 2015 starten. Voor 4 quick wins lopen de studies, 6 quick wins zijn voorlopig on hold gezet en de overige 12 quick wins worden vanaf 2015 aangepakt.

Ik wil u een korte bloemlezing geven: waar gaat het concreet over? Het gaat niet enkel over de belijning. Er zat wel zoiets tussen de 33 maatregelen, maar ze zijn gelukkig wat ruimer.

Zo bijvoorbeeld telt de A12 tussen Leugenberg en Ekeren maar tweemaal twee rijstroken, maar veel wevend verkeer. De pechstrook zal er als rijstrook worden ingericht. Het project is klaar voor aanbesteding.

Zo is de weefzone R1/A12 in Ekeren een absolute flessenhals. De rijstroken op de A12 zullen worden verlengd waardoor de flessenhals verdwijnt. Dit zit in de studiefase.

Op de E313 richting Antwerpen is het de oprit te Wommelgem die voor problemen zorgt omdat de weefzone veel te kort is. Dat project is klaar voor aanbesteding, de oprit wordt verlengd.

Er is de spaghettiknoop die belangrijk is in functie van de bereikbaarheid van het centrum van Antwerpen. De toegang van de Leien via de Bolivartunnel wordt ook toegankelijk voor het verkeer op de R1 uit het zuiden en uit het oosten. Dit project is klaar voor aanbesteding.

De spitsstrook op de E19 naar Brecht werd uitgevoerd.

Om de doorstroming op de E34 Waaslandhaven en R2 te optimaliseren en het fileleed en de risico's te verminderen, zal de uitvoegstrook van Zelzate naar de R2 worden verlengd met 100 meter. Dit project is klaar voor uitvoering.

Zo zijn er nog verschillende zaken. Er is ook de aanleg van een fietspad langs de E34 in Deurne met de ongelijkvloerse kruising met de Ruggelveldlaan. Dit project bevindt zich in de studiefase.

En zo kan ik nog even doorgaan. Het spreekt voor zich dat we waar mogelijk en betaalbaar minderhindermaatregelen willen treffen. We zoeken ook het grootste hefboomeffect waar de grootste efficiëntie ontstaat.

Een verplichte omleiding, zoals u hebt gesuggereerd, via de trajectcontrole van het vrachtverkeer naar de Liefkenshoektunnel maakt geen deel uit van de 33 quick wins. U noemt het de 34e. Ik heb de suggestie laten bekijken. De vraag wordt ook ondersteund door het Havenbedrijf van Antwerpen. Ik heb dit laten onderzoeken door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en BAM.

BAM heeft daarbij het volgende bezwaar geformuleerd: "Het vrachtverkeer verplicht rondsturen langs de Liefkenshoektunnel om de Kennedytunnel en de zuidelijke R1 te ontlasten, komt neer op een partieel vrachtverbod". We zeggen immers gewoonweg dat de vrachtwagens niet meer langs daar mogen rijden. Ik vervolg: "Vermits alle beschouwde wegsegmenten deel uitmaken van het Europese TEN-T-project, is een dergelijke discriminatie niet mogelijk. Het instellen van een verplichte rijrichting langs de Liefkenshoektunnel voor buitenlands vrachtvervoer lijkt in strijd met de Europese gelijkheidsprincipes voor het gebruik van Europese hoofdwegen, zijnde de TEN-infrastructuur."

Wat betreft uw vraag over de aanleg van de A102: men is volop bezig met de opmaak van de plan-MER. De afronding wordt verwacht in 2015. De realisatie hangt natuurlijk ook af van de het verloop van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP).

Er waren ook andere vragen. Blijkbaar veroorzaken enkele vragen over Oosterweel een groot aanzuigefect waardoor er tal van bemerkingen, suggesties en vragen allerhande volgen. Ik heb begrepen dat de voorzitter u ter zake zal informeren over de voortgangsrapportage.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Mevrouw Yasmine Kherbache (sp-a): Voorzitter, minister, wat de overkapping van de ring betreft, verwijst u naar de studie en zegt u dat uit de quickscan blijkt dat er een meerkost zal zijn van 29 miljoen euro hier en 30 miljoen euro daar. U gaat natuurlijk voorbij aan de kern van het probleem: het bedrag van minstens 3,25 miljard euro. Ik heb gisteren gehoord dat men op een nogal lichtzinnige manier aangeeft dat als het niet mag van Europa, het bedrag wel opgenomen wordt in de begroting. Dat betekent dat een factuur wordt gestuurd naar alle Vlamingen met een grootteorde maal 3 van de besparingen die u nu gaat doen voor 2015.

Gezond verstand, maar ook enige ernst in het debat zijn dus aangewezen. U noemt de budgettaire meerkost peanuts, maar we zullen de discussie over de financierbaarheid natuurlijk moeten voeren. Het is daarom dat we spreken over de overkapping van de ring. We doen dat niet alleen wegens het maatschappelijke draagvlak, maar omdat er op die manier een modern project is met perspectief, ook op het vlak van de financiering vanuit de privésector.

U zegt: "yes, we can" en "we gaan ervoor". Ik hoorde u ook zeggen dat u de overkapping mogelijk zou maken. Ik heb echt wel benadrukt dat het belangrijk is dat in de volgende procedurele stappen, welke dat ook zijn, de overkapping van de ring wordt meegenomen, zo niet geeft u die garantie niet. Ik zou er toch voor willen pleiten om in dit dossier elkaar zo veel mogelijk recht in de ogen te kijken. Als er op een aantal vlakken beloftes worden gedaan die echt wel heel belangrijk zijn, niet alleen voor de stad, maar voor heel Vlaanderen, dan moeten die ook hard worden gemaakt.

Ik wil ook nog even op de quick wins ingaan. Tijdens de vorige legislatuur heeft mevrouw De Ridder de 33 quick wins als "too little, too late" omschreven. Als ik me niet vergis, heeft de heer Vanbesien het "verfpotmaatregelen" genoemd. Die quick wins volstaan niet om het fileprobleem op korte termijn aan te pakken.

Het argument dat BAM aanhaalt, is niet overtuigend. Op andere grote ringwegen in Europa wordt een dergelijke trajectcontrole wel doorgevoerd. Indien toch met de Europese Commissie wordt gepraat, zou ik met aandrang willen vragen dit mogelijk te maken. Wat de aanpak van het fileleed en de verkeersveiligheid betreft, zou dit immers een meerwaarde opleveren.

Tot slot heb ik geen duidelijk antwoord gekregen op mijn vraag over de prioritering. Het klopt dat de procedure met betrekking tot de A102 lopende is. Ik pleit ervoor al het mogelijke te doen om aan de aanleg van de A102 voorrang te geven. We weten dat het geld niet voor het rapen ligt en dat we sowieso met budgettaire problemen zitten. We moeten prioriteit geven aan robuuste infrastructuurwerken die effectief een meerwaarde betekenen. Er mag op juridisch vlak geen zwaard van Damocles boven ons hoofd hangen.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Ik wil eerst even op de woorden van de heer Tommelein en minister Weyts reageren. Ik vind ook niet dat dit enkel een Antwerps dossier is. Ik weet niet of ik namens alle Antwerpenaren spreek, maar ik spreek wel namens mijn fractie. Van ons mag iedereen mee discussiëren.

Minister, u hebt net verwezen naar een studie die BAM aan het Nederlands consortium Rots heeft uitbesteed. Kan de commissie die studie ook krijgen? Ik begrijp dat u hier niet alle details naar voren kunt brengen. We zouden de studie dan zelf eens in alle rust kunnen bekijken.

Volgens u luidt de conclusie dat het tracé van BAM kan worden overkapt en dat dit ook zal gebeuren. De enige informatie waarover ik beschik, is het krantenartikel. Daarin staat niet dat het tracé overkapbaar is, maar dat het gedeelte van het tracé tussen Merksem en de E314 overkapbaar is.

Dat is nu net het probleem met het BAM-tracé. Dit tracé vergt verschillende verkeerswisselaars die sowieso niet kunnen worden overkapt. Indien we op overkappingen zouden overschakelen, zou het om kleine stukjes en beetjes gaan. Dit valt onmogelijk te combineren met het idee dat Ringland naar voren heeft gebracht. Ringland omvat een mobiliteitsconcept met betrekking tot de scheiding van doorgaand en plaatselijk verkeer.

Ik ben blij te horen dat de besteding van 29 miljoen euro budgetneutraal zou zijn. Dit zou immers door efficiëntiewinsten worden gecompenseerd. Zoiets maakt het natuurlijk niet budgetneutraal. Indien we dit niet zouden doen, zouden die efficiëntiewinsten voor iets anders kunnen worden gebruikt. De kostprijs is en blijft 29 miljoen euro.

Voor ik weer verwijten krijg, wil ik even iets verduidelijken. Ik ben blij dat wordt gezocht naar manieren om te overkappen en dat de financiële implicaties mee in rekening worden gebracht. Zolang de Vlaamse Regering aan het enge carcan van het BAM-tracé vasthoudt, zullen we steeds blijven botsen op kleine stukjes en beetjes die steeds weer wat meer moeten kosten. Ik roep de Vlaamse Regering op de banden met Noriant echt te doorbreken en deze discussie eindelijk eens op een open wijze te benaderen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zou ook voor een zeker realisme willen pleiten. Ik roep iedereen op realistisch te blijven. Uit al het studiewerk van de afgelopen vijftien jaar blijkt dat de derde Scheldekruising, de vierde als we de 'Konijnenpijp' meetellen en de vijfde als we de brug in Temse meetellen, prioritair is.

Op dat vlak verschillen de heer Vanbesien en ik van mening. Wij vinden de derde Scheldekruising prioritair en wij willen daar prioritair werk van maken. Ringland doet dat niet. Ringland draait de zaken helemaal om.

Dat betekent niet dat we vinden dat die voorstellen geen waardevolle elementen bevatten of dat burgerbewegingen geen goede ideeën en suggesties inzake de leefbaarheid kunnen aanbrengen. Dat is exact de reden waarom we BAM hebben verzocht na te gaan op welke wijze het tracé overkapbaar is. Sommigen beweren dat dat niet is onderzocht, maar BAM heeft dat wel degelijk bekeken.

Ik ben blij dat u in uw antwoord al een concreet voorbeeld hebt gegeven. Op die plaats gebeurt het wel degelijk. Daar wordt 30 miljoen euro voor vrijgemaakt. Dat zal de leefbaarheid van die wijk enorm verbeteren. Het gaat dan niet om 60 meter, maar om een verlenging met 200 meter. De overkapping zal daar een feit zijn. Dat is schitterend. Ik juich dat toe.

Mijnheer Vanbesien, indien u het ontwerp van plan-MER opnieuw zou opduikelen, zou u merken dat de kaartjes met betrekking tot de overkapbaarheid in het ontwerp perfect naast elkaar worden gelegd. Die kaartjes staan niet in het uiteindelijke plan-MER. In een plan-MER moeten immers de verschilpunten worden aangeduid. In het ontwerp van plan-MER staat dat de overkapbaarheid van de tracés van stRaten-generaal, Meccano, de Oosterweelverbinding en Oosterweel-Noord theoretisch identiek is.

Ik zou u willen vragen op te houden met verhaaltjes over de oplossing die Ringland voor de mobiliteitscrisis zou betekenen. Ringland zou een einde kunnen maken aan het mobiliteitsinfarct en aan alle files in Antwerpen. Dat klopt niet. De plannen van de Vlaamse Regering, met een gecorrigeerde Oosterweelverbinding, bieden wel een oplossing.

Ik sluit mijn pleidooi af met een oproep aan iedereen om de economische realiteit te onderkennen.

Ik hoor suggesties over de A102 en dat men dat naar voren moet trekken. Waarvan akte, mevrouw Kherbache. Daar loopt een MER-procedure over, men kan dat niet naar voren trekken. Het belangrijkste is dat die files worden opgelost, dat men dat doet op een gecombineerde manier, waarbij men gaat voor Oosterweel, maar waarbij men telkens op de weg naar realisatie, bijstellingen doet om de leefbaarheid te verhogen. Ik juich toe dat het onderzoek is gebeurd en dat de overkapbaarheid van het traject mogelijk blijkt op die locatie, dat men daar heel duidelijk werk van maakt en een begin van realisatie maakt met die verbetering van de leefbaarheid in de plannen voor het Damplein voor die buurt.

De voorzitter: Mevrouw Van dermeersch heeft het woord.

Mevrouw Anke Van dermeersch (Vlaams Belang): Minister, u voelt dat in Antwerpen die Oosterweelverbinding leeft. Eigenlijk heb ik een beetje met u te doen als ik hoor wat wij als Antwerpenaren hier allemaal te berde brengen. Het is een heel groot probleem waarin u natuurlijk procedures moet volgen. Daarom wil ik erop aandringen dat u zeker werk blijft maken van de quick wins. Ik vrees echter dat de quick wins die nu voorliggen en die u zult uitvoeren in 2015, zelfs niet zullen volstaan. Ik ben er dan ook voorstander van om buitenlandse vrachtwagens, en waarom niet alle vrachtwagens, door de Liefkenshoektunnel te laten rijden en om te proberen iets te doen aan de tolheffing die problematisch is, zodat er toch al kan worden rondgereden in Antwerpen, want de situatie is momenteel zeer precair.

Dan blijven er natuurlijk de procedures om de Oosterweelverbinding ooit eens tot stand te brengen. Het voorwerp van de studie die er gebeurd is op vraag van BAM door dat Nederlandse studie bureau, is te beperkt. Ik blijf daarop hameren. De overkapping van de alternatieven zou ook moeten worden bestudeerd. Zolang dat niet gebeurt, blijft u zitten met een gebrekkig plan-MER voor de Oosterweelverbinding met gevolgen voor het GRUP. Ik denk dat daar een zeer groot probleem zit voor de toekomst. U moet daar toch op blijven letten.

Wat betreft de pps, begrijp ik dat u daar met geen woord over gerept hebt op dit moment. Misschien werkt u zich nog in het dossier in. Ik zal daar in ieder geval vragen over blijven stellen, want ik denk dat de pps-constructie en de reactie van Europa erop zeer grote problemen met zich mee kunnen brengen. Men moet natuurlijk geld hebben om die Oosterweelverbinding aan te leggen en de financiën zijn momenteel niet op orde, minister. Ik blijf erop hameren dat u ervoor moet zorgen dat het probleem dat zich aandient, nu al opgelost geraakt en niet naar de toekomst wordt verschoven, wanneer de eerste centen zullen moeten worden uitgegeven voor de bouw.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik vind dat u zelf een wat te bescheiden rol aannam, toen u zei "ik ben maar iemand van...". In het antwoord dat u hier vandaag naar voren hebt gebracht, hebt u toch duidelijk een positief signaal gegeven voor Antwerpen en omgeving en voor heel Vlaanderen. Vandaag staat het verkeer regelmatig vast, vanmorgen was het weer het geval.

Het is goed dat er effectief vanuit de Vlaamse Regering en verschillende administraties werk wordt gemaakt van de verschillende quick wins. U hebt er een paar opgesomd. Op die manier zal men ervoor zorgen dat de bestaande flessenhalzen zullen worden opgelost in de toekomst en op die manier voor heel wat chauffeurs het fileleed zal verminderen, alsook de economische schade die dat met zich meebrengt.

Collega's, ik denk dat het ook voor ons een verantwoordelijkheid is om opnieuw het rapport van de OESO op te nemen en te bekijken, waarover er in deze commissie vroeger al eens een toelichting is gegeven. We moeten ook kijken naar wat er vandaag kenbaar is gemaakt, namelijk dat we in dit landje op het gebied van mobiliteit zowat alles subsidiëren. Als we effectief iets willen doen in de toekomst, zullen we daar de prioriteit der prioriteiten van moeten maken. We zullen eerder het accent moeten leggen op zowel goede infrastructuurwerken als een vergroening van de fiscaliteit. Daarvoor moeten we niet alleen naar de Vlaamse Regering kijken, we zullen daar zelf ook het debat over moeten voeren om op die manier een goed antwoord te geven op de uitdagingen van morgen.

De voorzitter: De heer Tommelein heeft het woord.

De heer Bart Tommelein (Open Vld): Minister, dank u voor het antwoord. Wij zijn de enigen in het debat die geen Antwerpenaars zijn, maar we hebben toch iets gemeen, namelijk dat we allebei vinden dat dat belangrijk is en we krijgen ook de steun vanuit Antwerpen voor wat voor ons belangrijk is.

Ik ben aangenaam verrast, minister, door de gedrevenheid en de wil om vooruit te gaan in dit dossier. In tegenstelling tot de voorbije jaren is er wel degelijk een vastberadenheid om het probleem aan te pakken. Er zijn wat problemen en er zullen hier en daar nog wat problemen op te lossen zijn, daar ben ik me van bewust. Ik merk tegelijkertijd dat u open staat voor eventuele aanpassingen en bijstellingen in het belang van de leefbaarheid die uiteraard voor Antwerpen en de Antwerpenaars heel belangrijk is. Dat ontken ik niet. Ik vind het goed dat u zegt dat het project niet stil mag staan. Het moet vooruitgaan. Het bewijs daarvan is effectief uw zeer krachtige uitdrukking dat het niet alleen kan, maar ook zal. Ik vind dat een goed teken.

Mevrouw De Ridder vraagt om enige realiteitszin aan de dag te leggen. Dat zal inderdaad moeten, op verschillende vlakken, in de fasering, in de uitvoering en ook in de financiering van het project. Ik blijf namens mijn fractie herhalen dat wij al het mogelijke zullen doen om vooruitgang te boeken in dit dossier en dat stilstaan voor ons achteruitgaan is en dat is geen optie.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik werk natuurlijk voort op het werk dat onder meer door minister Crevits is verricht. Wat dat betreft, is er enige continuïteit. Ik ben blij dat ik mensen blij heb gemaakt en dat ik sommige mensen, ook u, mevrouw Kherbache, tevreden heb kunnen stellen.

De quick wins zullen inderdaad niet volstaan. Daarom kiezen wij zo resoluut voor dat Oosterweelproject. Net daarom.

Dan is er nog de vraag naar financiering. Het is gisteren al aan bod gekomen in de plenaire vergadering, maar ik wil toch nog even dit zeggen: we willen allemaal een oplossing voor de mobiliteitsproblematiek in Antwerpen. Er bestaan geen oplossingen die geen geld zullen kosten: elke oplossing zal geld kosten. Elke oplossing zal moeten worden gefinancierd. Als dat een criterium is om wat nu voorligt, af te wijzen, dan moet je alles afwijzen. Dan doen we niets. Dat is heel goedkoop op korte termijn, maar op lange termijn is dat dramatisch voor onze economie en voor de leefbaarheid, niet alleen van Antwerpen, maar uiteindelijk van heel Vlaanderen. Die muur van vrachtwagens die staan te stinken, is dramatisch voor de economie en de leefbaarheid. Er kan niet lang meer worden uitgesteld, er kan niet meer veel worden gestudeerd of gepland. Het resultaat zal zijn dat de mappen dikker worden, de advocaten en de studie bureaus rijker, maar dat de muur van vrachtwagens er nog altijd zal staan.

U hebt enige ernst gevraagd. Wel, ik heb u maatregelen trachten voor te leggen, ernstige maatregelen waarmee we vooruit kunnen gaan en die perspectief bieden. Ik hoop dat we daarvoor binnen en buiten Antwerpen voldoende draagvlak kunnen vinden.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Mevrouw Yasmine Kherbache (sp-a): Minister, ik ben toch een beetje ontgoocheld in uw laatste repliek. Er is hier in de commissie niemand die ervoor pleit om niets te doen. Dat hebt u toch wel verkeerd begrepen. Wij hebben u voorstellen gedaan op korte termijn. U wilt het antwoord van BAM over de trajectcontrole uitklaren. Als u het hebt uitgeklaard, ga er dan alstublieft mee vooruit. Het is een goede maatregel.

Uiteraard moet het project gefinancierd geraken. Wat is de boodschap die u aan de Antwerpenaar en de Vlaming zult geven? Gaat u de financiering opnemen in de begroting? Dat lijkt me, in alle eerlijkheid, niet realistisch. Of geeft u nu al het signaal dat het de komende jaren nog drie keer zo hard pijn zal doen? Of zorgt u voor financieringsmogelijkheden vanuit de privésector? Daarom is die overkapping zo belangrijk. Nu is de ring een open riool, waarlangs men bijna niet meer mag bouwen. Scholen en zorginfrastructuur zijn verboden. De luchtkwaliteitsnormen zullen nog verstrengen – gelukkig maar. Elke privé-investeerder neemt dat ook mee in zijn afweging. Als je ook private investeerders wilt overtuigen om mee in zee te gaan in dit grote infrastructuurproject, in deze werf van de eeuw, dan moet je je prioriteit leggen bij de overkapping van de ring.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.