



Vlaams
Parlement

vergadering **C96**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 januari 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de structurele fileproblematiek in Vlaanderen en het belang van de snelle realisatie van de 33 quick wins rondom Antwerpen – 739 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van de fileproblematiek – 790 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en tot Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het strategisch meerjarenplan elektrische laadinfrastructuur – 755 (2014-2015)	10
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het proefproject ecocombi's – 774 (2014-2015)	15
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de visie van de Vlaamse Regering op de liberalisering van het stads- en streekvervoer – 775 (2014-2015)	18
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Brabantnet – 596 (2014-2015)	
GEDACHTEWISSELING over de vertramingsprojecten van De Lijn – 45 (2014-2015)	24

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de structurele fileproblematiek in Vlaanderen en het belang van de snelle realisatie van de 33 quick wins rondom Antwerpen – 739 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van de fileproblematiek – 790 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Lode Ceysens

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, collega's, Touring Mobilis heeft in januari 2015 een nieuwe filebarometer gepubliceerd met gegevens over de fileproblematiek in Vlaanderen. De langste file bedroeg 380 kilometer en deed zich voor op dinsdagochtend 29 april 2014 als gevolg van het slechte weer en een aantal ongevallen. Dit is een verbetering ten opzichte van 2013 toen de langste file door toedoen van sneeuw meer dan 400 kilometer bedroeg.

Wat Touring Mobilis wel opmerkt, is dat er meer dan 1000 uren een file van meer dan 100 kilometer en maximaal 200 kilometer heeft gestaan op de wegen. Dat zijn dan de zogenaamde korte files. Door deze laatste evolutie stelt Touring vast dat het aantal lange files, files van meer dan 300 kilometer, daalt maar dat er steeds meer structurele files zijn. Dat zijn files die niet veroorzaakt worden door een ongeval of klimatologische omstandigheden zoals slecht weer, maar door toedoen van moeilijke passages in het Vlaamse wegennet die voor opstoppingen zorgen omdat er een hoge concentratie van automobilisten is op eenzelfde tijdstip. Kortom, capaciteitsproblemen of een geweldig hoge druk op het wegennet op een bepaald zelfde tijdstip.

Touring geeft zelf een aantal voorbeelden van hoe de fileproblematiek concreet aangepakt kan worden: een beter openbaar vervoer, meer voorzieningen in de omgeving van steden om de auto achter te laten en een ander vervoermiddel te kiezen, extra spitsstroken en het aanpakken van de zwarte punten op de gewestwegen. Voor deze keuzes verwijzen ze naar de studie die Touring samen met Febiac en Be Mobile in 2009 besteld heeft bij de KU Leuven.

Minister, in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 is het aanpakken van de fileproblematiek een essentieel onderdeel van uw beleid. Ik verwijs naar operationele doelstelling 7 die handelt over het verzekeren van de doorstroming in Vlaanderen. Een cruciaal element daarvoor is het aanpakken van de zwarte punten in ons wegennet want daar ontstaan juist de meeste structurele files, en die verhinderen een vlotte doorstroming. In het kader daarvan wordt er in de beleidsnota ook verwezen naar de realisatie op korte termijn van de 33 quick wins rondom Antwerpen om de fileproblematiek in en rond Antwerpen aan te pakken. Een aantal van deze quick wins zijn al uitgevoerd.

– De heer Mathias De Clercq treedt als voorzitter op.

Wanneer men echter het jaarprogramma 2015 van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bekijkt, stelt men vast dat er maar weinig van de resterende quick wins opgenomen zijn om in het huidige werkjaar te realiseren. Nochtans hanteerde uw voorganger, Hilde Crevits, in december 2013 tijdens een presentatie als uitgangspunt dat alle quick wins ten laatste in 2015 gerealiseerd moesten zijn.

Minister, binnen welke termijn plant u de realisatie van alle quick wins?

Is er een volgorde van belangrijkheid in de realisatie van de quick wins? Zo ja, vertaalt dit zich ook in de meerjarenplanning?

Welke instrumenten zult u hanteren om de structurele files op te volgen en te evalueren na realisatie van de quick wins?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, binnen deze commissie zijn er over de partijgrenzen heen een aantal aandachtspunten die u trouwens ook naar voren hebt gebracht toen u hebt gezegd dat u de files wilt aanpakken en mee wilt zorgen voor een betere doorstroming op autosnelwegen en gewestwegen.

De filebarometer van Touring toont aan dat 2014 het zwaarste filejaar ooit was. Dat komt onder meer door de grote treinstakingen, maar het fileprobleem is veel structureler dan alleen de treinstakingen. Elke dag zijn er files van 100 tot 150 kilometer op onze wegen, ongeacht de weersomstandigheden of het aantal ongevallen. De verklaring voor de groeiende fileproblematiek is logisch, aldus Touring. Aangezien de economie aantrekt, zijn er meer vrachtwagens en mensen op de weg, zowel voor werk en school als voor vrijetijdsuitstapjes.

Er zijn duidelijk oplossingen nodig om de files aan te pakken. Enkele mogelijke voorstellen daarbij zijn het invoeren van meer spitsstroken zoals ook de heer Keulen heeft gezegd, en meer randparkings waar mensen op het openbaar vervoer kunnen overstappen.

Wat de spitsstroken betreft, heb ik in een eerdere schriftelijke vraag gepeild naar plannen voor een spitsstrook in de andere richting op de E19, afrit Sint-Job. Daar hebt u toen op geantwoord dat daar geen plannen voor zijn.

Daarnaast wil ik verwijzen naar de quick wins die de mobiliteit in Antwerpen moeten verlichten. Zeven daarvan zijn al klaar en in 2015 volgen er nog eens dertien. Volgens de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) zorgen die al voor een verbetering van de doorstroming, al blijven structurele aanpassingen uiteraard noodzakelijk.

Minister, hoe wilt u de files verder aanpakken?

Zijn er plannen om bijkomende spitsstroken aan te leggen? Komen er meer randparkings?

Kunt u meer informatie geven over de stand van zaken van de quick wins en de impact van de reeds gerealiseerde quick wins?

Bracht het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) overheden, belangenorganisaties, Fietsberaad Vlaanderen al bij elkaar om verder te onderzoeken welke inspirerende quick wins nog verder kunnen worden uitgewerkt ?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Ik sluit me aan bij de twee vraagstellers. Ik ben ook blij dat het belang van de combimobiliteit wordt benadrukt en de inzet op veel meer dan één verkeersmodus of ingreep om het verkeer weer vlot te trekken. De minister heeft hier al een aantal keren een toelichting gegeven over die befaamde 33 quick wins waarvan er al heel wat zijn uitgevoerd. Vanuit Antwerpen is men daar heel tevreden mee, ik denk dan aan de spaghettiknoop en andere exotische omschrijvingen.

Er zijn natuurlijk nog heel wat quick wins die op de plank blijven. Het is niet zo dat alle quick wins die nog niet zijn uitgevoerd, allemaal uitvoeringsklaar liggen te wachten. Sommige worden nog bestudeerd of voorbereid. Wanneer we zouden merken dat er quick wins zijn die het hele studietraject hebben doorlopen en die onmiddellijk uitvoeringsklaar zijn, niet zijn opgenomen in de budgetvoorbereiding van AWV, kan daar dan nog worden bijgestuurd? Is er nog een interne controle bij de diensten? Kunnen er nog verschuivingen plaatsvinden wanneer men vaststelt dat een aantal van die quick wins nog kunnen worden uitgevoerd, maar nog niet zijn opgenomen in de uitvoeringsplannen?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): De fileproblematiek beroert ons allemaal. Er zijn twee groepen van oplossingen, waaronder de quick wins en de spitsstroken waarbij we met een klein beetje rommelen in de marge het leed wat proberen te verzachten. Maar fundamenteel is natuurlijk dat ons mobiliteitsmodel dat nogal eenzijdig gericht is op automobilititeit en dat blijft groeien, in zijn voegen zal blijven kraken ongeacht hoeveel spitsstroken we aanleggen.

Ik heb twee kleine deelvragen, minister. Wat de spitsstroken zelf betreft, heb ik in het antwoord op een schriftelijke vraag van de heer de Kort gelezen dat u zegt dat er een evaluatiestudie zal gebeuren in 2015. Het lijkt me niet oninteressant om eerst de evaluatie van de bestaande spitsstroken af te wachten alvorens investeringsbeslissingen te nemen over nieuwe spitsstroken. Als we kijken naar bijvoorbeeld Nederland waar men dat al een tiental jaren doet, dan ziet men dat de verkeerstrooming op sommige plaatsen sterk, zelfs bijna structureel is verbeterd. Op een aantal andere plaatsen heeft dat een tijdelijk effect waarna de file gewoon iets breder wordt, maar zeker niet korter. In tijden van budgettaire krapte kunnen wij ons niet veroorloven om investeringsbeslissingen te nemen waarvan we niet zeker weten dat ze een structureel effect zullen hebben.

Ik heb nog een tweede concrete vraag. Als we dan gaan naar de fundamentele oplossingen, dan denk ik ook aan het debat over de salariswagens. Minister, uzelf en uw federale collega's zijn voorstander van een mobiliteitsbudget. Daar moet overleg over worden gepleegd met de Federale Regering. Is dat intussen al gebeurd? Kunt u een stand van zaken geven over de planning inzake de invoering van het mobiliteitsbudget?

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

De heer Lode Ceysens (CD&V): Mijnheer Vandenbroucke, u hebt het over rommelen in de marge wanneer het gaat over spitsstroken. U zegt ook dat die op sommige plaatsen effect hebben. U reist nu niet meer naar Limburg omdat u Oost-Vlaming bent geworden, maar u moet toch wel weten dat er een spectaculaire verbetering is op de E40 met precies die strategie van spitsstroken. We moeten dan ook onderzoeken of we meer van datzelfde kunnen doen, wat mij betreft tot in Genk.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat het algemene debat betreft, hoeven we de discussie van de beleidsnota niet over te doen. We zetten in op combimobiliteit en focussen op het woon-werktraject. We willen mensen ook verleiden om op dat woon-werktraject de wagen op zijn minst voor een deel van dat traject te laten staan. Daarvoor moeten we inzetten op meer snelheid en comfort in vergelijking met alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. Daarnaast moeten we meer werk maken van verkeerswisselaars.

Wanneer we het hebben over investeringen, gaat het niet alleen over grote projecten maar ook over kleinere projecten, en dan komen we onmiddellijk bij de

quick wins. Wat dat betreft, kan ik nog eens een stand van zaken bezorgen aan de commissie. Het gaat over vijf projecten die niet in aanmerking komen. Het gaat dan bijvoorbeeld over de installatie van een tijdelijke brug voor de afrit Ekeren-Noorderlaan waar men de doorstroming en de bereikbaarheid van haven en stad op het oog had. Daar heeft men vastgesteld dat een gelijkaardige quick win een even groot effect heeft met minder kosten. Hetzelfde geldt voor de wenselijkheid van een busstrook op de A12. Dat conflicteert dan weer met een andere quick win op diezelfde A12 waarvan de aanbesteding intussen loopt. Ook de verbinding van bussen E313 met de Turnhoutsebaan komt niet in aanmerking omdat die beweging geen probleem stelt. Dat zou enkel zinvol zijn bij een tolstrook.

Er zijn drie projecten die on hold staan zoals de aansluiting van de Albertkanaalbaan op de N12 in Wijnegem. Dat heeft te maken met ruimtelijke beperking waarbij men eerst de potentie van de Hoogmolenbrug wil evalueren.

En dan zijn er achttien projecten die ofwel in voorbereiding, ofwel in evaluatie zijn. Bij de eerste groep is het zo dat de aanbesteding loopt of dat er een begin wordt gemaakt van de uitvoering. Bij projecten in evaluatie bedoel ik dat men nog aanpassingen wil aanbrengen in functie van opmerkingen van de stakeholders. Zo heeft men bij de inritten van de E17 voor de Kennedytunnel opmerkingen gekregen van de gemeente Zwijndrecht. Er zijn ook opmerkingen over het complex Scheldelaan-R2 en de fileopbouw in de Tijlmanstunnel. De opmerkingen en vooral vragen komen van het Gemeentelijk Havenbedrijf. Men wil daar rekening mee houden.

Daarnaast zijn er zeven werken die intussen volledig zijn uitgevoerd. Er zijn al voorbeelden gegeven zoals de spaghettiknoop en de aansluiting van de Turnhoutsebaan in Borgerhout op de Singel.

Mijnheer Keulen, wat uw vraag betreft over de volgorde van belangrijkheid en de opvolging en evaluatie van de fileproblematiek, is het misschien zinvol om nader in te gaan op de criteria die worden gehanteerd om bepaalde prioriteiten vast te leggen en de fileproblematiek te evalueren.

Wat het hoofdwegennet betreft, gebeurt de opvolging van de fileproblematiek door het Vlaams Verkeerscentrum aan de hand van een set van indicatoren die betrekking hebben op de verzadigingsgraad, de filelengte, de locatie van structurele filezones en filekans, de hinderincidenten en de filezwaarte.

De verzadigingsgraad geeft de relatieve benutting van de beschikbare wegcapaciteit waarbij een drempel van 10 uur wordt gehanteerd als verzadigingsdrempel. Boven die drempel spreekt men van verzadiging. Daaruit blijkt dat de meeste wegvakken op de R1, de zuidelijke ring Antwerpen, en op het noordelijke deel van de ring rond Brussel een zeer hoge graad van verzadiging kennen. Het gaat over waarden van 12 en meer. Een hoge graad van verzadiging blijkt tevens het geval te zijn voor meerdere wegvakken op de radiale snelwegen die aansluiten op de volgende ringwegen: de E19-zuid tussen Brussel en Mechelen, de E40 tussen Brussel en Aalst en aan de andere kant tussen Brussel en Leuven, de E313 tussen Antwerpen en Herentals. Ook verder van Brussel en Antwerpen verwijderd komen verzadigde wegvakken voor: op de E314 in de omgeving van Leuven, op de E40 tussen Wetteren en Merelbeke en op de E17 tussen Antwerpen en Gent.

Een andere indicator heeft betrekking op de filelengte. Het gaat dan over de maximale waarde van de gecumuleerde filelengte in een specifieke periode. In 2013 was de filelengte doorgaans beduidend hoger dan het jaar voordien. De recorddag in 2013 was 12 maart. Er stond toen een file van 658 kilometer. Bijna alle piekwaarden in de filelengte worden opgetekend tijdens de ochtendspits. De

top tien van langste files in Vlaanderen is nagenoeg ook de top tien voor de regio Brussel. Slechts een deel van de top tien is voor de regio Antwerpen.

Daarnaast zien we duidelijk de invloed van de weersomstandigheden op de filelengte. Ook acties van het spoor hebben een impact.

Een volgende indicator heeft betrekking op de filezwaarte. Dat drukt men uit in kilometeruren. De filezwaarte houdt rekening met de filelengte en met de fileduur. Daarbij geven de cijfers de gemiddelde filezwaarte weer per dag of per dagdeel en per regio. Die gemiddelden worden op jaarbasis gerapporteerd waarbij men telkens het gemiddelde neemt van de voorbije twaalf maanden om seizoenschommelingen uit te vlakken en enkel een langetermijntrend te kunnen rapporteren.

Vervolgens zijn er de structurele filezones en de filekans. Het gaat om de geografische locatie van de files. Dat beeld varieert naargelang van de dag, de weeromstandigheden en het tijdstip van de dag. We hebben hier een heel actueel beeld van. Dit beeld wordt ook weergegeven op de website van het Verkeerscentrum Vlaanderen. Er wordt daar een exact beeld van het fileprobleem geschetst. Voor zover ik weet, wordt elk kwartier in een update voorzien.

Daarnaast is er een indicator met betrekking tot het aantal hinderincidenten. Dit biedt een beeld van het aantal ongeplande voorvallen op de weg. Het is een mix van verkeersongevallen, ladingverlies en allerhande incidenten. Als ze hinder veroorzaken, worden ze geregistreerd.

Er is natuurlijk een grote piek op de R0, de ring rond Brussel. In totaal zijn er in 2013 een duizendtal incidenten geweest. Per kilometer ringweg is dit een piek. Dat is een Europese topscore.

Op basis van de indicatoren evalueert het Verkeerscentrum Vlaanderen de uitgevoerde quick wins op het hoofdwegennet. Het effect op de structurele files wordt aan de hand van de verkeersparameters gemeten. Hiervoor worden onder meer de meetlussen in het wegdek gebruikt.

De cijfers die ik met betrekking tot de verkeersindicatoren geef, hebben betrekking op 2013. We stellen momenteel de rapportering op in verband met de verkeersindicatoren voor 2014. Normaal gezien zou dat in februari 2015 rond moeten zijn.

Er is me een concrete vraag over de spitsstroken gesteld. Er is een evaluatie geweest. De tussentijdse resultaten zijn natuurlijk positief. Wat de E313 betreft, heeft dit tot een vlottere uitstroom van het verkeer geleid. Dit geldt vooral voor het verkeer op de buitenring en in mindere mate voor het verkeer op de binnenring. De avondfiles stroomopwaarts van de E313 zijn ontegensprekelijk verminderd. Ze zijn niet verdwenen, maar wel verminderd. De lengte en de tijdsduur van de files is afgenomen. De snelheid in de files is verhoogd. Op die fronten is er een duidelijke vooruitgang.

We kunnen dit trachten te kwantificeren in het aantal voertuigverliesuren. Tijdens de eerste zes maanden na de start van de spitsstrook op de snelwegen in de regio Antwerpen lag dit aantal uren tijdens de avondspits 16 procent lager dan voor de ingebruikname van de spitsstrook. Die gegevens zijn trouwens ook op de website van het Verkeerscentrum Vlaanderen te vinden.

In functie van bijkomende spitsstroken wordt momenteel nog een en ander onderzocht. Concreet nemen we de E17 in de richting van Antwerpen, de E19 Noord in de richting van Antwerpen en de E313 in richting van Antwerpen tussen Wommelgem en de R1 onder de loep. Het onderzoek ten gronde loopt nog.

Tot slot is nog een concrete vraag over het mobiliteitsbudget gesteld. Dit wordt door de Federale Regering getrokken. Ik wacht op een initiatief uit die hoek. Ik heb er minister Galant al op aangesproken. We moeten echter op een concreet initiatief wachten.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, u hebt in de eerste plaats een heel uitvoerig antwoord gegeven. Binnen welke termijn voorziet u de concrete realisatie van de quick wins? Om het programma wat concreter te kunnen invullen, vraag ik me ook af wanneer welke quick wins komen.

The proof of the pudding is in the eating. Er zijn 33 quick wins. Een aantal van die quick wins is om plausibele redenen weggevallen. Dat is geen enkel probleem. Specifiek zou ik graag vernemen wanneer welke quick wins zullen worden uitgevoerd. Hebt u een indicatieve planning?

Wat de verdere plannen voor de spitsstroken betreft, is er iets wat ik niet goed begrijp. Hoewel u er in de loop van uw antwoord even bij hebt stilgestaan, is er iets wat ontbreekt.

Voor wie vanuit Brussel langs de E314 in de richting van Limburg rijdt, is de situatie catastrofaal. Er is daar een echt structureel capaciteitsprobleem. In de omgeving van Leuven wordt de E314 voor lokaal verkeer gebruikt. De verbindingen tussen de stad en de omliggende dorpen lopen langs de autostrade. Het blijft hier de hoofdstad van het surrealisme. Dit geldt voor iedereen die vanuit Limburg naar Brussel rijdt. Ook in de omgekeerde richting wordt hetzelfde vastgesteld.

Wat de spitsstrookproblematiek en het voorzien in bijkomende capaciteit betreft, vormt de omgeving van Leuven een conditio sine qua non. Als we de filedrukke, de filelast en de capaciteitsproblematiek gewoon objectief inventariseren, moet dit er zeker deel van uitmaken.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor het uitvoerig antwoord. U zult merken dat we met de vragen om uitleg die we stellen mee een oplossing zoeken. In de toekomst moeten we niet telkens naar voren treden als we denken dat we een idee hebben of als het werkveld iets aanreikt om de files op te lossen.

Ik kan er de vakliteratuur op naslaan. In feite kan ik maar een voorbeeld aanhalen, namelijk het project betreffende gemeenschappelijke trailerparkings. De transportsector heeft gesuggereerd om rondom congestiegevoelige gebieden meer gemeenschappelijke parkings te plaatsen. Er kan dan, in samenwerking met de transportsector, op andere uren verder worden vervoerd.

Met het oog op de toekomst moeten we eens voor onszelf uitmaken waarover we eigenlijk rapporten wensen te ontvangen. Het is hier al jaren een traditie rapporten over de toestand van de autosnelwegen en de gewestwegen te krijgen. Zou het niet beter zijn af te spreken dat we in de toekomst rapporten over de knelpunten op ons wegennet krijgen? In dat geval zou AWW, samen met een aantal andere spelers, zoals het VIM en de onderzoekscentra, ons meedelen wat er eigenlijk misloopt en oplossingen suggereren om tot een betere benutting van de wegcapaciteit te komen.

Indien we dat niet doen, zal iedereen naar zijn eigen regio kijken en zullen we door middel van schriftelijke vragen of vragen om uitleg telkens die knelpunten naar voren brengen. Het zou een goede zaak zijn een globaal beeld te krijgen

van de files, van de mogelijke aanpak en van de suggesties van een aantal mensen met de nodige kennis ter zake, zoals de onderzoekscentra, het VIM. Hierover kan samen met AWW in het Vlaams Parlement worden gerapporteerd.

Indien dit niet zou gebeuren, zou het VIM misschien heel wat kunnen bestuderen, maar die studies zouden nadien netjes in een kast in een kantoor verdwijnen. De vraag is dan ook of we verder over een toekomstige rapportering over de aanpak van de files kunnen nadenken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik kom nog even terug op mijn vraag. Het is niet de bedoeling dat u nu al kunt vertellen wanneer welke projecten zullen worden afgerond of aan bod kunnen komen. De vraag is of hiermee rekening wordt gehouden bij het opstellen van het budget voor AWW. We hebben er geen idee van wanneer die in de loop van 2015 kunnen worden ontrold. Ik vraag me dan ook concreet af of de budgetten nog kunnen worden aangepast als er een vijftal in het voorjaar en een vijftal in het najaar aan bod komen. Met quick wins is het immers de bedoeling dat ze snel worden gerealiseerd. Ik zou graag uw houding ter zake kennen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik beschik niet over de exacte timing, maar ik zal de tabel aan deze commissie overmaken. Een hele kolom heeft betrekking op de momenteel vooropgestelde timing van de verschillende projecten. Uit de vergelijking met de vorige rapportering zal blijken waar dit afwijkt.

De budgetten die hiermee natuurlijk gepaard moeten gaan, moeten we nog vastleggen. Dit geldt vooral voor de periode na 2016. Dit lijkt me essentieel. In functie daarvan wil ik meteen ingaan op een ander aandachtspunt dat de heer de Kort heeft aangebracht.

Het is net de bedoeling op basis van alle indicatoren die ik heb opgesomd tot een objectivering van de knelpunten te komen. We moeten niet voor onze eigen kerk preken. De rapportering voor 2014 kan een startpunt vormen. Voor zover we ze nog niet kennen, kunnen we ten aanzien van de verschillende indicatoren aanduiden wat de grootste knelpunten zijn. De R0, de R1 en, in afgeleide orde, de aftakkingen van die wegen zijn weerkerende problemen. Het lijkt me zinvol dit in functie van de rapportering te bekijken. We kunnen op basis van zeer objectieve indicatoren voortwerken en objectief olijsten welke zones in de eerste plaats moeten worden aangepakt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Ik kijk uit naar het lijstje met de quick wins in het programma voor 2015 dat de minister heeft toegezegd ons te bezorgen. Het was me er immers om te doen hier wat concrete duidelijkheid over te krijgen.

Ik herhaal mijn opmerking over de spitsstrokenproblematiek in de regio rond Leuven. Hier moet zeker rekening mee worden gehouden. Ik vind het vreemd dat een van de absolute pijnpunten nu niet aan bod komt. Gelet op de dagelijkse verkeersdruk die daar bestaat, is dit absoluut noodzakelijk. Als we spitsstroken als een pijnstillertje willen gebruiken en de druk wat willen verlichten, hoort dit er zeker bij.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, het is een goede zaak dat AWV aan u rapporteert. AWV doet dit op basis van die indicatoren. Het is ook van belang na te denken over de vraag of we de in andere onderzoekscentra ontwikkelde nieuwe ideeën en methodes niet tijdig kunnen gebruiken. Sommige onderzoekscentra denken aan het gebruik van weefstroken. Volgens anderen moeten we weefstroken dan weer vermijden. Het lijkt me goed die kennis tijdig te implementeren om effectief te zorgen voor een betere benutting van de wegcapaciteit en voor een betere doorstroming.

Minister Ben Weyts: Wat dit laatste punt betreft, wil ik eerst opmerken dat de indicatoren door het Verkeerscentrum Vlaanderen en niet door AWV worden opgevolgd. We beschikken natuurlijk ook over instituten. In sommige gevallen ondersteunen we ze ook. Die kennis staat net in functie van het aandragen van alternatieven om oplossingen en nieuwe technieken uit te rollen. Ik houd hier rekening mee.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en tot Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over het strategisch meerjarenplan elektrische laadinfrastructuur – 755 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, ik heb deze vraag om uitleg oorspronkelijk aan minister Muyters gesteld. Ik ben toen doorverwezen. Ik zou deze vraag om uitleg veeleer hier moeten stellen. Dankzij u krijg ik hier nu de kans toe.

De Vlaamse overheid heeft haar engagement ten aanzien van elektrische voertuigen tot nu toe voornamelijk vertaald in de Vlaamse Proeftuin Elektrische Voertuigen. Die beslissing is in december 2010 genomen en is in 2011 uitgevoerd.

Een zeventigtal partners uit de industrie, de universiteiten en andere betrokken organisaties zijn samengebracht om het elektrisch rijden in Vlaanderen door middel van experimentele projecten in de praktijk te testen. De proeftuin heeft ruwweg gelopen van 2011 tot het einde van vorig jaar. Op dat ogenblik bleken 319 laadpalen in gebruik te zijn genomen. Concreet gaat het om 112 laadpalen voor fietsen en scooters en om 207 laadpalen voor wagens.

Uit de Vlaamse Proeftuin Elektrische Voertuigen is duidelijk gebleken dat het elektrisch rijden in de praktijk voordelen oplevert. De echte doorbraak van het elektrisch rijden zal echter pas mogelijk worden indien meer laadinfrastructuur wordt geïnstalleerd en indien meer bedrijven en particulieren de technologie gebruiken. Op dit ogenblik hebben veel partners zich in vijf consortia verder verenigd.

Naast de proeftuin verleent het Agentschap Ondernemen ook steun aan elektrische laadpalen in het kader van de ecologiepremie. Hierbij zouden een vierhonderdtal laadpalen gesteund zijn door de premie. Verder wil de Vlaamse Regering een actieplan uitwerken conform de Europese doelstellingen, en dat wil ik graag aanmoedigen.

Bij de uitwerking van dit actieplan zou echter ook een raamcontract wenselijk zijn. Zo zien we dat er inzake ANPR-nummerplatherkenning wordt gewerkt met

zo'n raamcontract. Veel lokale besturen spelen hier met hun politiezones op in om de veiligheid in hun gemeenten te vergroten. De stad Antwerpen gaat verder via nummerplaatherkenning haar werking van lage-emissiezones implementeren. Daarnaast is er ook al een raamcontract voor de aankoop van elektrische voertuigen uitgewerkt. Het is dan ook aangewezen dat de Vlaamse overheid ook voor laadpaleninfrastructuur een raamcontract uitwerkt. Er wordt verwacht dat dit zal zorgen voor een snellere uitrol van elektrische laadpaleninfrastructuur.

Van de federale overheid worden voornamelijk financiële stimuli verwacht via het fiscaal beleid voor personen en bedrijven. Ook de federale overheid kan een faciliterend en sensibiliserend beleid ontwikkelen. Daarnaast moeten echter ook stappen voorwaarts worden gezet voor de vergroening van de Vlaamse autofiscaliteit. De Vlaamse overheid kan in dit kader, in samenwerking met Autopia, een sensibiliserend beleid ontwikkelen voor het promoten van het delen van elektrische voertuigen van het gemeentelijk voertuigenpark.

Ik haal graag enkele voorbeelden uit het buitenland aan. In Parijs is het elektrisch autodelen met Autolib' – een logisch vervolg op Velib', een bijna gratis huurfiets – een groot succes en het heeft het straatbeeld in Parijs grondig veranderd. Het delen van elektrische voertuigen is voor bedrijven en burgers een goede introductie tot deze nieuwe technologie. In Londen is in de uitbouw van het laadnetwerk voorzien dat er een goede integratie is tussen elektrisch rijden en publieke transportmiddelen. Er gaat hier veel aandacht naar hubs, overstapplaatsen waar de Londenaar de auto parkeert en oplaadt en tegelijk een andere verplaatsing maakt binnen de stad. In Ierland wordt elektromobiliteit bewust gekoppeld aan de opwekking van hernieuwbare energie. Reeds in april 2009 is in Ierland het 'Drive for zero'-rapport voorgesteld. Dat rapport stelde een plan voor om de 2 miljoen auto's die op het eiland rijden geleidelijk te transformeren naar elektrisch.

Minister, wordt er voor het uitrollen van elektrische laadinfrastructuur een strategisch meerjarenplan 'Vlaanderen elektrisch' uitgewerkt met duidelijke doelstellingen gekoppeld aan een klimaat- en duurzaam mobiliteitsplan? Kunt u meer uitleg verschaffen over de potentiële inhoud van dit plan en de bijhorende doelstellingen? Komt er in dit kader een promotiecampagne van 'Vlaanderen gaat elektrisch', met aandacht voor hubs en hernieuwbare energie in samenwerking met de publieke en private sector en financiële stimulansen? Wordt er verder overleg gepland met de federale overheid inzake financiële – lees 'fiscale' – stimulansen?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele (N-VA): Voorzitter, sorry dat ik me kom moeien in deze commissie, maar vroeger viel dit onderwerp onder de bevoegdheden van de commissie Economie en Innovatie. Ik heb het daar opgevolgd, samen met de heer Bothuyne. We hebben er regelmatig bij de toenmalige minister van Innovatie op aangedrongen om een voortrekkersrol op te nemen voor de uitrol van de elektrische wagen. Dat betrof zowel Vlaamse initiatieven inzake laadinfrastructuur als het proberen overtuigen van de federale overheid om bepaalde maatregelen terug te schroeven, onder andere de fiscale stimuli die men had laten vallen. Dat had de verkoop van elektrische wagens bijna volledig tenietgedaan. Dat is toen niet gelukt.

De reden waarom we dat deden, was tweëerlei. Ten eerste was het de bedoeling om een vergroening van het wagenpark te krijgen. Ten tweede was het de bedoeling om wereldwijd een voortrekkersrol te spelen, waardoor we de economische activiteit voor het bouwen of ontwikkelen van de elektrische wagen naar Vlaanderen zouden kunnen halen. Ook dat is niet gelukt. Het is jammer dat de minister zich daar toen niet harder achter heeft gezet.

AVERE, de Europese associatie van elektrische voertuigen, heeft recent laten weten dat Vlaanderen de ideale proeftuin had kunnen zijn, maar dat we een beetje zijn afgeschreven en dat we daar als productieland niet meer op moeten rekenen.

Ik wil ook verwijzen naar andere ontwikkelingen. Het elektrisch rijden vindt zeer moeilijk ingang. Er zijn ook de waterstofauto's die steeds meer opkomen. Dat zal ook in de commissie voor Innovatie moeten worden besproken. Ook daarover is onlangs een artikel verschenen. In Japan zullen ze bijvoorbeeld heel wat waterstofwagens verkopen en zal de infrastructuur worden uitgebouwd. We moeten ons de vraag stellen hoe we dit ook hier kunnen ondersteunen met een waterstofinfrastructuur. De Euregio, de samenwerking Nederland-Vlaanderen, heeft daar een voortrekkersrol in. Ze zijn in elk geval bereid om daar verder over na te denken. Dat zit nog meer in het stadium van het innovatiegedeelte.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, ik sluit me aan bij de vragen van de heren de Kort en Diependaele. De Europese richtlijn van 22 oktober 2014 gaat niet enkel over elektrische infrastructuur, maar gaat veel breder. Het gaat over alternatieve brandstoffen in de meest brede zin. De heer Diependaele verwees al naar waterstof, maar het gaat ook over aardgas, biomethaan, LNG en LPG. Het is dus een hele waaier van alternatieve brandstoffen. Ik heb een beetje de indruk dat de ministers binnen de Vlaamse Regering het dossier naar elkaar doorschuiven. Minister, wie zal dit dossier coördineren?

In het kader van de Europese richtlijn moet er ook worden gewerkt aan een nationaal plan. Daar is ook de federale overheid bij betrokken. In de richtlijn is duidelijk een timing opgenomen. Er is nog wat tijd, maar ik zou er niet te lang mee wachten. Hoe zal de Vlaamse Regering participeren? Zult u zelf voortrekker zijn en het federale niveau achter zijn voden zitten om dergelijk nationaal kader te scheppen? Het is belangrijk, niet alleen op het vlak van mobiliteit en ecologie maar ook op vlak van innovatie, dat we proberen aan de spits te lopen. Ik ben het eens met de heer Diependaele dat dat jammer genoeg de afgelopen jaren te weinig is gebeurd. Past dit in een breder kader? Zult u dit als minister van Mobiliteit ten volle ter harte nemen?

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Voorzitter, het is duidelijk dat deze problematiek meerdere beleidsdomeinen overspant. We hebben deze vragen al gesteld aan minister Muyters voor het innovatieve luik. Er wordt dan gekeken naar Energie, Ruimtelijke ordening, Leefmilieu, Klimaat en Mobiliteit. Ik onderschrijf volmondig de vraag van de heer Rzoska om toch enige duidelijkheid te krijgen over welk departement en welke minister dit dossier zal trekken en coördineren binnen de Vlaamse Regering. Dat lijkt me ten eerste aangewezen. Ik stel samen met de andere collega's vast dat Vlaanderen achterop begint te hinken. Van de voortrekkersrol is allang geen sprake meer. *(Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder)*

Mevrouw De Ridder, ik zou de evaluaties over mijn jeugd niet voor uw rekening nemen als ik u was.

De transitie van onze mobiliteit naar een duurzame mobiliteit is een belangrijke troef die Vlaanderen kan uitspelen. In dat kader werd EVORA in het leven geroepen, waarbij de steden en gemeenten betrokken worden bij deze transitie en samen met autoconstructeurs en netbeheerders aan tafel zijn gaan zitten om een actieplan op te stellen. Antwerpen, Mechelen en Leuven zijn daarbij betrokken. Mijn eerste vraag is waarom Gent daar niet bij betrokken is. De goede

collega-voorzitter van de commissie heeft in zijn stad verschillende initiatieven zien ontstaan zoals het ondertekenen van de burgemeestersconvenant, wat wij vanuit Antwerpen ten zeerste toejuichen. De vraag waarom Gent daar niet bij betrokken is, stelt zich.

Een ander punt is dat zodra men over elektrische mobiliteit en laadinfrastructuur spreekt, zich ook een probleem van inplanting aandient. Dat is de vraag van de kip en het ei. Moeten er eerst meer auto's zijn vooraleer er meer elektrische laadpalen zullen zijn of moeten er eerst meer laadinstallaties komen om meer auto's te kunnen krijgen? Ik denk dat eerder het laatste het geval is.

Wat betreft mijn vraag om een coördinerende rol op te nemen, minister, zou het ook goed zijn dat de Vlaamse Regering een richtlijn geeft, ook voor de steden en gemeenten. In die zin kan ik me aansluiten bij de vraag van collega de Kort. Een raamcontract kan nuttig zijn, al was het maar om ten minste min of meer dezelfde infrastructuur uit te rollen zodat wanneer men met zijn wagen van de ene naar de andere stad rijdt, men niet geconfronteerd wordt met compatibiliteitsproblemen. Mijn vraag is vooral: wie zal binnen de Vlaamse Regering het actieplan coördineren? Hoe ziet u de rol van de Vlaamse Regering ten aanzien van de steden en gemeenten om de uitrol van deze laadinfrastructuur een boost te geven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik word overvallen door vragen. Er zijn verschillende vragen gesteld aan diverse collega's, namelijk aan minister Schauvliege, minister Turtelboom en minister Muyters. Ik heb blijkbaar het kortste strootje getrokken. Ik vrees dat ik enigszins kort moet zijn.

Ik geef een correcte duiding. Het is inderdaad zo dat er initieel in een van de aanvankelijke ontwerpen sprake was van een specifieke doelstelling, namelijk 21.000 laadpunten. 'En cours de route' heeft men dat blijkbaar verlaten en is men in de finale versie geland op een formulering waarbij alle lidstaten een actieplan wordt opgelegd en waarbij van ons wordt verwacht dat we zelf concrete doelstellingen en haalbare objectieven formuleren.

Het gaat verder. Het gaat over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Het gaat niet louter over laadpunten voor elektrische voertuigen, het gaat ook over CNG, LNG en walstroom. Het gaat dus iets ruimer. In dat kader wordt een Vlaams beleidsplan voorbereid, passend in het opgelegde nationaal beleidskader. Dat nationaal beleidsplan moet voor november 2016 worden bezorgd aan de Europese Commissie. Het is de bedoeling dat wij ons plan laten inschuiven in een nationaal plan. Voor de opmaak daarvan is er nu over de beleidsdomeinen heen, zowel intra-Vlaams als federaal, een gemengde werkgroep energie en transport opgericht, waarbinnen wordt overlegd.

Ik geef toe dat er binnen de Vlaamse Regering geen trekker is aangeduid. Misschien is het zinvol om concreet in te gaan op de suggestie dat we een trekker aanduiden. Bij mijn weten is dat in het verleden ook niet echt gebeurd in de schoot van de Vlaamse Regering. Er zijn proeftuinen geweest, waar u op alludeert, maar dan in het kader van het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT). Daar lopen die besprekingen. Dat beleidskader zal voor verschillende alternatieve brandstoffen en vervoersmodi in concreto doelen en streefcijfers moeten vooropstellen en maatregelen die ervoor moeten zorgen dat die doelen behaald worden.

Wat komt daarbij onder de aandacht? Een meerjarig actieprogramma voor de uitrol van elektrische oplaadpunten en CNG-tankstations, LNG en walstroom voor de zee- en binnenvaarthavens, juridische maatregelen, financiële en andere

directe stimulansen en incentives, steun voor de productie van alternatieve brandstoffen en onderzoek naar technologische ontwikkeling en demonstratie. Tot slot moeten ook de aanbevelingen die resulteren uit de proeftuinen meegenomen worden.

Wat betreft de vragen om inhoud en acties, zal het in hoofdzaak rond die verschillende punten draaien. Dat belet niet dat er nog een en ander kan bijkomen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik had mijn vraag oorspronkelijk gericht aan minister Muyters. Zoals ook door de collega's is aangegeven, geloof ik ook dat het voor onze economie van belang is om daadwerkelijk die transitie naar de vergroening van het wagenpark in te zetten. Dat zou zowel ten aanzien van onze autoassemblage als van onze garages en het hele dealercircuit een belangrijke bijkomende stimulans naar werkgelegenheid kunnen betekenen. Daarom hecht ik daar heel veel belang aan.

Zoals ook door de heer Rzoska naar voren is gebracht, gaat het voor mij niet alleen over elektrische wagens maar ook over andere toepassingen van schonere brandstoffen ingevolge de Europese richtlijn waar duidelijke doelstellingen zijn vooropgesteld. Ik heb ook een vraag naar de andere leden die het woord hebben genomen: het is misschien goed dat we een kort voorstel van resolutie zouden formuleren ten aanzien van de Vlaamse Regering zodat er effectief een trekker zou zijn in dit dossier. Iedereen voelt wel aan dat het op dat vlak heel goed zou zijn dat ter zake iemand wordt aangeduid binnen de Vlaamse Regering om die rol op zich te nemen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Minister, u hebt misschien het kortste strootje getrokken, maar u hebt wel een duidelijk antwoord gegeven en dat waardeer ik wel. Ik sluit me aan bij de vraag van collega de Kort. Ik denk echt wel dat het goed is dat er binnen de schoot van de Vlaamse Regering een duidelijke trekker is zodat we ook zeer duidelijk weten wie we kunnen opvolgen. Ik heb ook uit uw antwoord begrepen dat u dat niet zo slecht zou vinden. Ik vind het ook goed dat u zich inschrijft in die Europese richtlijn ter zake. Wat mij betreft, en ik hoop ook wat betreft de andere collega's van de commissie, zou het zeer goed zijn te werken aan een kort voorstel van resolutie om een aantal aanbevelingen te doen.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Collega's, ik kan die suggestie volledig onderschrijven namens mijn fractie. Ik denk dat het een goed signaal is.

Minister, ik begrijp dat de doelstellingen zullen worden opgesteld tegen 2016. Ik begrijp dat u nu geen lijst van concrete acties en dergelijke naar voren kunt brengen. Ik denk wel dat het nuttig is om niet alleen een aantal algemene doelstellingen naar voren te schuiven. We weten allemaal wat er gebeurt met doelstellingen als daar ook geen concreet actieplan bij is dat zich op verschillende terreinen lanceert. Ik heb uit uw antwoord begrepen dat daar uiteraard wel ruimte voor is. Wanneer we het voorstel van resolutie ter discussie brengen, kan ook daar ruimte zijn om te kijken in welke mate we de regering kunnen verzoeken om van die concrete actiepunten werk te maken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het proefproject ecocombi's – 774 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, op dit ogenblik wordt een persconferentie georganiseerd omtrent de voorstelling van het eerste ecocombitraject. Dat zal een vast traject zijn van Ninatrans in Heverlee tot bij Katoennatie in de haven van Antwerpen. Het zal lopen over de E40, de ring rond Brussel en via de E19 en de A12 tot in de haven van Antwerpen. Dat voldoet aan de verkeersveiligheidsvoorwaarden. We hebben ook al gemerkt dat er ook al wat commentaren zijn gegeven omdat er voor de rest weinig projecten in aanmerking worden genomen.

Het onderwerp heeft in het verleden in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken al heel wat aandacht gekregen. Zo hebben wij in een resolutie al gevraagd om proefprojecten voor onze transporteurs uit te werken voor ecocombi's of supertrucks van 25 meter lang en een gewicht van 60 ton.

Hierbij werd gevraagd om bij de proefprojecten de volgende elementen te onderzoeken: of er schade aan het wegdek komt, of de verkeersveiligheid in gevaar komt en of er een verschuiving komt van spoorvervoer naar vrachtvervoer. Het proefproject test verder de meerwaarde van ecocombi's op het vlak van logistiek, verkeersveiligheid en vermindering van de CO₂-uitstoot. Na heel wat administratieve besloemingen bevestigt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) dat er een transporteur eindelijk zo goed als rond is met de nodige vergunningen voor ecocombi's of supertrucks. Er moet nog enkel een handtekening worden gezet om van start te kunnen gaan op het genoemde traject.

Heel wat andere logistieke bedrijven zitten nog in een slotfase van een proefproject. In totaal zou het slechts gaan over zes routes en vijf bedrijven die deelnemen aan het proefproject. De logistieke belangenorganisatie vindt dat er voor een representatieve proef minstens dertig tot veertig transporteurs nodig zijn en dat de Vlaamse Regering misschien toch wel wat te strenge voorwaarden heeft opgelegd voor de proefprojecten. Deze strenge voorwaarden zorgen voor een weinig representatief proefproject, waardoor de waarde ervan ook in vraag gesteld kan worden.

Minister, kunnen de voorwaarden voor het proefproject op korte termijn versoepeld worden zodat een daadwerkelijk representatief proefproject nog mogelijk is? Op welke elementen zouden er versoepelingen kunnen komen volgens u? Hoe komt het dat het proefproject met de ecocombi's nu pas van start is kunnen gaan? Kunt u de lange doorlooptijd toelichten, zowel bij AWV als de FOD Mobiliteit?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, ik sluit me graag aan bij deze vraag. Ik stel wel vast, mijnheer de Kort, dat collega Lies Jans een zo goed als identieke vraag heeft gesteld enkele maanden geleden. Ze stelde ook de vraag naar de verschillende proefprojecten, de oplijsting ervan, de hoeveelheid aanvragen en de reden van het kleine aantal dossiers. Uit het antwoord hebben we al veel kunnen leren uiteraard.

We hebben net de eerste ecocombi die rondrijdt van AB InBev. De foto staat online. Het is een heel belangrijk dossier, met een grote toekomst.

Minister, ik heb een bijkomende vraag hierbij. Een van de redenen waarom bepaalde kandidaten niet in aanmerking kwamen – dat bleek ook uit uw vorig antwoord – was dat het traject de gewestgrenzen zou overschrijden. Daardoor zit je met een beperkte context waarbinnen een proefproject noodgedwongen mag plaatsvinden. Dat zou een knelpunt kunnen zijn bij het bekijken van verschillende dossiers. Minister, bent u bezig met het afsluiten van eventuele akkoorden tussen lidstaten? We merken dat het dossier besproken werd in het Beneluxparlement en dat men daar ook spreekt van een juridisch document dat het gebruik van die Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV's) in de Benelux mogelijk moet maken. Ik denk dat u als minister een rol kunt spelen om te kijken of er vergelijkbare overeenkomsten kunnen worden gesloten om ook die LZV's toe te laten in proefprojecten en nadien in bestendigde projecten die de grenzen overschrijden.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, mijnheer de Kort, we stonden in de vorige vraag zeer dicht bij elkaar. Deze vraag duidt meteen aan dat er nog altijd een verschil blijft tussen ons, en dat is ook goed. Ik denk dat we hier zeer ver van elkaar staan.

Minister, ik denk dat u ons standpunt ter zake wel kent. Ecocombi's is volgens ons een dossier dat aantoonde hoe het volgens ons niet moet. De vlag dekt de lading niet. Ik spreek systematisch van monstertrucks. We zijn met de vorige commissie in het buitenland geweest en hebben daar allemaal in vrachtwagens gereden in een gesloten circuit. Ik heb zelf ook met een dergelijke monstertruck gereden, gelukkig op een gesloten circuit. Er bestaat bezwarend materiaal van, maar dat vind ik niet zo erg.

Minister, in uw beleidsnota staat dat u, terecht, de optie neemt om in het goederenvervoer ook de binnenvaart te stimuleren. Net zoals spoorvervoer, staat die keuze voor mij haaks op de keuze voor die monstertrucks. Mijn fractie blijft daarover nog wel zeer veel vragen hebben.

In enkele andere landen, buiten de Benelux, maar binnen Europa, zien ze die monstertrucks ook absoluut niet graag komen. Het is ook geen duurzame oplossing voor onze mobiliteit.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, naar gelang uw overtuiging gaat het hier over de ecocombi, de LZV, de supertruck of de monstertruck. Ik ben een koele minnaar van het concept, al geef ik eerlijk toe dat ik enkele jaren geleden mee een resolutie daarover heb ondertekend. Maar het is geen toeval dat er bijzonder strenge voorwaarden werden gekoppeld aan een proefproject, precies omdat het niet zo evident is om op onze wegen met die gevaartes aan de slag te gaan.

Mijnheer de Kort, ik weet niet of u de kranten hebt gelezen tijdens het kerstreces. Er stonden artikels in over de zeer zorgwekkende evolutie van de verkeersveiligheidscijfers in ons land en in Vlaanderen in het bijzonder. Die gaan opnieuw de verkeerde kant op, onder andere door een opnieuw toenemend aantal ongevallen met vrachtwagens. Ik begrijp dan ook uw pleidooi hoegenaamd niet om, nog voor het proefproject vertrokken is, de voorwaarden te versoepelen, om per se meer van die LZV's, ecocombi's, supertrucks of monstertrucks de weg op te krijgen. Dat het zo moeilijk is om een proefproject te organiseren, op basis van de destijds zeer verstandig ontworpen voorwaarden, zegt natuurlijk al zeer veel. Ik heb de indruk dat u het licht van de zon probeert te ontkennen.

Minister, ik hoop dat u niet ingaat op de suggestie om de voorwaarden waaronder proefprojecten kunnen gebeuren, nu al te versoepelen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De huidige proef focust hoofdzakelijk op de verkeersveiligheid. Dat is ook duidelijk te merken aan de gestelde voorwaarden en aan de opdrachten van de evaluatiecommissie. In het besluit van de Vlaamse Regering destijds werd het aantal trajecten beperkt tot tien. Het aantal dossiers dat uiteindelijk een vergunning krijgt, zal lager liggen, omdat het aantal dossiers dat voldeed aan de eisen lager ligt. Positief is dat er een grote interesse is, want er werd een groot aantal dossiers ingediend. Daarbij moet ik de kanttekening maken dat die van ongelijke kwaliteit waren en niet altijd even uitgewerkt. Verschillende aanvragen voldeden duidelijk niet aan de gestelde voorwaarden.

Daarnaast hadden verschillende dossiers een traject dat werd afgewezen door de aanwezigheid van grensovergangen. Men ging inderdaad uit van de wat vreemde situatie op basis van de Europese bepalingen en beperkingen dat men aan de grensovergang zou moeten wisselen van trekker. Er is nu inderdaad een opportuniteit in Benelux-verband, waarbij de Benelux op het vlak van mobiliteit kan fungeren als een laboratorium en verder kan gaan dan de Europese samenwerking. Men zou kunnen vooruitlopen, en dat is een mogelijkheid om aan die problematiek tegemoet te komen. Een regelgevend initiatief in Benelux-verband zou de hinderpaal van die praktische beperking wegnemen. In Nederland rijden die ecocombi's of LZV's – hoe u ze ook mag noemen – al in grote aantallen.

Het is belangrijk te detecteren hoe en in welke mate de eisen aan het traject beter kunnen worden omschreven, om zo meer deelnemers toe te laten, zonder daarbij in te boeten op verkeersveiligheid. Dat is belangrijk. Ik wil kijken of we de condities kunnen versoepelen zonder toegevingen aan de verkeersveiligheid. Een nieuwe proef impliceert nieuw regelgevend werk en het bijhorende tijdsplan. Ik ben bereid om dat op te starten, parallel met de huidige proef en met aandacht voor de tussentijdse resultaten van de lopende proef. Maar dat is afhankelijk van het regelgevend kader dat we op Beneluxniveau kunnen realiseren. Ik ga wel wachten op een mogelijke doorbraak daar, voor we nog eens een proefproject lanceren.

Eén ding is duidelijk. Men kan verschillende appreciaties hebben. Dit is zeker geen alleenzalmakende oplossing voor het mobiliteitsprobleem, daarover zijn we het eens. Maar er is wel de objectieve vaststelling dat één ecocombi ecologisch is dan de twee vrachtwagens die erdoor worden vervangen. Bovendien heeft die ene ecocombi minder impact op de congestieproblematiek en de filevorming dan twee vrachtwagens.

In verband met de timing was er een zeer groot aantal dossierindieners voor de proef. Het probleem was dat men allemaal had gewacht tot de deadline om het project effectief in te dienen. Dat leidde tot een bottleneck. Op 18 juli 2014, hoewel het gepland was voor 1 juli, hebben uiteindelijk alle vervoerders de melding gekregen of hun project al dan niet werd aanvaard. De vervoerders van wie het dossier werd aanvaard, kregen vervolgens de melding dat ze in overeenstemming met het KB allerhande certificaten en attesten dienden voor te leggen, bijvoorbeeld van vakbekwaamheid en ook de vrijstelling ten aanzien van de chauffeurs, om aan alle formaliteiten voor de ecocombi's te voldoen.

Daarnaast heeft ons ook enigszins parten gespeeld, dat moet ik erkennen, dat er in het kader van de overdracht van de bevoegdheden bij de zesde staatshervorming, personeel plots verhuisde van het federale naar het Vlaamse niveau. Het is zo dat de bevoegdheid voor LZV federaal bleef, terwijl het

personeel dat er op federaal niveau mee bezig was, werd overgedragen. Dat is soms een beetje gek. Daardoor moesten er op het federale niveau nieuwe personeelsleden worden ingezet. Dat maakte dat de LZV-dossiers op federaal niveau enigszins vooruit zijn geschoven. Dat is geen vingerwijzing, ik begrijp het wel, gelet op de omstandigheden.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoord. Met uw antwoord hebt u ook de relevantie van deze vraag verduidelijkt. Ook in deze commissie zijn we niet enkel bezig met mobiliteit, er zijn ook andere aspecten van belang. Ik denk aan vernieuwing op het vlak van logistiek, nieuwe technieken. Het kan zijn, mijnheer Rzoska, dat we al eens van mening verschillen op dat vlak. Daarom zijn er ook nog altijd verschillende politieke partijen. Ik waardeer dat u altijd op de inhoud van het dossier ingaat en niet op de man speelt.

Minister, het is goed dat u aangeeft dat bepaalde zaken verder worden bekeken. Bij een aantal initiatiefnemers die een dossier hadden ingediend, was de teleurstelling zeer groot dat het niet was aanvaard. Ze hadden mee aan de kar getrokken om de ecomobi's te implementeren. U begrijpt dat ze een kortere termijn hadden verwacht. Zij stellen dat het om kleine opmerkingen gaat op het ingediende dossier. Dat is natuurlijk moeilijk te beoordelen door ons. Maar misschien zouden zo bijkomende dossiers kunnen worden opgestart.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de visie van de Vlaamse Regering op de liberalisering van het stads- en streekvervoer – 775 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, we hebben de afgelopen maanden van deze nog prille legislatuur al stevig gedebatteerd over de toekomst van het openbaar vervoer in Vlaanderen. We hebben het al gehad over tarieven, over de besparingsplannen, over de toekomst van de basismobiliteit enzovoort.

Volgens mij is er ook een bijzonder belangrijk debat dat een en ander overschaduwde en het zou nuttig zijn dat er snel enige klaarheid in komt. Het gaat over: 'Hoe gaat deze Vlaamse Regering om met de Europese verordening van 2007 betreffende een meer gecontroleerde mededinging?' Die verordening stelt dat ten laatste in 2019 een zeer belangrijke en fundamentele keuze moet worden gemaakt met betrekking tot de organisatie van het stads- en streekvervoer.

Het gaat over twee fundamentele keuzes. De ene is een volledig gedereguleerde markt, een concurrentie op de markt. Dat is een keuze die zelfs niet de voorkeur wegdraagt van de Europese Commissie omdat een aantal buitenlandse voorbeelden hebben aangetoond dat een volledige deregulering vaak leidt tot marktdominantie van een aantal grote internationale spelers waartussen de concurrentie minimaal is en leidt tot hoge kosten, hoge tarieven voor gebruikers en een zwak en slecht aanbod.

De andere fundamentele optie is een wettelijk kader waarin de overheid aan bepaalde operatoren bepaalde exclusieve rechten kan geven met daarin twee

subkeuzes. Ik ga ervan uit dat we in Vlaanderen binnen deze context het debat wensen te voeren. Men kan een operator aanduiden via concurrentie, via aanbesteding of de overheid kan ervoor kiezen om zelf de regie in handen te houden en zelf een interne operator aan te duiden.

De keuze tussen die twee modellen is fundamenteel als het gaat over het toekomstige openbaarvervoersbeleid dat we willen uitrollen. Kiezen we voor een overheid die zich terugplooit op een taak van omkadering of blijven we ervoor gaan, zoals het vandaag is in Vlaanderen, om zelf de regisseur te zijn en – gedeeltelijk – operator? Gedeeltelijk – jammer dat de heer Keulen hier niet meer is want het is een van zijn stokpaardjes –, want vandaag wordt al de helft van de busritten uitbesteed aan pachters. In het memorandum zegt De Lijn dat ze dat een goede zaak vindt omdat ze op die manier de vinger aan de pols kan houden. Wat beweegt er op de markt? Men zorgt dat er voldoende marktkennis in huis wordt gehouden. De benchmark met de privésector zorgt ervoor dat De Lijn als overheidsbedrijf scherp blijft op het vlak van efficiëntie en kwaliteit. In datzelfde memorandum, minister, vraagt De Lijn zeer duidelijk aan de Vlaamse Regering om het statuut van interne operator te krijgen om haar regisseursrol voort te kunnen zetten en expert te blijven in de planning en uitvoering van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen.

Het is mij tijdens de plenaire vergadering van 17 december 2014 niet ontgaan dat de heer Keulen een zeer expliciet pleidooi heeft gehouden om een groter deel van het aanbod uit te besteden aan pachters. Indien het pleidooi van de heer Keulen zou worden gevolgd, kan dat verstrekkende gevolgen hebben. Stel dat de Vlaamse Regering de optie wil openhouden om een interne operator aan te duiden, dan kan die interne operator maximum 50 procent van de openbare dienstverplichting uitbesteden via onderaanneming. Meer zelfs, daarmee situeren we ons al helemaal op het randje, want er zijn interpretatieve richtsnoeren gepubliceerd in april 2014 waarin de Europese Commissie stelt: "Het is redelijk om te stellen dat de onderaanneming van meer dan een derde van de openbare vervoerdiensten nadrukkelijk moet worden gerechtvaardigd." Met andere woorden: als we de beide opties willen openhouden in Vlaanderen, dan is het belangrijk om zeker niet meer dan de helft van het aanbod van De Lijn in onderaanneming uit te besteden aan pachters.

– De heer Dirk de Kort treedt als voorzitter op.

Minister, ik heb in het regeerakkoord een aantal keuzes gelezen rond de vraaggestuurde uitrol van het openbaar vervoer. We zien de gevolgen van die keuzes: stevige besparingen, tariefverhogingen enzovoort. De vraag is wat de fundamentele optie is die uw regering wenst te lichten. Zowel de reizigers als het personeel van De Lijn hebben recht op een duidelijk antwoord.

Minister, hoe ziet u de toekomstige organisatie van het stads- en streekvervoer in het licht van de Europese verordening? Volgt u de suggestie van de heer Keulen om een groter aandeel van het stads- en streeknet te verpachten? Heeft de regering al beslist of ze het statuut van interne operator zal toekennen aan De Lijn voor de uitvoering van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen na 2019? Zo neen, wanneer zal daarover een beslissing worden genomen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, de vraag van de heer Vandenbroucke is zeer interessant. Gelukkig hebben we nog een beetje tijd om ons rustig te beraden. Ik denk niet dat we het personeel van De Lijn nu al ongerust moeten maken over mogelijke keuzes die misschien ook nooit gemaakt zullen worden. Ik wacht natuurlijk ook het antwoord van de minister af.

Ik wil toch even een pleidooi houden voor het model dat wij in Vlaanderen kennen en dat zo slecht nog niet is. Bij ons bezoek aan De Lijn vernamen we dat De Lijn intussen iets meer dan 50 procent van de lijnen verpacht. Ongeveer de helft is dus in handen van de privésector, de helft in handen van De Lijn. Het is een mooi model dat elkaar mooi in evenwicht houdt.

We moeten van Europa bepaalde keuzes maken. Misschien gaat het in de ene of de andere richting, maar ik zie ons nog niet meteen voor een volledige liberalisering van alle lijnen pleiten. Het zal alleszins niet CD&V zijn die dat vraagt. Dat wil niet zeggen dat we niet grondig moeten nadenken over een eventuele verbetering van het model dat tot op heden redelijk goed werkt. Ik denk niet dat veel politieke partijen in hun programma hebben opgenomen dat we het roer helemaal moeten omgooien en ik geloof niet dat de busgebruiker in Vlaanderen daarop zit te wachten. We hebben nog tijd. We moeten de mensen nu nog niet ongerust maken. 2019 is nog vier jaar ver.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voor mij is het belangrijk wat ik vorige keer heb gezegd over de benchmark. De heer Kesteloot heeft ernaar verwezen. Ik weet dat het vroeger eigenlijk onbespreekbaar was. Ik wil dat bespreekbaar maken. Ik heb ook een mail over de benchmark geschreven naar de commissievoorzitter. Ik ben geen dogmaticus. Ik tracht vrij te denken, in zover een mens dat helemaal kan. Voor mij is de kwaliteit van dienstverlening, maar ook de kostprijs van die dienstverlening en wat je kunt doen in budgettaire krappe tijden, belangrijk.

Het is zoals met het debat of het welzijnsbeleid moet worden gevoerd door de gemeente of het OCMW. Iemand die in nood is, wil gewoon dat het wordt georganiseerd en liefst zo functioneel mogelijk. Al de rest is voor die mensen van bijkomstig belang. Iemand die zich wil laten vervoeren door het openbaar vervoer, wil dat doen op een regelmatige en betaalbare manier. Wie dat doet, is van secundair belang.

Ik ben dus heel benieuwd naar de benchmark waarover we dan in alle openheid kunnen spreken. Aangezien ik probeer om niet dogmatisch te zijn, is voor mij de uitkomst niet bepaald. De kwaliteit van de dienstverlening en de kostprijs van de hele organisatie zijn voor mij de doorslaggevende parameters.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans (N-VA): Mevrouw Brouwers sprak over de 50/50-verdeling van buslijnen. De vraag is natuurlijk vanwaar die 50 procent komt. Het zou evengoed kunnen dat pachters 70 procent voor hun rekening nemen en De Lijn 30 procent. Ik weet niet waarop die 50 procent gebaseerd is. Mevrouw Brouwers, u bent ooit bestuurder geweest. Misschien weet u dat?

Men zegt wel dat het bij de pachters een stimulans moet zijn om efficiënter te werken. Ik denk dat pachters gewoon andere overheadkosten hebben dan De Lijn. Natuurlijk is het interessant om na te gaan wat het effect is van het gedeelte van de kilometers dat geprivatiseerd is, weliswaar via een standaard-kostprijs met een aantal parameters. Het is volgens mij geen stimulans om goedkoper te rijden. Ik heb dat nooit gezien. De standaardkostprijs bestaat uit een aantal parameters: de kostprijs van de bus, de kostprijs van de chauffeur, de kostprijs van de brandstof enzovoort. Waar zit dan de stimulans om efficiënter te werken?

U herinnert zich misschien de benchmark tussen de partners en De Lijn. Als ik me niet vergis, werd die gedaan door het Rekenhof. Misschien kunnen we die oefening actualiseren.

Een aantal van u is mee geweest naar Zweden. Ook de heer de Kort was er: ik herinner me de liederlijke avonden die we samen doorgebracht hebben in allerlei cafés. *(Gelach)*

Neen, dat is helemaal niet waar. Het is er veel te duur om er liederlijke avonden door te brengen. Trouwens, onze commissiesecretaris weet dat ook.

In het model dat in Zweden wordt gehanteerd, is de overheid heel duidelijk een operator, maar eigenlijk is het openbaar vervoer er helemaal geprivatiseerd. Zelfs het spoorvervoer is er volledig geprivatiseerd. *(Rumoer)*

Jawel, de verdeling was dat 50 procent werd betaald door de reiziger en 50 procent door de overheid. Ik herinner me heel goed dat het stadsnet puur door de privésector werd uitgebaat.

We hebben nog tijd om die oefening te herhalen, om eens te bekijken hoe we de vergelijking zullen maken en wat voor en tegen is. Het is zoals in de zorgsector. Ik hoor altijd veel commentaar op de privésector in de zorgsector, maar ik denk dat ook daar heel wat goede dingen gebeuren. We willen het debat er in de toekomst wel eens over aangaan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, ik ben natuurlijk zoals velen voorstander van een aantrekkelijk openbaar vervoer dat zo efficiënt mogelijk is en dat dus aan een zo laag mogelijke kostprijs een zo goed mogelijk aanbod tracht te formuleren. Als goede huisvader van belastinggeld, is dat niet meer dan normaal.

Ik ben van mening dat het op dit moment efficiënter kan. Daarom streven we met de Vlaamse Regering naar een meer vraaggestuurd aanbod waarbij we efficiëntere alternatieven onderzoeken. Bijvoorbeeld de laagbezette lijnen in bepaalde gebieden kunnen een inkrimping van bestaande taken van De Lijn met zich meebrengen en een meer open markt voor andere actoren.

Daarnaast is er ook het gegeven dat De Lijn haar taken zo efficiënt mogelijk moet uitvoeren. Ook voor De Lijn moet de efficiënte inzet van middelen immers het uitgangspunt zijn en blijven. In functie daarvan hebben we voor de opgelegde besparingen gevraagd aan De Lijn om zich in de eerste plaats te focussen op een interne efficiëntieoefening. Er is een constante benchmarking met de privésector en/of andere gemengde openbaarvervoerorganisatiemodellen. We proberen die zo maximaal mogelijk op te volgen. Ik heb verleden week nog een nieuwe studie, een vergelijking, een benchmark ten aanzien van vergelijkbare regio's, toegelicht en uitgedeeld.

Ik heb voor de binnenlandse benchmark, mede op vraag van de heer Keulen, ook de vergelijkende cijfers opgevraagd tussen de lijnen uitgebaat in eigen regie en die van de pachters. Er blijkt nauwelijks of geen verschil te bestaan in kostprijs. Het varieert een beetje. In 2012 zit de eigen regie aan 3,95 en de exploitanten aan 3,94. In 2013 gaat het in eigen regie om 4,04 en voor de exploitanten om 4,12. Het varieert dus een beetje. Dat hoeft niet te verbazen.

Voor alle duidelijkheid, als u hierover een ideologisch debat wilt voeren, in termen zoals die Europees worden geduid, dan moeten we natuurlijk een correct debat voeren. Het huidige systeem dat we hanteren, is geen concurrentiemodel zoals Europees in de discussie wordt gevat. De pachters rijden niet in concurrentie, ze rijden in opdracht van De Lijn. Ze rijden op basis van een kader en een netwerk die zijn bepaald door De Lijn. Het is in de verste verte niet vergelijkbaar met bijvoorbeeld het geprivatiseerde openbaar vervoer in Engeland. Daar worden eigen lijnen geëxploiteerd op basis van eigen arbeidsvoorwaarden.

Het grootste verschil inzake kostprijs voor de private pachters zit bijna louter in de schaafeffecten die ze kunnen genereren bij de aankoop van bussen. Het gaat om grotere aantallen omdat ze ook in het buitenland werken. We spreken immers niet over kleine spelers, maar over de grote spelers. Het is een ander debat. We kunnen het niet zomaar plaatsen in de discussie die Europees wordt vooropgesteld en in termen van een openbaar vervoer in handen van de overheid of uitbesteed aan de privé, die in concurrentie is. Dat is vandaag niet het geval.

De Vlaamse Regering is verplicht om uiterlijk in 2019 een standpunt te formuleren. Dat geeft ons nog wat tijd. De komende jaren zullen we de vergelijkingen die werden opgesomd, verder kunnen bestuderen. De benchmarks die ook ten aanzien van het buitenland werden doorgevoerd, bevatten veel bruikbaar materiaal om een goede beslissing te nemen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, ik dank u voor het antwoord. De bottomline is dat u zegt dat u nog tijd hebt en dat u de tijd zult nemen om de fundamentele keuze die ons wordt opgelegd door Europa, te maken.

Mevrouw Brouwers, ik wil hier zeker geen ongerustheid veroorzaken. Ik heb het memorandum van De Lijn even doorgenomen. De reden waarom een en ander heel expliciet in dat memorandum staat, is dat De Lijn en al haar stakeholders, ook haar gebruikers, ook de steden en gemeenten, aandringen op een antwoord. Ze dringen aan op een keuze. Meer zelfs, ze dringen aan op de keuze om De Lijn aan te duiden als interne operator. Daarin verdedigt men heel duidelijk – net zoals u, dat doet me plezier – het model van een interne, door de overheid aangeduide operator die een gedeelte van haar aanbod via onderaanneming verpacht, precies om die interne operator scherp te houden. Dat blijkt tot op heden gelukt te zijn. Ik hoor de minister immers zeggen dat er nauwelijks verschillen zijn in kostprijs per gereden kilometer door de pachter of door De Lijn.

Het is inderdaad zo, minister, dat het geen volwaardig concurrentiemodel is. Ik bepleit dat ook heel nadrukkelijk niet. Ik had de indruk dat bijvoorbeeld de heer Keulen dat wel deed, maar hij relativeert al een klein beetje. Ik had de indruk dat hij het, door heel sterk aan te dringen op het laten verpachten van een groter aandeel van de lijnen van De Lijn, onmogelijk wilde maken om nog een keuze te maken in 2019, gelet op de beperking die door de Europese Commissie wordt opgelegd rond het aandeel dat mag worden verpacht om te kiezen voor een door de overheid aangeduide interne operator die maximum 50 procent – maar het is eigenlijk een derde als we het interpretatieve richtsnoer mogen geloven – verpacht.

Minister, ik neem akte van het feit dat u zegt dit te zullen bekijken, ook in het licht van de evoluties die wij hopen te zien naar aanleiding van een aantal maatregelen die u al genomen hebt. Ik heb het debat al willen openen. Ik neem aan dat we daar over niet al te lange tijd opnieuw over zullen moeten discussiëren. Ik zou het de regering alleszins niet aanraden om tot in 2019 te wachten om de keuze te maken.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): De belangrijkste vraag is natuurlijk hoe we een kwalitatief, stipt, betrouwbaar, comfortabel en vooral voor de reiziger betaalbaar openbaar vervoer in Vlaanderen kunnen installeren. Voor een stuk hebben we dat al, maar het kan altijd beter.

Ik blijf het zeggen: we mogen gerust fier zijn op wat De Lijn tot nu toe presteerde. Of het nu 50-50 of 70-30 is, maakt op zich eigenlijk niet zoveel uit. Daarin heeft de heer Peumans gelijk. Maar 50-50 is indertijd naar voren gebracht om naar een maximaal evenwicht te streven.

Het is niet omdat de heer Vandenbroucke citeert uit Europese richtlijnen, dat we die daarom zomaar moeten opvolgen. Mijnheer Vandenbroucke, ik vind het erg dat u zegt dat het maximaal 50 procent mag zijn. We moeten toch eens onderzoeken of het echt zo erg zou zijn als het 60 procent zou worden. *(Opmerkingen van de heer Joris Vandenbroucke)*

Verordening: ja, dat kan zijn. Maar hoe wordt die geïnterpreteerd? U leest dat hier voor en trekt het volledig uit de context. Ik wil het eens grondig bekijken. We moeten daar inderdaad geen vier jaar mee wachten, maar ik vind wel dat we daar de tijd voor moeten nemen. We moeten meer zicht krijgen op de benchmark tussen de openbaarvervoeraanbieder zelf en de pachters. Daarnaast moeten we meer uitleg krijgen over wat Europa precies van ons verwacht. Want een volledige liberalisering, zoals ik sommigen hier hoor vernoemen, daar zou ik enorm mee oppassen. Want wat zijn daar de gevolgen van?

Mijnheer Peumans, ik herinner mij dat we in Zweden hebben gezien dat een aantal lijnen – het grootste deel, u zegt: allemaal – inderdaad door de privé werden gedaan, maar ook dat een aantal lijnen niet meer werden gedaan. Ik geloof zelfs dat ik de vraag heb gesteld wie die lijnen dan wel deed. Toen bleek dat die toch nog gedaan werden door een bepaalde maatschappij, een soort autonoom overheidsbedrijf. Dat bedrijf mocht dan nog de lijnen doen die niemand anders wilde omdat ze niet rendabel waren en bepaalde dorpen toch nog bediend moesten blijven. We moeten daar grondig over nadenken en ons niet laten opjagen. Ik wil eerst de nodige gegevens en cijfers verzamelen. Ik sluit mij in die zin dus aan bij de terechte vraag van de heer Keulen om meer informatie te krijgen, zodat we er dan samen rustig over kunnen nadenken. Uiteraard moeten we geen vier jaar wachten, dat wilde ik niet zeggen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans (N-VA): Voorzitter, liberalisering, privatisering, autonoom busbedrijf: het wordt allemaal door elkaar gegooid. Toen men in het Verenigd Koninkrijk heel duidelijk geprivatiseerd heeft, onder Margaret Thatcher, heeft de overheid achteraf inderdaad een aantal sociale correcties doorgevoerd. Dat was een politieke keuze. Op zich is daar niets op tegen. We kunnen niet zeggen dat het huidige model een concurrentieel model is. De pachters doen mee aan een aanbesteding. De prijs is op voorhand gekend. Je weet op voorhand hoeveel je per kilometer betaald krijgt. Dat soort verhalen is gekend. Als je daarentegen echt in concurrentie gaat, krijg je natuurlijk een heel ander verhaal. Er zijn verschillende modellen mogelijk: liberaliseren, privatiseren enzovoort. Het is goed om daarover een goed debat te voeren, zeker met Joris Vandenbroucke. Dat lijkt me zelfs heel nuttig.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Mevrouw Brouwers, ik citeer niet zomaar. Ik heb me ook wel even voorbereid. Het doet mij – nogmaals – zeer veel plezier dat CD&V het nuttig vindt om de keuze te blijven maken voor een operator aangeduid door de overheid. Het gaat hier over een Europese verordening die stelt: als je die keuze wilt blijven maken, mag je niet meer dan 50 procent van het net verpachten via onderaanneming. Meer zelfs: ik heb geciteerd uit een interpretatief richtsnoer van de Europese Commissie zelf, waarin die stelt dat je, als je meer dan een derde verpacht via onderaanneming, daarvoor zeer goede redenen moet hebben. Wij zitten dus al op de grens tot

waar men zich kan begeven om nog de keuze te maken die hopelijk inderdaad die keuze zal zijn waarvan u ook voorstander bent. Dat is ook de keuze die wij wensen te maken. Dat is duidelijk.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers tot Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Brabantnet – 596 (2014-2015)

GEDACHTEWISSELING over de vertramingsprojecten van De Lijn – 45 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw An Christiaens wordt tot verslaggever benoemd.

De heer Kesteloot heeft het woord.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn: Jullie hebben gevraagd naar een stand van zaken in verband met de tramprojecten die De Lijn in petto heeft. Ik wil beginnen met een kort overzicht van wat aan de grondslag ligt van de keuze van een aantal van die tramprojecten, zoals de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) die wij op dit vlak doen. Dan volgt er een overzicht van wat op dit moment de grote lopende projecten en studies rond tramprojecten zijn. Ten slotte overloop ik een aantal projecten die vernoemd worden in het regeerakkoord en waar wij in de toekomst werk van hopen te kunnen maken.

Ik toon jullie een korte theoretische tijdslijn over hoe zo'n tramproject gestalte krijgt. Uiteraard hangt dat samen met het volgen van een aantal procedures, met name de MER-procedures (milieueffectrapport), die van belang zijn, ook met een aantal processen in verband met de ruimtelijke ordening en met de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen. Die processen lopen parallel. Tussendoor, met name tussen de plan-MER-fase en een eventuele project-MER-fase, voeren wij voor de nieuwe projecten de MKBA uit.

De afspraak is destijds gemaakt dat die MKBA's zouden gebeuren voor belangrijke infrastructuurgebonden investeringen van onder andere De Lijn, volgens een methodiek die is ontwikkeld samen met de collega's van de andere onderdelen van Mobiliteit en Openbare Werken. Uiteraard is die iedere keer aangepast aan de specificiteit van het type project waarover het gaat, maar de methodiek, en met name het omzetten in monetaire termen van zo'n MKBA is gemeenschappelijk. Of het nu gaat over een haveninvestering, een traminvestering of wegeninvestering: de monetariseringsprincipes zijn exact dezelfde gehouden.

Uiteraard is het de bedoeling dat er bij het voorbereiden van zo'n tramproject niet alleen wordt gekeken naar de MER-procedures en de ruimtelijke ordeningsprocessen die moeten worden gevolgd, maar ook naar het draagvlak dat er eventueel voor het project is. Want het is uiteraard dat draagvlak dat mee zal bepalen of een project er al dan niet komt en dat ook een rol kan spelen in de prioritering van de verschillende projecten. Uiteraard zijn ook de technische studies daarbij van belang.

Ik wil het ook even hebben over het verschil tussen de intussen al zeer lang gebruikelijke MER-procedure en de wat recentere MKBA's, die onder andere in het kader van de tramprojecten gedaan worden. De bedoeling van die MKBA's is de impact van die grote infrastructuurwerken na te gaan op alle meetbare effecten. Het gaat dus ruimer dan wat in de MER-procedure aan de orde is. Het

gaat onder meer ook om meetbare effecten, als die er zijn. Zo wordt bijvoorbeeld de reistijd van de gebruikers en van andere weggebruikers mee in rekening gebracht, maar ook het effect op de werkgelegenheid, op de vastgoedprijzen, voor zover die berekenbaar zijn. Die zaken worden gemonetariseerd en meegenomen aan de kant van de kosten en de baten.

Er is – overigens ook al in deze commissie – enige discussie geweest over de vraag wanneer in het proces zo'n maatschappelijke kosten-batenanalyse het best wordt uitgevoerd. Doe je dat op het ogenblik dat er nog een mogelijkheid bestaat om heel veel tracékeuzes te maken, of doe je dat nadat er al enige vorm van trechtering is gebeurd? Wij hebben tot nu toe de stelling gehanteerd dat je dat beter doet op het ogenblik dat er al enige trechtering is geweest, om te vermijden dat je heel wat overbodige doorrekeningen zou moeten maken. Dat betekent dat we dat proberen te doen tussen de MER-fases in, dus na de plan-MER-fase en voor de project-MER-fase.

Een MKBA probeert alle huidige en toekomstige voordelige en nadelige effecten die leden van de maatschappij als gevolg van een project, plan of beleidsmaatregel ondervinden, tegen elkaar af te wegen. We doen dat in geldtermen. De Europese Commissie heeft daar indertijd een aantal studies voor uitgeschreven, precies om de wijze van monetarisering van die effecten te laten vastleggen. Het zijn die Europese parameters die binnen Mobiliteit en Openbare Werken gevolgd worden. Als het saldo van in geldtermen gewaardeerde kosten en baten positief is, draagt het project, het plan of de maatregel bij tot de maatschappelijke welvaart.

Ik zal kort toelichten hoe dat in zijn werk gaat. Er wordt afgewogen tegenover een nulalternatief, dat bestaat uit de huidige situatie, samen met wat aan autonome ontwikkeling kan worden verwacht. Dat zijn prognoses op het vlak van bijvoorbeeld het aantal verplaatsingen dat men kan verwachten. Het nulalternatief omvat ook wat er sowieso al aan beleid is vastgelegd. Daartegenover wordt dan afgewogen wat de effecten van het projectalternatief zijn, eventueel nog met andere referentiealternatieven.

Twee ontwikkelingspaden worden vergeleken, eentje zonder project en eentje met project. Daarbij is aan de ene kant sprake van de directe effecten op het vervoerssysteem, bijvoorbeeld de verschillen in kosten – tijd, voertuigkosten, comfort – van verplaatsingen tussen die twee alternatieven. Maar daarnaast zijn er ook een aantal indirecte economische effecten, bijvoorbeeld de effecten die gesorteerd worden op een aantal andere markten en sectoren.

Zo blijkt uit een aantal analyses die reeds zijn gebeurd, dat investeringen in openbaar vervoer effecten kunnen hebben binnen het vervoerssysteem zelf, maar bij andere modi. Bijvoorbeeld: door het weghalen van een aantal reizigers van het wegennet, kan een investering in openbaar vervoer tot en met het vrachtvervoer gaan faciliteren in de omgeving van de ingreep in het openbaar vervoer zelf. Indirecte effecten hebben veeleer te maken met zaken als werkgelegenheid en fiscale economische effecten.

Daarnaast zijn er uiteraard nog een aantal externe effecten buiten het hele systeem. Het gaat dan onder andere om effecten op omwonenden, natuur, milieuparameters. Die kunnen ook in rekening worden gebracht, zowel aan de kant van de kosten als de baten. Aan de kant van de kosten heb je uiteraard ook nog de directe investeringskosten, exploitatiekosten, onderhoudskosten en nog een aantal andere kosten die daarbij komen kijken.

De uitkomst van zo'n maatschappelijke kosten-batenanalyse drukt men uit in een netto contante waarde. Daarbij wordt de rentabiliteit van het investeringsproject berekend en uiteindelijk omgezet in een baten-kostenverhouding.

De tramprojecten die De Lijn in de pijplijn heeft zitten, worden aan dergelijke maatschappelijke kosten-batenanalyses onderworpen. We zijn daarmee begonnen voor er sprake was van die gemeenschappelijke methodiek, die binnen Mobiliteit en Openbare Werken ontwikkeld is in de periode 2012-2013. Er zijn ook al een aantal eerdere projecten aan een dergelijke maatschappelijke kosten-batenanalyse onderworpen. De projecten van het Brabantnet zijn de eerste geweest die onderworpen zijn aan die methodiek, die gemeenschappelijk is voor het volledige beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Een van de zaken die ter sprake zijn gekomen bij de bespreking van het rapport van het Rekenhof met betrekking tot de onderbouwing van de tramprojecten van De Lijn, was dat je bij de projecten die op dit moment lopen of in uitvoering zijn, een onderscheid hebt tussen een aantal projecten van beslist beleid, waarvoor destijds geen maatschappelijke kosten-batenanalyse volgens deze methodiek is uitgevoerd, en een aantal andere waarvoor dat wel degelijk het geval is geweest.

Met de tramprojecten willen we hoogwaardig openbaar vervoer creëren, met name door het aanbieden van een hogere capaciteit. Ik moet wel zien wat ik zeg, want de markt is constant in beweging op het vlak van capaciteit en aansturing van voertuigen. De tramcapaciteit ligt over het algemeen hoger dan die van een bus. Er zijn een aantal nieuwe vormen in ontwikkeling op het vlak van hoogwaardig busvervoer die maken dat de zaken wat dichterbij elkaar komen te liggen en die maken dat we daar in de toekomst absoluut rekening gaan moeten mee houden, ook bij het uitvoeren van maatschappelijke kosten-batenanalyses.

Belangrijk is dat de kwaliteit van de projecten in hoge mate wordt bepaald door de mogelijkheid om in eigen bedding te kunnen rijden. We beschouwen dat eigenlijk als een *conditio sine qua non* om nieuwe tramexploitatie te kunnen verantwoorden. Er zijn minder doorstromingsproblemen bij eigen bedding. Het liefst combineren we dat dan met de nodige verkeerslichten op de eventuele kruispunten.

Men moet natuurlijk infrastructuur aanleggen: sporen en bovenleidingen. Dat maakt het duurder dan busexploitatie. Er zijn bijkomende kosten voor onderhoud. De energiekost daarentegen kan wat lager liggen, afhankelijk van de evolutie van de diverse energieprijzen. Omgerekend per reiziger komen we tot een lager gemiddelde in de tramexploitatie.

Sinds 2007, tenminste voor die infrastructuurgebonden projecten die een bepaalde kritische massa overschrijden qua investeringswaarde, heeft de Vlaamse Regering ons gevraagd om dat te financieren via alternatieve financieringsvormen. Tot nog toe hebben we belangrijke projecten gerealiseerd via pps-samenwerking. Wegens de maatschappelijke gevoeligheid van de thematiek en het feit dat we ingrijpen in het stedelijk en gemeentelijk weefsel hebben we er mee voor gekozen om de pps te organiseren via participatieve weg. Lijninvest, dochter van De Lijn die zich bezighoudt met alternatieve financiering, participeert in belangrijke traminfrastructuurprojecten die de afgelopen jaren letterlijk op de rails zijn gezet. Dat wordt op dit ogenblik bekeken en geoptimaliseerd, mee in het licht van de u wellicht allemaal bekende wijziging in de beleidslijnen van Eurostat om pps-constructies 'off balance' te kunnen organiseren.

Er zijn dus enkele projecten operationeel waarvoor al beschikbaarheidsvergoedingen in het kader van pps-samenwerking worden betaald. Eentje daarvan is het project Brabo 1. Dat is volledig afgerond en operationeel. Dat is de verlenging van de lijn Deurne-Wijnegem en de lijn Mortsel-Boechout, met inbegrip van de bouw van een nieuwe stelplaats in Deurne. De contractsluiting daarvoor is gebeurd in 2009. Het beschikbaarheidscertificaat is een beetje

verschillend. De lijn Deurne-Wijnegem was eerder klaar dan Mortsels-Boechout. U ziet hier de data staan. Intussen is ook het voltooiingscertificaat afgeleverd. Die lijnen zijn volstrekt operationeel. Ik mag zeggen dat er behoorlijk wat reizigers op afkomen. Het is een succesvolle ingreep geweest.

Brabo 2 is een ander project in het kader van de uitbouw van de traminfrastructuur in Antwerpen. Brabo 2 gaat over de heraanleg van het Operaplein, het doortrekken van de tramlijn over de Noorderleien, de bediening van het Eilandje, de doortrekking van een tramlijn tot aan de Havanasite in het noorden van Antwerpen. De aanbestedingsfase loopt. De best and final offers (BAFO) zijn ontvangen. Er is een voorkeursbieder aangeduid. De geplande contractsluiting is voor het voorjaar. De geplande beschikbaarheidsdatum als de werken eenmaal gestart zijn, is voor medio 2018. Intussen zijn in samenwerking met de stad Antwerpen en de collega's van Wegen en Verkeer alle voorbereidende activiteiten aan de gang, onder andere op het vlak van nutsleidingen. Zodra het contract is gesloten, kunnen we starten met dit project.

Nog een project is Lijninvest Antwerpen 1 (LIVAN). De commissieleden die ons onlangs vereerd hebben met een bezoek, hebben de werken in uitvoering kunnen zien in de premetrokoer. LIVAN 1 is de ingebruikname van de premetrokoer onder de Turnhoutse Baan en de doortrekking van een tramlijn in de richting van het rondpunt van Wommelgem, wat eigenlijk een belangrijke stap zou moeten kunnen zijn in het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad Antwerpen van de oostelijke kant.

De werken zijn bijna aan finalisering toe. We verwachten dat de werken die op 4 maart 2013 zijn gestart, tegen begin maart 2015 zullen worden afgerond. Dan moeten er nog enkele tests worden uitgevoerd, maar dat is nu al aan de gang. De officiële openingsdatum van het LIVAN 1-project is vastgesteld op 18 april 2015. Dan zal een gedeelte van de premetrokoers die er al tientallen jaren liggen, in gebruik kunnen worden genomen. Voor de anekdote: ik heb de gelegenheid gehad bij de viering van de laureaten van de arbeid van De Lijn de man te vereremeren die al sinds de jaren 70 instaat voor het structureel onderhoud van de ruwbouw. Hij is net met pensioen gegaan. Uiteraard zal hij mee worden uitgenodigd op de openingsplechtigheid van wat hij al die tijd zo goed mee heeft helpen onderhouden. De planning wordt nauwgezet gevolgd en alles loopt volgens schema.

LIVAN 2, eveneens voor Antwerpen, zit in de studiefase. Dat gaat over een tramverlenging vanuit Mortsels naar Kontich. Binnen het grondgebied van Antwerpen-stad is er de verlenging van de tramlijn van het Olympiadeplein naar Wilrijk. Wat op dit moment ter studie ligt, is de ingebruikname van de allerlaatste in ruwbouw aanwezige premetrokoer, namelijk die tussen de Kerkstraat en de Pothoekstraat in de richting van het Sportpaleis. Daarbij zou een opening kunnen worden gecreëerd om eventueel een tramlijn door te trekken in de richting van Schilde.

In Oost-Vlaanderen werkt men volop aan de tramverlenging naar Zwijnaardedorp. We hebben eerder tramlijn 21 en 22 tot aan Zwijnaardebrug kunnen brengen. Dat wordt nu verlengd tot Zwijnaardedorp. Die werken zijn gestart begin 2014. De ingebruikname van de verlenging is gepland in 2015. Omdat de kritische massa in termen van investeringswaarde van dit project te laag was om dat in het kader van een pps te structureren, wordt dit project uitgevoerd via de klassieke financieringsmethode, dus via kapitaalsubsidie.

Eveneens in uitvoering, in termen van kilometers misschien een klein project, maar qua maatschappelijke waarde en reizigerspotentieel een belangrijk project, is de tramverlenging van lijn 4 naar het Universitair Ziekenhuis van Gent.

Daarvan zijn de werken ook in uitvoering. Het einde daarvan is gepland tegen eind december 2015.

Hier ziet u de plannen die zijn gemaakt voor andere projecten in en rond Gent. Op dit ogenblik zijn we bezig met twee heel belangrijke studies, uiteraard samen met de stad Gent. De MKBA van de vertramming van wat op dit ogenblik bundel 7 is – Sint-Denijs-Westrem - Gent-Sint-Pieters - Gent-Zuid - Gent-Dampoort, een heel belangrijke as in wat de verbetering moet worden van de trambediening van de stad Gent, de verbinding binnendoor tussen de twee belangrijke NMBS-stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort –, is gepland voor dit jaar, net zoals de beslissing over het project-MER.

Lijn 3 is de lijn Mariakerke-Korenmarkt-Dampoort. Daar is de kennisgevingsnota gerealiseerd. Dit jaar gaan we in de richting van het project-MER en de MKBA. Lijn 3 is een belangrijke lijn, ook in termen van aantal reizigers, en is op dit ogenblik in volle voorbereiding.

Er is ook een studie van de mogelijkheid om het belangrijke stadsvernieuwingsproject rond de Oude Dokken te voorzien van een trambediening. Dit jaar is er sprake van een project-MER (een eventuele ontheffing) en een MKBA.

Dan een project dat op zich niet zo heel omvangrijk is in termen van spoorafstand, maar wel een belangrijke rol kan spelen voor de ontwikkeling van de site van The Loop in Gent. De uitvoering van de aanpassing van de bestaande infrastructuur van dat project gebeurt in 2015. Ook daar gaan we het project-MER en de MKBA aanvatten.

We hebben Antwerpen en Oost-Vlaanderen gehad. Het Brabantnet is een cluster van projecten dat volgens de nieuwe methodiek van MKBA's is onderzocht. Het gaat over drie interregionale tramverbindingen rond en naar Brussel tegen 2020. Dat is de geplande realisatieperiode die we willen hanteren. Afhankelijk van de resultaten van die MKBA, is er een prioritering gebeurd die goed overeenkomt met wat er aan maatschappelijk draagvlak is of niet is in verband met de aanleg van die tramprojecten. Het gaat over de groene lijn die u ziet, de sneltramlijn tussen Willebroek en Brussel langsheen het traject van de A12. De rode lijn is een ringtram tussen Jette en Zaventem, de meest noordelijke ringverbinding, en de zogenaamde luchthaventram tussen Brussel en Zaventem-Luchthaven, die ook als prioritair uit de MKBA-studie is gekomen.

In 2014 hebben we met betrekking tot deze lijnen eigenlijk vooral ingezet op communicatie met de betrokkenen, en dus uiteraard ook vooral met de lokale besturen. In samenwerking met die lokale besturen zijn er informatiemomenten georganiseerd, zijn er infobrochures uitgedeeld en zijn uiteraard ook de adviesraden betrokken bij het hele project in zijn verschillende deelaspecten.

Ik kom tot de indicatieve timing voor het vervolgtraject. In 2014-2015 is er het opmaken van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, met publieke consultatie. Voor dit jaar, 2015-2016, is er het opmaken van de project-MER. In 2016 wordt dan de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd, ook weer met publieke consultatie. Ondertussen zijn we uiteraard ook bezig met het ruimtelijk uitvoeringsplan. Er moeten een aantal verwervingen gebeuren. In 2016-2017 zouden, als de planning verder kan worden gevolgd, onder meer de onteigeningen die nodig zouden zijn, dan kunnen gebeuren, uiteraard na een ministerieel besluit. Ook in die periode is er de stedenbouwkundige vergunning. Dan is het de bedoeling om in de periode 2017-2019 de aanbesteding en de aanleg van de nodige infrastructuur te kunnen realiseren.

In Limburg is het plan van de drie sneltramlijnen en de daarmee verbonden hertekening van het hele autobusnet eigenlijk de basis van datgene waaraan we

aan het werken zijn. Er is de sneltramlijn Hasselt-Maastricht, via Lanaken. Het is uiteraard ook de bedoeling dat die via een DBFM-opdracht (Design Build Finance Maintain), via pps wordt gerealiseerd. Het is de bedoeling dat dit vanaf de Nederlandse grens tot Maastricht wordt uitgevoerd door de stad Maastricht en de provincie Nederlands-Limburg. De eerste offertes in de aanbestedingsprocedure zijn ontvangen: het technische gedeelte in maart en het financieel-administratieve gedeelte een beetje later. De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning is in 2014 ingediend. De geplande contractsluiting in verband met de aanleg van deze lijn situeert zich in het najaar van dit jaar. Zoals het er nu naar uitziet, zou dit in het najaar van 2018 ter beschikking moeten zijn.

Er zijn wel een paar belangrijke aandachtspunten, die ik hier uiteraard ook moet meegeven. Er zijn een aantal overwegen, met name op het grondgebied van de gemeenten Diepenbeek en Bilzen, waaraan verkeersveiligheidswerken moeten gebeuren als de sneltramlijn daar ook haar tracé zal krijgen. Ter zake moeten we samenwerken met Infrabel. Ook is er een aandachtspunt op het vlak van de timing. Van Nederlandse zijde heeft men een aantal technische en budgettaire issues kenbaar gemaakt. Wij hebben die informatie ontvangen, net als de minister. Dat wordt nu verder onderzocht.

Dan is er West-Vlaanderen. Wat al langer in de pijplijn zit, is een mogelijke Kusttramverlenging van Koksijde richting Veurne. De studiefase is aan afronding toe. Een belangrijk project dat ook zijn impact heeft op de trambediening, met name ook weer op de Kusttrambediening, is het Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) voor de verdere uitbouw van de haven van Zeebrugge. Dat wordt op dit moment ook bestudeerd. Daarnet refereerde ik even aan de nieuwe ontwikkelingen die zich voordoen op het vlak van hoogwaardig busvervoer. In dat verband vermeld ik ook het project van een mogelijke verbinding van het station van Kortrijk naar Hoog Kortrijk, waar zich onder andere de universiteitscampus bevindt, maar ook bijvoorbeeld een zeer belangrijke ziekenhuiscampus. Daar is in ieder geval heel uitdrukkelijk ook de afweging tussen een hoogwaardige busverbinding en een tramverbinding mee opgenomen in de hele studie en de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Het regeerakkoord vermeldt ook een aantal projecten op het vlak van trambediening door De Lijn die ik hier ook nog even wil overlopen. Brabo 2 is aan de orde gekomen. The Loop is aan de orde gekomen, net als de tramlijn Hasselt-Maastricht en de tramtunnel in het kader van het SHIP-project van Zeebrugge. Er zijn de drie prioritaire tramlijnen van het Brabantnet die ik daarnet heb beschreven, maar er is ook bijvoorbeeld de vervanging van de Kusttrams, die toch al een behoorlijke leeftijd hebben bereikt en aan vervanging toe zijn.

In het akkoord zijn er een aantal verder te onderzoeken verbindingen opgenomen. Er is de premetrokker onder de Kerkstraat en de Pothoekstraat, die ik al heb vernoemd. Er is de tramlijn Hasselt-Genk-Maasmechelen: dat is de tweede tramlijn van het Limburgse Spartacusproject. Er zijn de vermelde tramverbindingen in Gent, met het vertrammen van de buslijnen 7 en 3. Er is Koksijde-Veurne. Er is Kortrijk-Hoog Kortrijk. Er is een mogelijke verbinding tussen Brugge en Zeebrugge, waarbij het tussen haakjes de bedoeling is dat we een analyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse doen, die ook rekening houden met de mogelijkheid dat men uitkomt bij een spoorexploitatie, bij een heavyrailexploitatie of een tussenvorm. Er is ook de vermelde tramverlenging in Antwerpen tussen Olympiade en Wilrijk, en tussen Mortsel en Kontich. Ook wordt de mogelijkheid verder onderzocht om de bestaande tramlijn vanuit Antwerpen richting het westen door te trekken vanuit Melsele naar Beveren. Dat is nog niet ter sprake gekomen.

Dat zijn in een notendop de projecten die we hebben kunnen uitvoeren in de afgelopen periode, die in uitvoering zijn, of die, op een of andere wijze, in

voorbereiding zijn. Het is een hele boterham. Zoals gezegd, willen we, zeker wat betreft de nieuwere projecten, de hoogwaardige busverbindingen mee in de berekeningen en in de potentiële afweging betrekken.

Bedankt voor uw aandacht. Uiteraard sta ik open voor al uw vragen. Ik kan u niet garanderen dat ik ze allemaal in detail zal kunnen beantwoorden, maar ik doe mijn best.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Ik begin met de meer algemene bedenkingen, dan kom ik wel op mijn ingediende vraag, die specifiek op een aspect van het Brabantnet ingaat.

Vorig jaar in februari hebben wij nog met het vorige parlement in deze commissie een zeer kritisch rapport van het Rekenhof over de tramprojecten besproken. Daarin werd vooral kritiek geleverd op de besluitvorming inzake trams. Hoe werd er geprioriteerd, wat met de MKBA's, de beschikbaarheidsvergoeding: het kwam allemaal aan bod. Maar het was wel een rapport over oudere tramprojecten, waarvan er ondertussen al een groot deel gerealiseerd of in realisatie zijn. Het is zeer jammer dat we vandaag niet beschikken over het opvolgingsrapport van het Rekenhof. Dat had hier perfect bij aangesloten.

Er stonden in het rapport van het Rekenhof een aantal aanbevelingen. Nu kunnen we toch al eens vragen in welke mate er al rekening mee wordt gehouden bij De Lijn. Wat betreft de prioritering van projecten heeft de Vlaamse Regering al haar duit in het zakje gedaan door in het regeerakkoord een aantal duidelijke keuzes voorop te stellen en een aantal andere tramprojecten, die vroeger allemaal in één groot geheel zaten, af te zonderen en te stellen dat daarop nog verder moet worden gestudeerd. Daar is het de verdienste van de vorige Vlaamse Regering om die uniforme MKBA te hebben ontwikkeld, over de beleidsdomeinen heen. Die MKBA werd voor het eerst toegepast op het Brabantnet.

Ik wou nog eens refereren aan de heer Jens-Christian Høj van de OESO, die hier op 16 januari 2014 onze commissie heeft verblijd met zijn survey van België. Over de MKBA zei hij: "Er rijzen vragen bij de ernst van de vele kosten-batenanalyses die in Vlaanderen worden gemaakt. Ze worden vaak gebruikt bij de aanleg van tramlijnen. Als men iets verandert aan de centrale variabelen, verandert het resultaat totaal. Het is dus erg gemakkelijk om dat te doen en het gewenste resultaat te voorschijn te toveren." En zo gaat dat nog even door.

Ik zou zeker willen zijn dat we de methode van de MKBA die we nu hebben, die al werd toegepast op het Brabantnet en die we allicht zullen toepassen op de nog te bestuderen projecten, wat nader onder de loep nemen, zodat we zeker zijn dat het de juiste methode is, zodat binnen een paar jaar de heer Høj of zijn opvolger hier niet opnieuw hetzelfde komt vertellen. Wij hebben in het verleden al gepleit voor een dubbelcheck van de MKBA. Dat gebeurde ondertussen, ik dacht door het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), maar dat gaat puur over cijfers enzovoort. Misschien is het goed om eens aan het Rekenhof te vragen om die methode aan sich eens te onderzoeken. Wij moeten deze algemene vraag misschien als parlement stellen en daarom niet rechtstreeks aan de minister.

De slide over de MKBA was op voorhand niet heel duidelijk, maar door de uitleg is het duidelijk dat het meer is dan de vergelijking met de nuloptie. Mijnheer Kesteloot, u hebt ook verwezen naar mogelijke andere opties waarmee kan worden vergeleken, andere hoogwaardige alternatieven voor een tram. Bij vorige besprekingen gaf u altijd het voorbeeld van Kortrijk. In hoeverre is de MKBA Kortrijk al klaar? Is daar de vergelijking gebeurd tussen hoogwaardig busvervoer,

niet met een minibusje uiteraard maar met een deftige bus, en de tram, en wat is daaruit gekomen?

Vergelijkingen om projecten te prioriteren in Vlaanderen: dat is nu gebeurd in het regeerakkoord zelf. Maar hoe worden de prioriteiten in Vlaanderen in de toekomst vastgelegd? Dat vraagt toch ook aandacht.

In de algemene uiteenzetting mis ik de kostprijs van alle opgesomde projecten, zowel van de infrastructuur als van de aankoop van voertuigen en van de eventuele latere exploitatie, zeker in het kader van wat wij gisteren bij de monitoring van de begroting 2014 te horen hebben gekregen. Ik citeer daaruit, uit een voetnoot: "exclusief een eventuele herclassificatie van de VIA-projecten R4 Gent, Zaventem en Noord-Zuid Kempen. Deze projecten zouden een bijkomende negatieve impact hebben van 105 miljoen euro bij herclassificatie." Het gaat hier over pps-projecten.

Wij en in het bijzonder de voorzitter van het parlement hebben dat hier al enkele jaren gezegd. Die pps-projecten tot een goed einde brengen, waarbij iedereen, tot in Europa toe, akkoord gaat, wordt steeds moeilijker. Dat voel je langs alle kanten aan, en het is een eufemisme om het zo te stellen. We hebben hier weinig of geen cijfers gezien. Hoe gaan we dit allemaal betalen? Zal het nog kunnen met een pps? Dat was mijn algemene vraag.

Ik wil nu even inzoomen op het Brabantnet, waarover ik een vraag heb ingediend. De doelstellingen van het Brabantnet zijn uiteraard het uitwerken van hoogwaardige regionale tramlijnen die zoveel mogelijk nieuwe reizigers zullen vervoeren als deeloplossing voor de congestie in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). Dat is haalbaar op korte tot middellange termijn. Die tramlijnen kunnen een ruimtelijke structurende rol vervullen. Het Brabantnet is daarom essentieel voor een betere mobiliteit in Vlaams-Brabant.

Het is een plan voor drie prioritaire tramlijnen rond Brussel: een sneltramlijn, een luchthaventram en een ringtram. In het Vlaams regeerakkoord staan die bij de prioriteiten. Ook in de beleidsnota bent u daarop teruggekomen, minister. U hebt gezegd: "De aanpak van de ring rond Brussel is meer dan alleen een wegenproject. Ik opteer voor een geïntegreerde aanpak waarin ook de aanleg van het fiets-GEN en drie bijkomende tramverbindingen worden voorzien."

We hebben nu een mooie presentatie gekregen over wat er momenteel gebeurt in Brabant. Behalve in een stukje van Tervuren rijdt daar geen enkele tram meer rond. Voor Vlaams-Brabant is dat iets om naar uit te kijken. We willen dat zo goed mogelijk opvolgen. De bevolking wordt daarbij betrokken, De Lijn doet alle mogelijke inspanningen om te informeren en goed samen te werken met de gemeentebesturen.

Wanneer er sprake is van een voorkeurstracé dat is vastgelegd door de vorige regering en men ziet daadwerkelijk waar die trams zullen rijden, dan krijgt men automatisch ook te maken met protest. Het is niet voor niets dat mijn collega uit Vilvoorde hier vandaag aanwezig is, hij zal daar zeker op terugkomen. De vraag is of er bereidheid bestaat bij De Lijn en de regering om voorkeurstracés te herbekijken wanneer er alternatieven worden voorgesteld door gemeenten, inwoners enzovoort. Welke invloed heeft dat dan op de timing? We hebben hier een timing gekregen waarin staat: 2017 tot 2019, aanbesteding en begin van de werken. Wanneer we aan voorkeurstracés gaan sleutelen, zal dat een impact hebben. Welke impact?

Er is ook het probleem van de lijn van Willebroek naar Brussel. Daar komen we op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Om die interregionale tramverbinding te kunnen realiseren is een samenwerking met het Brusselse

Gewest en de MIVB essentieel. Het is cruciaal dat dit tramnet in en rond Brussel voor de reizigers een geïntegreerd netwerk vormt. Daarom besliste de Brusselse Regering op 28 februari dat De Lijn en de MIVB verder zouden samenwerken om samen een gemeenschappelijk project uit te werken voor de uitbreiding van het interregionale tramnet in en rond het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

In een interview met Brussel Deze Week heeft de bevoegde Brusselse minister, Pascal Smet, bevestigd dat er op korte termijn geen tram komt van het Rogierplein naar Thurn & Taxis. In het beheerscontract met de MIVB stond nochtans dat die werken al in 2017 zouden kunnen starten.

Een essentieel onderdeel van dit plan is de Picardbrug. De nieuwe Brusselse Regering stelt nu voor om die trambrug te vervangen door een voetgangers-, fiets- en busbrug, die al in 2018 in gebruik zou kunnen worden genomen. Later kan er dan eventueel nog een hoogwaardige verbinding komen, maar voorlopig moet voor de Brusselse Regering een busbrug volstaan.

Deze trambrug is nochtans even cruciaal voor de tramlijn die we van Willebroek naar Brussel-Noord zouden willen aanleggen. Uit de tracéstudie blijkt immers dat voor het deeltracé A, Brussel-Noord en de Heizel een tracé via Tour & Taxis en Bockstaal tot de Heizel het meest beloftevolle is, dit vanwege de korte reistijd en het groot vervoerspotentieel. De Lijn zou de nieuwe bedding met de MIVB kunnen delen. Verder staat in die studie aangegeven dat een tracé over de bestaande beddingen een voorlopige optie kan zijn in afwachting van de realisatie van het tracé via Tour & Taxis. Omdat een overstap van een Vlaamse tram op een Brusselse bus voor dat laatste stukje richting Brussel-Noord niet wenselijk is, wil ik dan ook een aantal vragen richten aan de minister. Mijn vragen zijn intussen nog actueler geworden omdat Pascal Smet in antwoord op een vraag van de heer Paul Delva in het Brussels Parlement op 5 januari heeft geantwoord: "Lange tijd werd ervan uitgegaan dat de tram van Willebroek via de Emile Bockstaellaan en Tour & Taxis naar het Noordstation zou rijden maar de buurtbewoners en de stad Brussel verzetten zich daartegen. Het alternatief is om de tram via Esplanade naar Brussel-Noord te laten rijden."

Het probleem daarmee is echter dat bij de maatschappelijke kosten-batenanalyse een van de alternatieven er als tweede uit is gekomen. Dat is immers een omweg, er zit minder potentieel op en de vraag is net als in Vilvoorde of we daarin meegaan, of we voor een andere tracékeuze gaan of ons eigen tracé blijven verdedigen. In het geval van het Brusselse Gewest vrees ik dat we het nog een tijdje zullen moeten verdedigen. En als we het tracé moeten wijzigen, wat is dan de impact op de timing?

Minister, klopt het dat de Brusselse Regering de trambrug, de zogenaamde Picardbrug, zal vervangen door een voetgangers-, fiets en busbrug? Is er daarover al overleg geweest tussen u en Pascal Smet? Zo ja, wanneer was dat dan? Wat waren de conclusies? Zo niet, is er dan een overleg gepland en wanneer? Heeft deze beslissing gevolgen voor de tracékeuze? Zo ja, welke? Zal deze beslissing gevolgen hebben voor de timing en planning van deze tramlijn? Is er daardoor een meerkost voor de tramlijn Willebroek-Brussel? Zo ja, welke?

Mevrouw Bastiaens is verkouden en is moeten vertrekken. Ze had een vraag bij LIVAN 1. De mensen die er tijdens het werkbezoek bij waren, zullen zich herinneren dat we toen op de Turnhoutsebaan twee gesloten stations hebben gezien. Indien die stations zouden kunnen worden opengewerkt, zou dat interessant zijn voor de ondergrondse tramlijn die op 18 april 2015 van start gaat. Er wordt met betrekking tot LIVAN 2 al een en ander onderzocht. Dat staat in de nota. Wat mij betreft, ligt LIVAN 1 er echter een beetje onafgewerkt bij. Die twee haltes zouden ook kunnen worden uitgewerkt. Mevrouw Bastiaens vroeg

zich af of hiermee in verdere onderzoeken rekening zal worden gehouden. Dat stond niet in de presentatie. Misschien wordt dat mee onderzocht in de andere onderzoeken met betrekking tot de toekomst van Antwerpen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, ik zou het vooral willen hebben over lijn 1, de sneltram die in uitvoering van het Spartacusproject van Hasselt naar Maastricht zou rijden. Dat is een vergevorderd project. Op het terrein zitten we momenteel echter met een standstill.

Ik wil er even aan herinneren: 'pacta sunt servanda'. De sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht is in 2004 voor het eerst in een Vlaams regeerakkoord opgenomen. In de begroting werd toen 55 miljoen euro ingeschreven. Dat was niet de kostprijs. Dat geld was bedoeld om het hele sneltramproject van de grond te krijgen.

De Vlaamse Regering bestond toen uit CD&V en de N-VA, die toen nog een kartel vormden, Open Vld en sp.a. Dat was een bijzondere constellatie. Enkel Groen, het Vlaams Belang en de Union des Francophones zetelden in de oppositie.

Dit dossier is vooral de voorbije vier jaar in een enorme stroomversnelling terechtgekomen. De status ervan is nogmaals bevestigd door het dossier in het Vlaams regeerakkoord op te nemen. Het is ook opgenomen in het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK), een reconversieprogramma dat Limburg moet helpen de slag van de sluiting van de Fordvestiging het hoofd te bieden. Als we kijken naar wat de voorbije vier jaar is gebeurd, zijn we te ver gekomen om er nu nog van af te stappen.

Hoewel ik ten aanzien van De Lijn soms kritisch ben, moet ik zeggen dat mensen als de heer Van Overvelt en de heer Smeets voortreffelijk werk hebben geleverd. De heer Smeets staat de gemeentebesturen op het terrein met raad en daad bij. Hij informeert, begeleidt en ondersteunt. Hetzelfde geldt voor het Agentschap Wegen en Verkeer, waar ik me vorige week heel kritisch over heb uitgelaten. Het betreft hier immers een gecombineerd project. Er zijn heel wat wegenwerken, verkeersveiligheidsprojecten en rotondes aan gekoppeld.

De diensten hebben daar al ontelbare werkuren in gestoken. Er zijn ook al duizenden en duizenden euro's besteed. Dat valt ondertussen al niet meer te berekenen. Ik kan hiervoor naar mijn eigen gemeente kijken. Hetzelfde geldt echter voor Hasselt, Diepenbeek en Bilzen. Er zijn inrichtingsplannen, mobiliteitsplannen en beeldkwaliteitsplannen opgesteld. Er zijn hoorzittingen met kritische en minder kritische mensen gehouden. Er zijn discussies over voorkeurtracés gevoerd. Uiteindelijk is op dat vlak toch de grootste gemene deler gevonden.

De gemeenteraden hebben beslissingen genomen. Voordien zijn commissievergaderingen georganiseerd. De mensen zijn geïnformeerd en begeleid. Uiteindelijk is een besluit genomen. Finaal zijn de contracten met alle betrokken partners afgesloten. Ik kom daar straks nog op terug. Het gaat om de gemeentebesturen, de gemeente Maastricht en de Nederlandse provincie Limburg.

We zijn te ver gekomen om nu een standstill te ondergaan. In Limburg is iedereen voor of tegen dit dossier. Iedereen vraagt zich af of de overheid en de politiek nog de capaciteit hebben om grote mobiliteitsdossiers tot een goed einde te brengen. We praten erover, maar op het terrein stellen de mensen een machteloosheid vast.

We kennen het probleem allemaal. Plots zijn in Nederland stabiliteitsproblemen met de zogenaamde Wilhelminabrug ontdekt. Dat brengt kosten met zich mee.

Bovendien hebben een aantal instanties langs Nederlandse zijde een bezwaar ingediend bij de Nederlandse Raad van State. Iedereen weet dat het uiteindelijk om de politieke wil gaat. Zeker de mensen die al lang politicus zijn, weten dat het erom draait of we iets willen of niet willen.

De Nederlandse Raad van State werkt met een bestuurlijke lus. Als in een gedeelte van een procedure een probleem ontstaat, wordt dat punt geïsoleerd. De overheid krijgt de kans dit te repareren zonder het hele project overboord te gooien.

Minister, ik heb al naar het Vlaams regeerakkoord en naar SALK verwezen. Eind november 2014 heb ik u door middel van een actuele vraag met de problematiek geconfronteerd. Nederland moet het contract nakomen. Hoewel dit wordt herhaald, gebeurt er niets.

U geniet de volle steun van alle partijen. Dit is een onderdeel van het Vlaams regeerakkoord. De oppositie moet hiermee doen wat ze denkt te moeten doen. De meerderheidspartijen hebben zich hiertoe verbonden.

Volgens mij moet u wat actiever zijn op het terrein. In Nederland wordt naar de Nederlandse Raad van State verwezen. Dat orgaan heeft echter een andere impact dan bij ons. Ze hebben daar drie of vier jaar vergaderd. Ik herhaal echter dat er contracten zijn afgesloten.

Het lijkt me tevens belangrijk dat u met betrekking tot dit project nog eens uw akte van geloof aflegt namens de politieke strekking die u vertegenwoordigt. Volgens sommigen is de vijand van mijn vijand mijn vriend. Ze vragen zich af of de N-VA dit wel echt wil. Ik ga ervan uit dat iedereen het voordeel van de twijfel geniet. Uw partij heeft de nodige kritische opmerkingen gemaakt. Dat is eenieders goed recht. Op een bepaald ogenblik heeft de Vlaamse Regering echter een besluit genomen. De lokale besturen en de Vlaamse overheid hebben contracten afgesloten. Daar zijn ook nog provinciale instanties en SALK bij betrokken. Het staat in het Vlaams regeerakkoord. Ik ga ervan uit dat u het gegeven woord en de gezette handtekening zult respecteren.

Met uw autoriteit als minister van Mobiliteit en Openbare Werken zult u zich mee op het terrein moeten engageren. De mensen van De Lijn doen hun werk, maar De Lijn is slechts een instantie. Als een stads- of provinciebestuur op een bepaald ogenblik vooral tijd wil kopen en er vanonder wil muizen, dan moet u duidelijk maken dat dit niet meer kan.

Ik heb een historisch overzicht van de sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht in de marge van Spartacus laten opzoeken. In mei 2004 is daar de eerste aanzet toe gegeven bij de start van de toenmalige regering-Leterme. In februari 2007 hebben we de opname gehad van Spartacus in het mobiliteitsplan van de toenmalige Vlaamse minister van Mobiliteit, mevrouw Van Brempt. Op 30 juni 2008 is er een contract getekend tussen de Vlaamse en de Nederlandse minister van Mobiliteit. Op 13 december 2011 is er een contract getekend met de bevoegde gedeputeerde van de provincie Nederlands-Limburg en de bevoegde wethouder van de gemeente Maastricht. In 2011 is het definitieve traject vastgelegd van de sneltramlijn 1. Die liep over Hasselt, Diepenbeek, Bilzen, Lanaken en Maastricht. Op 13 oktober 2013 volgde de definitieve goedkeuring van het project door de Vlaamse Regering. Op 13 maart 2014 is de samenwerkingsovereenkomst getekend tussen alle betrokken partijen, namelijk toenmalig minister van Mobiliteit, mevrouw Crevits, De Lijn, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands-Limburg. Ik citeer: "Door de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst werden het kader en de uitgangspunten vastgelegd voor de realisatie van de sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht. De vooropgestelde planning met ingebruikname is januari 2018." Nu praten we al over het einde van 2018. Toen we in 2004 begonnen was de

doelstelling om in 2012 de sneltramverbinding operationeel te krijgen. "De taken en de verantwoordelijkheden van alle partners zijn in de overeenkomst omschreven."

Minister, ik verzoek u om zich voor dit dossier te engageren. Dit dossier is een punt van geloofwaardigheid voor het regeerakkoord, het SALK maar ook voor de ontelbare uren aan werk door De Lijn, AWV, lokale besturen en andere instanties, en de kosten die zijn gemaakt. In de vier betrokken gemeenten langs Belgische zijde is de omgeving voor het traject op vier jaar tijd volledig herzien. Er is met ontelbare mensen rond de tafel gezeten. En nu zeggen dat het allemaal maar om te lachen was omdat we niet meer in staat zijn grote projecten te realiseren, is een abdicatie van de politiek. We kunnen niet maken om aan alle mensen die ermee bezig zijn geweest, te zeggen dat het maar bezigheidstherapie was. Op een bepaald moment kiest men om ermee door te gaan. In 2004 is het startschot gegeven. We zijn ondertussen elf jaar verder. Het is niets te vroeg om met de realisatie te starten. Minnaar met vuur en passie of koele minnaar, op een zeker ogenblik als knopen zijn doorgehakt, moet iedereen het gegeven woord en de handtekening nakomen. We moeten omwille van onze geloofwaardigheid met zijn allen voor de uitvoering gaan.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, mijnheer Kesteloot, dames en heren, ik vind het positief dat De Lijn zich conform het Vlaams regeerakkoord focust op investeringen van projecten waarbij de maatschappelijke meerwaarde kan worden aangetoond en reëel is, waarvan de baten significant hoger liggen dan de kosten. Dat is een nieuwe benadering die nodig was.

Ik blijf wel een beetje op mijn honger zitten bij uw presentatie. Vorig jaar hebben we een heel uitgebreide gedachtewisseling gehad, waarbij we in detail de verschillende aspecten van zo'n MKBA hebben besproken. Die waardes werden toen meegegeven. Ik vind het jammer dat de huidige presentatie daar niet beter op aansluit.

U hebt terecht gezegd dat er voor een deel beslist beleid is, waarvoor al dan niet een MKBA werd uitgevoerd. Het lijkt me nuttig dat we constant de MKBA's en waardes meekrijgen en dat die geactualiseerd kunnen worden. Met Nederland worden we geconfronteerd met de wijziging van een lopend dossier. U noemt dat een aandachtspunt. Het lijkt me niet slecht om de wijzigingen die dat tot stand kan brengen, mee te geven in een MKBA. Dan is het nog aan De Lijn en de politiek om prioriteiten te bepalen en om het voortgezet beleid uit te rollen. Maar dan weten we ten minste op basis waarvan we het beleid uitrollen, en dat is belangrijk. Kunt u de waardes meegeven? In welke mate worden de MKBA's bijgestuurd en geactualiseerd zodat we steeds op de laatste cijfers beslissingen treffen?

Het belangrijkste is na te gaan hoe we in de toekomstige projecten de afweging maken. U maakt een opsomming die af en toe tot een timing komt. U geeft niet echt projectfiches. Dat is hier misschien niet helemaal de bedoeling, maar die moeten wel ter beschikking zijn.

Voor de toekomst is het belangrijk te weten hoe met die waarden wordt omgegaan. Gaat u zeggen dat het vanaf een bepaalde absolute waarde voor u een meerwaarde is? Of gaat u zeggen wat de ranglijst is en daar de vijf beste uit nemen? Dat is mij niet helemaal duidelijk.

We zijn ons allemaal bewust van de financiële noden, ook van de niet-onbegrensde mogelijkheden. Het is belangrijk dat De Lijn duidelijk maakt wat de prioriteiten zijn. Ik zou dan ook voor de toekomst graag een oplijsting zien. U maakt de klassieke oplijsting voor de provincies. Dat maakt het voor ons als

parlementsleden zeer overzichtelijk, maar het geeft meteen ook de provinciale reflex weer, waarbij ieder voor zijn eigen projecten wil rijden. Ik zou veel liever een andere benadering zien, waarin u zegt wat de netto meerwaarde is voor de maatschappij. Ik zou ook graag zien dat u in de toekomst die benadering er ook insteekt.

Ik kom heel concreet met een voorbeelddossier, namelijk de Antwerpse bekommernis. In april is er de opening van de lijn op de Turnhoutsebaan. We lezen vandaag een communicatie waarbij de Borgerhoutse meerderheid zich zorgen maakt dat er tram- of buslijnen zouden verdwijnen en dat er een tram onder de grond zou gaan. Ik denk dat dat een zeer enge bekommernis is. We moeten bekijken op welke manier het openbaar vervoer het best kan worden georganiseerd. Ik zou een andere bekommernis willen meegeven, namelijk dat de Turnhoutsebaan op een zo efficiënt mogelijke manier wordt gebruikt en dat dat het effect kan hebben dat bepaalde lijnen op een andere manier zullen worden georganiseerd. Ik merkte bij ons bezoek twee weken geleden, dat die bereidheid er bij u is. Ik wil graag nog eens de bevestiging dat we naar een zo efficiënt mogelijk openbaar vervoer gaan en niet de beperkte houding aannemen die er in het verleden af en toe was, namelijk dat we voor elke deur moeten vegen en overal wat lijnen moeten creëren, want dan gaan we niet op een efficiënte manier met overheidsmiddelen om.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Dank aan de heer Kesteloot voor de uiteenzetting. Ik wil me focussen, niet op Spartacuslijn 1 maar wel op het Spartacusproject.

Mijnheer Kesteloot, ik ben blij dat u in uw uiteenzetting al de nuance hebt gemaakt. Als ik het project voor Limburg zie, Spartacus, dan zie ik daar onmiddellijk 'sneltramlijn Hasselt-Maastricht' onder staan. Punt. Ik vind het toch nuttig om het op gang zetten van het Spartacusproject destijds nog eens in herinnering te brengen. Ik herinner me een van de eerste bovenlokale vergaderingen waar ik ooit als burgemeester werd uitgenodigd. Dat was een voorstelling van het Spartacusproject.

We vonden toen dat er veel te weinig werd geïnvesteerd in openbaar vervoer in Limburg. Er werd vooral in de richting van de NMBS geweest. Wij in Vlaanderen zouden dat oplossen met een knooppuntennetwerk. We gingen een lijn trekken van Hasselt naar Maastricht, een lijn van Hasselt naar Genk en Maasmechelen en een lijn van Hasselt naar Neerpelt. Op een gegeven moment is er een politieke forcing gevoerd dat het eerst Hasselt-Maastricht moest zijn, want die lijn ging de twee universiteiten verbinden. Die discussie ga ik vandaag niet opnieuw voeren. Ik heb er wel heel goed uit onthouden dat Spartacus zelfs niet alleen die drie lijnen was, maar dat Spartacus vooral een project was van drie lijnen waarop de lijnbussen konden aantakken en waarbij we een heel knooppuntennetwerk kregen.

Toen we twee weken geleden bij De Lijn een uiteenzetting kregen en de directeur van De Lijn Antwerpen zei dat we onze reizigers moeten leren dat we niet altijd een rit van A naar B kunnen aanbieden maar dat we misschien wel een rit A-K-B kunnen aanbieden en we op die manier veel meer potenties kunnen hebben, toen kwam dat voor mij heel herkenbaar over. Ik vind het jammer dat we ondertussen zo ver zijn dat voor de modale Vlaming het Spartacusproject is geworden tot de lijn Hasselt-Maastricht. Je krijgt daar een polarisatie tussen voor- en tegenstanders. Zoals de heer Keulen zegt, is er ondertussen al heel veel werk verricht. Ik wil in de commissie nog eens heel duidelijk stellen dat Spartacus veel meer is dan een lijn Hasselt-Maastricht, dat dat een knooppuntennetwerk zou moeten zijn waardoor je in Limburg een inhaalbeweging doet in het openbaar vervoer.

Als ik de verschillende lijnen nog eens mag overlopen, dan ben ik ook bezorgd over die lijn Hasselt-Maastricht, waar collega Christiaens u eind november 2014

al over heeft ondervraagd naar aanleiding van de perikelen in Maastricht. Ik wil u nog eens citeren. U hebt geantwoord dat u zou reageren als een rustige maar goede huisvader. Ik denk dat dat altijd een goede reflex is als er zich problemen voordoen. U hebt toen ook verwezen naar een ambtelijk overleg, dat op korte termijn zou uitmonden in een politiek overleg.

We hebben ondertussen begrepen dat er eind december spoedberaad is geweest in Nederland en dat de stad Maastricht en de provincie Nederlands Limburg u daar zouden hebben laten weten dat de 30 miljoen euro extra die nodig is om over de Wilhelminabrug te gaan, er niet zijn. Ze hebben die centen niet en ze willen die tramlijn inkorten. Dat is alleszins wat wij hebben vernomen uit de pers, minister. Ik zou willen weten of er op dat spoedberaad nog andere zaken zijn besproken en of er andere uitkomsten zijn geweest.

Ook mijn volgende vraag blijft. 'Pacta sunt servanda.' U hebt toen geantwoord dat we juridisch sterk staan. Ik denk dat dat inderdaad zo is. Welke stappen gaan we nu zetten om ervoor te zorgen dat we niet allebei in onze stelling blijven zitten, maar dat er oplossingen worden geboden voor een traject waar al heel veel stappen in gezet zijn, zoals collega Keulen al heel uitvoerig toegelicht heeft?

De lijn Hasselt-Neerpelt blijf ik een vreemd verhaal vinden. Dezelfde persoon die ons destijds kwam overtuigen dat De Lijn dat heel snel kon doen, kwam ons twee jaar later overtuigen dat het veel sneller kon via de trein. Vandaag hebben we dat opgenomen in de Vlaamse spoorvisie, waarover we nu niet moeten debatteren – dat zullen we nog wel eens doen. Maar ik krijg de indruk dat de lijn Hasselt-Neerpelt op Vlaams niveau is afgeserveerd. Het staat nu in de Vlaamse spoorstrategie, en daarmee is het probleem van onze tafel. Dat kan nooit de bedoeling geweest zijn. Het zal ons worst wezen wie uiteindelijk voor een lijn Hasselt-Neerpelt zorgt, maar ze moet er komen. Het kan niet zijn dat Vlaanderen het initiatief neemt, het afschuift naar de federale overheid en het erbij laat als we er niets meer van horen. Dan gaan we de discussie nog dikwijls voeren in deze commissie, minister.

De lijn Hasselt-Genk-Maasmechelen moet ik zoeken bij 'verder te onderzoeken verbindingen'. Daar kan ze nog de volledige legislatuur staan. Daarover krijg ik graag ook iets meer uitleg.

Mogen wij in Limburg nog altijd geloven dat Spartacus is wat het aanvankelijk was, een totaaloplossing voor een schrijnende achterstand aan openbaar vervoer? Of wordt het in Vlaanderen ondertussen gepercipieerd als het al dan niet uitvoeren van een lijn Hasselt-Maastricht?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, gedelegeerd bestuurder, collega's, in verband met de relatie tussen De Lijn en de steden en gemeenten is het mijn ervaring in Gent dat er wel hier en daar overleg en afstemming is, maar dat met betrekking tot belangrijke keuzes als de aankoop van nieuwe trams een structureel overleg ontbreekt. Ik wil een oproep lanceren, mijnheer Kesteloot, om te gaan naar een medezeggenschap voor steden en gemeenten in het beleid van De Lijn. In het verleden bij de maatschappijen voor intercommunaal vervoer (miv's) had een stad veel meer te zeggen. Bij De Lijn is dat een stuk minder het geval. Ik wil er een pleidooi voor houden om de stad structureel medezeggenschap te geven. Op welke manier ziet u een mogelijkheid om steden structureel inspraak te geven bij beslissingen van De Lijn?

In Gent werden we opeens geconfronteerd met veel nieuwe trams, wat we goed vinden, maar het bleken superlange trams te zijn, en dat is niet altijd evident in een middeleeuws kader als dat van Gent. Opeens kregen we ook de boodschap dat er tientallen bushokjes vernieuwd moesten worden. De communicatie naar

burgers en handelaars kon moeilijk gebeuren. Ik zeg niet dat het allemaal slecht is. Maar het zijn wij, lokaal, die erop worden aangesproken. Het is belangrijk om naar een structureel medezeggenschap te gaan, dat is het standpunt van het hele stadsbestuur en de coalitie in Gent. Hopelijk heeft de minister die instaat voor de inbreng van steden en gemeenten, daar ook oren naar.

Een tweede problematiek is de kwantiteit, het aanbod van tramsporen. In Gent hebben we nog een lang parcours te gaan. In 2003 spraken we al van de vertramming van de lijnen 3 en 7, u kent die. Nu staan die bij de verder te onderzoeken trajecten. Als het gaat over maatschappelijke kosten en baten, kan ik zeggen dat er veel baten in zitten: duizenden mensen zouden daarvan gebruik kunnen maken. Als je het objectief bekijkt, zou dat in het regeerakkoord moeten staan. Het zijn onwaarschijnlijk belangrijke verbindingen. Ik betreur dat die enkel verder worden onderzocht. Als ik kijk naar andere zaken in het regeerakkoord, wil ik daar gerust eens een MKBA, of hoe u het noemt, op loslaten, om objectieve lijnen te trekken.

Het gaat om een nieuw stadsdeel, waar duizenden mensen gaan wonen, waar scholen komen. De oude dokken, dat is al jaren geleden aangekaart. Daarover staat er vrijwel niets, terwijl er al lang gesprekken lopen, ook met De Lijn. Ik begrijp niet waarom dat niet is opgenomen, zelfs niet in het te onderzoeken gedeelte. Het gaat om de tweede grootste stad van Vlaanderen. Het is toch frappant hoe Gent structureel onderbedeeld is ten opzichte van Antwerpen. De afgelopen twaalf jaar is er in Gent – houd u vast, dames en heren – 2,3 kilometer tramspoor bijgekomen, in Antwerpen 17 kilometer. Dat is fantastisch, het is Antwerpen gegund. Ik hou van die stad, maar het is disproportioneel, en dat moeten we hier objectief kunnen vaststellen.

Men kan er eens mee lachen, maar eigenlijk is het niet om te lachen. Als het stadsbestuur ook keuzes maakt voor het openbaar vervoer, is het schrijnend om vast te stellen dat net die stad structureel onderbedeeld is.

Minister, ik vind het een zeer goede insteek om te focussen op tewerkstellingspolen. Ik zou dan ook een oproep willen doen aan De Lijn. Aan het nieuwe voetbalstadion verrijzen ook kantoren. Het is een nieuw stadsdeel geworden. Een beetje verder, in het zuiden van Gent, komt binnenkort het Eiland Zwijnaarde, waar 2000 kenniswerkers zullen werken. Ook daar zie ik weinig ambitie om inzake openbaar vervoer vooruitgang te maken. In het noorden van Gent, in de haven, werken 60.000 mensen. Het is schrijnend dat er, bij manier van spreken, zelfs geen bus passeert. Het is onwaarschijnlijk. In alle rapporten van werkgevers en werknemers wordt dat aangeklaagd. Minister Galant wordt geïnterpelleerd over spoorlijn 204. Dat gaat over de NMBS, maar de Vlaamse spoorstrategie heeft dat ook als prioriteit aangeduid. Het zijn tewerkstellingspolen bij uitstek: tienduizenden mensen, grote bedrijven. Er zijn moties goedgekeurd in de gemeentebesturen en de provincieraad. Toch blijft het stil, terwijl het een prioriteit moet zijn.

Minister, mijnheer Kesteloot, ik houd dus een pleidooi voor meer traminfrastructuur in Gent, ook voor meer medezeggenschap in de relatie tot De Lijn en specifiek voor meer aandacht voor tewerkstellingspolen. Ik heb er een aantal genoemd: het zuiden, de haven van Gent, het Eiland Zwijnaarde, de site rond het voetbalstadion. Ik zwijg dan nog over vierduizend mensen die werken in Ardoyen in Zwijnaarde waar grote concerns kiezen voor Gent. We moeten vaststellen dat men daar ook amper openbaar vervoer heeft.

Nogmaals, mijn opmerkingen zijn positief bedoeld. Het is absoluut een aandachtspunt, het moet echt veranderen. Men kan er eens mee lachen, maar het is niet om te lachen. Ik weet dat sommigen, over de partijen heen, dezelfde vaststellingen maken.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, het pleidooi van de heer De Clercq komt voor een deel terug in het rapport waar mevrouw Brouwers en ook andere collega's naar hebben verwezen, namelijk het zeer goede auditrapport van het Rekenhof van februari 2014. Ik ga niet het hele rapport overlopen, want dan zitten we hier morgenvroeg nog. Het interessantste gedeelte gaat natuurlijk over de aanbevelingen aan de Vlaamse Regering en aan De Lijn zelf. Verschillende van die problematieken zijn door de collega's aangekaart en door de heer De Clercq.

Een van die aanbevelingen aan de Vlaamse Regering is dat die regering criteria moet vastleggen om de prioriteitenstelling van de tramprojecten te objectiveren. De tweede zin is ook interessant: "Daarbij moet zij bepalen of de prioritering geldt per provincie of voor het hele Vlaamse Gewest." Ik heb jammer genoeg niet mee onderhandeld over het regeerakkoord. In het regeerakkoord staan inderdaad een aantal dingen die prioritair worden uitgevoerd. Eigenlijk is de vraag van de heer De Clercq, maar ook van mij, hoe die prioriteitenlijst tot stand is gekomen. Is die tot stand gekomen op het niveau van het gewest of van de provincie? Dat is natuurlijk een zeer belangrijk onderscheid. Ik kan het discours van de heer De Clercq alleen maar versterken.

Mijnheer Kesteloot, u hebt er ook zelf naar verwezen. De tramlijnen 3 en 7 worden bestudeerd. U hebt de trajecten daarnet zelf geschetst. Ik heb in Gent gestudeerd en ook een tijdje gewerkt. De trajecten die u schetst, hebben een ongelooflijke potentie en het zijn verbindingen in de stad die absoluut mankeren. Als die lijnen kunnen worden ontplooid richting, bijvoorbeeld, de Dampoort, dan zit daar volgens mij een ongelooflijke potentie.

Minister, hoe zijn die prioriteiten in het regeerakkoord aan bod gekomen? Bent u van plan om bij te sturen? Het zou niet slecht zijn dat het Rekenhof een vervolgonderzoek doet om na te gaan hoe De Lijn omgaat met die stevige aanbeveling.

Mijnheer Kesteloot, ik bedank u voor de PowerPointpresentatie, maar ik blijf ook wel wat op mijn honger zitten. In het rapport van het Rekenhof staan ook stevige aanbevelingen voor De Lijn. Het was misschien niet de bedoeling om ze vandaag aan bod te laten komen, maar dan moeten we dat later wel eens doen. De collega's weten dat de pps-problematiek mij na aan het hart ligt. Ik hoop dat we met het parlement het debat ten gronde kunnen voeren, want er zit een groot risico aan vast dat nu stilaan boven komt drijven. Mevrouw Brouwers heeft al verwezen naar het monitoringrapport dat we gisteren gezien hebben. Ik had de voetnoot ook gezien. De voetnoten zullen geen voetnoten blijven, maar zullen hele hoofdstukken worden, waarbij er wel degelijk een impact zal zijn, en veel vroeger dan sommigen ons hebben proberen wijs te maken. De voetnoten zullen hoofdstukken worden met een heel grote impact op de financiën van de Vlaamse overheid.

Op dat vlak, mijnheer Kesteloot, is een van de aanbevelingen van het rapport van het Rekenhof de oproep en vraag aan De Lijn om zowel ten aanzien van de eigen raad van bestuur voor de Vlaamse Regering als ook ten aanzien van het Vlaams Parlement absolute openheid te geven wat betreft de pps-projecten. Een van de vaststellingen van het Rekenhof was dat aan aantal projecten, waar bijvoorbeeld klassieke financiering doorgerekend was, niet helemaal doorgerekend was. Er zitten heel wat stevige opmerkingen in. Ik hoop dat we ze in de toekomst voor alle projecten kunnen bekijken en vooral ook voor de toekomstige projecten. Op dat vlak hebben we nog heel veel werk in Vlaanderen.

Minister, ik wil ook het punt van mevrouw Brouwers wat het Brabantnet betreft, versterken. Ze had het vooral over de lijn vanuit Willebroek naar Brussel. Laat

het me zo zeggen dat ik had gehoopt op een smetteloze uitvoering, maar dat ik nu niet goed meer weet of die er nog komt. Ik hoop dat u gaat voor wat is afgesproken. Ik hoop dat u de Brusselse Regering heel duidelijk maakt dat de opties die nu in de pers worden geslingerd, eigenlijk geen opties zijn. Iedereen die openbaar vervoer gebruikt, weet dat zo weinig mogelijk overstappen de kunst is omdat de reiziger dan het snelst ter plekke geraakt. Ik hoop dat u uw collega, die ook op dit niveau heeft gezeten, tot betere inzichten kunt brengen.

De voorzitter: Ik wil even opmerken dat er nog een voortgangsrapportage volgt, waarin de aanbevelingen van het Rekenhof ter sprake zullen komen.

De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, het zijn lange uiteenzettingen geweest en er werden heel veel vragen gesteld. Ik probeer niet in herhaling te vallen. Ik wil toch ook de oproep versterken om meer te blijven investeren in tramprojecten. Studies wijzen keer op keer uit dat trams op een hogere reizigerstevredenheid kunnen rekenen. Ze zijn sneller en comfortabeler. Ze trekken ook meer reizigers aan dan wanneer we bussen laten rijden op dezelfde lijnen. En misschien zijn die reizigers dan ook bereid om meer te betalen.

Minister, tramprojecten uitvoeren, is cruciaal om uw claim waar te maken dat een duurder en vraaggestuurd openbaar vervoer effectief ook een beter openbaar vervoer is, dat de Vlaming zal kunnen verleiden om zijn kleine prins te laten staan. U moet volgens mij meer werk maken van de vertramingsprojecten.

Iedereen heeft hier al regionale reflexen vertoond, ik zal het ook doen. Ik verwijs naar een toch wel sprekend cijfer dat de heer De Clercq heeft geciteerd over het aantal gerealiseerde tramkilometers in de twee grootste steden van Vlaanderen. Daaruit blijkt een heel grote disproportie de afgelopen twaalf jaar. Bij het bekijken van het lijstje van de te onderzoeken en prioritair uit te voeren tramprojecten in het Vlaams regeerakkoord, is het inderdaad vreemd dat tramlijn 7 en tramlijn 3 van Gent nog altijd als te onderzoeken geboekstaafd staan.

Ik verwijs naar een verslag dat ik nog even heb nagelezen. Het betreft een bespreking in deze commissie van het Pegasusplan, dat dateert van 2003. De bespreking vond plaats op 16 maart 2004. De toenmalige Gentse schepen van Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening en Openbare Werken kwam hier een hartstochtelijk pleidooi voeren om dat plan vooral uit te voeren. In dat plan zaten die twee tramlijnen al! We spreken van een plan van 12 jaar geleden! Ik citeer de toenmalige schepen: "Ik denk dat dit belangrijk is voor de toekomst, niet alleen voor de inwoners van de stad, maar voor de gehele regio Vlaanderen."

Ik heb een concrete vraag over tramlijn 7, een tramlijn die in Gent als absolute topprioriteit naar voren wordt geschoven. Zorgen voor budgetten en tijdig ingezette procedures bij De Lijn om het project te realiseren, is één ding, maar de budgetten van De Lijn kunnen niet los gezien worden van de budgetten bij AWW. Bij tramlijn 7 is dat bijzonder belangrijk. Ik heb u, minister, in augustus een schriftelijke vraag gesteld over de ondertunneling van de Heuvelpoort. Dat is een heel problematisch en verkeersonveilig kruispunt op de Gentse stadsring. Fietsers, auto's, bussen, iedereen kruist elkaar er kriskras. De situatie is niet evident. Ik meen dat het voorkeustracé voor tramlijn 7 een ondertunneling van die Heuvelpoort betreft. In de planning van De Lijn lees ik dat de project-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse worden opgeleverd in 2015. Ik neem aan, mijnheer Kesteloot, dat dit heel concreet betekent dat het de bedoeling moet zijn om deze legislatuur nog de eerste spade in de grond te krijgen voor de vertramming van lijn 7. De minister antwoordde op mijn vraag over de ondertunneling van de Heuvelpoort, een opdracht voor het AWW, dat het nog te bezien valt of er budgetten beschikbaar zullen zijn tegen het einde van de

legislatuur om die werken aan te vatten! Mijn vraag is dan ook heel eenvoudig: in welke mate spoort de planning van De Lijn met de ingeplande budgetten van AWV?

Collega's, hier aan de heer Kesteloot vragen om voort te doen met zijn vertramingsprojecten, is natuurlijk vrij zinloos als het projecten betreft waarin ook de budgetten van AWV moeten volgen. Ik stel dus de algemene vraag, ook in het belang van de vertramming van lijn 7 in Gent, of de plannen en de budgetten van De Lijn overeenkomen met die van Wegen en Verkeer. Maken de plannen het mogelijk om voor tramlijn 7 deze legislatuur minstens al een eerste spade in de grond te steken?

Ik ondersteun ook het pleidooi van de heer De Clercq om zowel tramlijn 7 als tramlijn 3 als prioritair uit te voeren te beschouwen en om alvast een onderzoek te voeren naar de lijn naar de Oude Dokken, naar de splinternieuwe wijk die daar uit de grond zal rijzen.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

De heer Koen Daniëls (N-VA): Minister, er zijn al vele zaken aangehaald. Mevrouw De Ridder heeft al een vrij algemene beschouwing gegeven, ik wil graag op twee concrete punten ingaan.

Ten eerste heb ik een vraag over het Brabantnet, de interregionale verbinding vanuit Willebroek naar Brussel. Bij de ontwikkeling ervan is het ook goed dat het achterliggende gebied, of hoe u het ook wilt noemen, die tramlijn kan bevoorraden. De aansluiting naar het Waasland en Klein-Brabant moet zeker zo worden georganiseerd dat we er niet meer auto's naar toe trekken dan nodig. Het is inderdaad een punt met park-and-ride. Er moet worden onderzocht hoe het achterliggende gebied kan worden ontsloten en hoe er maximaal kan worden aangesloten op die tramlijn.

Ten tweede staat er in de planning van alle te onderzoeken projecten een project over de tramverlenging Melsele-Beveren. Dat project is al onderzocht en moet nog verder worden onderzocht. Maar ook op dat punt bevinden zich een aantal knelpunten. Zo is er een trein die daar passeert, niet zomaar een trein, maar de verbinding met de Antwerpse haven. Er is ook de volledige doortocht van de N70 in Melsele.

Het is goed dat dat onderzoek gebeurt, maar het is ook zeer belangrijk dat het onderzoek de noodzakelijke werken aan die gewestweg, die ook de ontsluiting is van het Waasland en in het kader van de Oosterweelverbindingen geen onbelangrijk gegeven is, niet vertraagt of in de weg staat. Daarover moeten we heel goed waken, want anders wacht iedereen op iedereen en gebeurt er op beide domeinen niets.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

Mevrouw An Christiaens (CD&V): Minister, ik wil zeker niet in herhaling vallen, maar omdat ik een vraag om uitleg had ingediend in verband met Spartacuslijn 1, waarbij mij werd verzocht om die te stellen tijdens dit debat, kwam ik daar toch nog graag op terug, in navolging van de collega's Keulen en Ceysens.

In de plenaire vergadering van eind november 2014 heb ik u een actuele vraag gesteld, omdat we toen het bericht kregen dat men in Nederland de resultaten had van een onderzoek waardoor het tracé in Maastricht niet over de brug zou kunnen en dat men dat extra budget dat al dan niet begroot was, nodig had. U hebt daar toen op geantwoord dat u er een ambtelijk en politiek overleg over zou organiseren.

Minister, wat is er in tussentijd gebeurd? We hebben in de krant gelezen dat er een overleg heeft plaatsgehad, dat Nederland die 30 miljoen euro niet zou uittrekken en een ander tracé zou willen. Minister, ik neem aan dat u bij dat overleg aanwezig was en dat u een stand van zaken kunt geven over wat er toen is gezegd en wat er na dat overleg is gebeurd. Ik moet er hier geen pleidooi meer voor houden dat het Spartacusproject in het geheel, maar in eerste instantie lijn 1, zou worden uitgevoerd.

U zegt ook altijd dat het contract is afgesloten en dat het moet worden nagekomen, los van de afspraken in het regeerakkoord en in SALK. Dat appreciëren we natuurlijk. Naast dat contract zijn er ook veel samenwerkingsovereenkomsten gesloten met de lokale besturen, met de gemeenten in Limburg. Daarnaast heeft de heer Keulen ook verwezen. Die samenwerkingsovereenkomsten zijn natuurlijk onderworpen aan de oorspronkelijke eerste overeenkomst.

Minister, wat zou er daarmee gebeuren indien een tracé zou veranderen of indien u zelf zou overwegen om iets te veranderen aan lijn 1? Ik wil specifiek verwijzen naar de gemeente Diepenbeek. Daar zouden negen overwegen worden afgesloten. Dat is zo afgesproken in de samenwerkingsovereenkomst met De Lijn en Infrabel. In de plaats van die overwegen zouden er drie bruggen komen. Ook zou er voor het doorgaand verkeer een omleidingsweg komen tussen Hasselt en Bilzen. Dat zijn allemaal gevolgen en noodzakelijke ingrepen van Spartacuslimn 1. Er zijn al heel veel kosten voor gemaakt, en dan heb ik het niet over de tijdsinvestering van commissies, gemeenteraadsleden en technici op het terrein. Er zijn ook al onteigeningen gebeurd. Al die elementen moet u toch in overweging nemen als u met Maastricht, met Nederland aan tafel gaat zitten voor de verdere uitwerking van het project.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans (N-VA): Voorzitter, er is hier al veel gezegd. Ik heb een paar bedenkingen.

De voorgaande jaren waren er natuurlijk andere ministers bevoegd voor dit dossier – ik zal geen namen noemen, u kent ze beter dan ik – die beloofden de problemen op te lossen met een aantal tramprojecten. Maar ook zij zijn daarin niet geslaagd. Wat dat betreft, hebben we allemaal boter op ons hoofd. Het is nooit slecht om te relativieren en te beseffen dat niet nu ineens alles bij elkaar komt.

Voorzitter, ik hoop dat we inzage kunnen krijgen in het rapport van het Rekenhof en vooral in de aanbeveling die dat Rekenhof toen heeft gegeven. Er is toch wel flinke kritiek op die MKBA-verhalen. Ik weet niet of sommige collega's zich dat nog herinneren, maar wij hebben er indertijd voor gepleit om voor grote projecten een MKBA in te voeren. Ik denk dat Yves Leterme toen minister-president was. De heer Desmyter was toen nog secretaris-generaal. Na heel lang pleiten, heeft men uiteindelijk een systeem ontwikkeld.

Als die MKBA's negatief zijn, moet men ook consequent zijn. Dan moet men ook, zoals het Rekenhof heeft aanbevolen, een 'second opinion' durven te vragen. En dat kan dan niet het bureau zijn dat de MKBA zelf gemaakt heeft, maar een derde instantie. We moeten daar niet onnozel over doen: het gaat over ontzettend veel geld.

Ik zou graag weten wat de totale kostprijs van het hele verhaal gaat worden, zoals het op dit moment voorligt. Andere collega's hebben al verwezen naar ESR 2010. Wat voor consequenties zal dat hebben voor de toekomst? Ik hoor u graag spreken over al die tramprojecten, maar ik zou graag ook de totale kostprijs daarvan horen. Hoe zullen die gefinancierd worden, in het kader van de vooropgestelde plannings?

We zouden met de commissie nog eens een werkbezoek kunnen brengen aan Maastricht. Dat was de vorige keer heel gezellig. We zouden kunnen gaan kijken hoe het stadsnet van Maastricht geëxploiteerd wordt. Dat is volwaardig openbaar vervoer. We zouden ook in Eindhoven kunnen gaan kijken, waar men zeer hoogwaardige openbaarvervoerlijnen heeft, mét bussen. Daar heeft men bewezen dat je dat op een zeer goede wijze kunt doen in een stedelijke context. Ik zie niet in waarom de oplossing altijd een tram moet zijn.

Men moet prioriteiten durven te stellen op het niveau van Vlaanderen. En als je die prioriteiten stelt, kom je in eerste instantie uit bij Gent en Antwerpen. Daar moeten we niet flauw over doen. De heer Vandenbroucke pleitte, overigens terecht, voor Gent, maar hij moet niet klagen, want men meldt mij dat ze in Hasselt 840 meter tramlijn hebben aangelegd. In Gent hebben ze de laatste 10 jaar 2,3 kilometer gehad.

Dat is een investeringspolitiek die ik niet snap. Je hebt geen MKBA nodig om te bewijzen dat je in Gent of in Antwerpen altijd goed zit qua tramprojecten. Zo snap ik bijvoorbeeld niet waarom er een tram zou moeten lopen van Koksijde naar Veurne. U moet mij eens uitleggen waarom dat nodig is. Sorry, maar dat vind ik weggegooid geld. Ik begrijp niet dat men dat soort projecten überhaupt durft te onderzoeken. Waar dient dat toe? Ik heb dat nooit gesnapt. Ik onderschrijf graag wat de collega's De Clercq en Vandenbroucke hebben gezegd. Ik denk dat men een inhaalbeweging moet doen ten aanzien van Gent. Die verhoudingen kloppen niet. Daar moeten de prioriteiten van De Lijn heel duidelijk gelegd worden. En daar heb je volgens mij geen uitgebreide studies voor nodig.

Ik wil het ook nog even hebben over het beroemde verhaal van de sneltramlijn Hasselt-Maastricht. Ik heb van bij het begin gezegd dat de eerste prioriteit in Limburg vanuit het noorden naar Hasselt is. Ik was er bij, collega Keulen, in 2004. Ik was pas verkozen en had de eer en het genoegen om op het kabinet van de minister-president ontboden te worden over het Limburgplan. De voorzitter van een politieke partij zei toen letterlijk: "We schrijven 50 miljoen euro in en we gaan met een tram twee universiteiten verbinden." Er is een universiteitje in Hasselt en een grote universiteit in Maastricht. Dat was in het kader van de transnationale Universiteit Limburg (tUL), waar zo'n zeventienhonderd studenten aan meedoen, die die verplaatsing trouwens niet doen. Ik ben met een aantal mensen naar het stadhuis van Maastricht gegaan en heb daar met wethouder Nuss gesproken, van de PvdA. En de redenering van Maastricht was: we krijgen een pot geld, Vlaanderen wil een tramlijn aanleggen, en wij doen mee. Het Rekenhof heeft altijd gezegd dat men aan risicomanagement moet doen. Welnu, dat heeft men in dit verhaal veel te weinig gedaan. En nu wordt men met een aantal problemen geconfronteerd. De Wilhelminabrug blijkt niet sterk genoeg te zijn enzovoort.

Met andere woorden: men had eerst moeten nadenken voordat men met dit project begon. Als men begint met 50 miljoen euro en men zit nu al op 300 miljoen euro, kun je niet zeggen dat dat planmatig goed aangepakt is. Maar wethouder Nuss was ervan overtuigd dat dat het beste project was, en men zou ermee doorzetten. Ik heb die man op een aantal zaken gewezen, maar hij heeft toen op heel arrogante wijze gezegd dat het hen niet interesseerde en dat ze doorgingen met het project. Men begint dan met zo'n project, en dan beginnen de procedures te lopen, dan gaat men naar de Raad van State, begint men allerlei dingen te zoeken enzovoort. En het strafste is dat de echte overtuigden van het openbaar vervoer, mensen als Herman Welter en Harry Hondius, allemaal zeggen dat dit een project is waarmee men nooit had mogen beginnen. Men had moeten beginnen vanuit het noorden van Limburg naar Hasselt.

Die mensen zijn pro openbaar vervoer, ze kletsen niet uit hun nek, ze zijn overtuigd. Journalist Herman Sourbron, u wellicht bekend, is altijd pro openbaar

vervoer geweest en noemt dit een slecht project. Er is altijd sterke twijfel geweest, wij hebben dat altijd duidelijk kenbaar gemaakt. Men wil er toch mee voortdoen. We zullen zien. Ik zie het eerlijk gezegd nogal somber in. Ik vrees dat we heel snel moeten beginnen met lijn 2 of 3.

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

De heer Jo De Ro (Open Vld): Voorzitter, collega's, er werd al gesproken over de MKBA. In de uitgebreide procedure die De Lijn voert, is de communicatie die ze met lokale besturen en burgers voert op dat vlak niet helemaal duidelijk. Als ik daar vragen over krijg van het lokale niveau, heb ik geen antwoord. Als mensen de premissen om tot die positieve analyse te komen, bevragen, krijgen ze weinig antwoord en weinig ratio. Het rapport van de OESO dat mevrouw Brouwers citeerde, is net de kern van de opmerking. Zo'n analyse moet echt zeer rationeel gebeuren en moet verklaarbaar zijn. Dat zijn twee belangrijke elementen.

Sommige premissen krijgen de kritiek dat ze nooit zullen worden gerealiseerd. Dat moet toch impact hebben op het resultaat en de positieve balans. Daar blijf ik met vragen zitten. Daarom richt ik me tot u, mijnheer Kesteloot.

De volgende vraag waar ik me echt wil bij aansluiten, leeft op het lokale niveau. De gemeentebesturen worden gevraagd om een positieve rol te spelen in de aanleg van de tracés. De investeringen in het Brabantnet die nodig zijn om het kluwen rond onze hoofdstad en in de Rand op te lossen, worden breed gesteund. Dat wil niet zeggen dat die steun blind is. Als men steun verwacht, moet men antwoorden kunnen bieden. Als lokale besturen of betrokken organisaties alternatieve tracés zouden ontwikkelen, bestaat daar dan voldoende openheid voor bij De Lijn en bij de Vlaamse Regering? Kunnen die alternatieven nog worden onderzocht? De fasering staat er trouwens bij, ik denk dat het nog mogelijk is.

Ik heb me een beetje verdiept in de pps-projecten, zoals enkele collega's hier. Ik heb de Eurostatdocumenten over de Scholen van Morgen, nog zo'n groot infrastructuurdossier, gelezen. Die waren zeer interessant. Er waren vijftien of zestien voorwaarden of criteria om in de toekomst af te toetsen of de pps-projecten in of uit de begroting moeten. Ik vermoed niet dat de Vlaamse Regering aan De Lijn vraagt om met pps te werken om andere redenen dan om het uit de begroting te houden. Hebt u die vijftien of zestien criteria – ze zijn openbaar – al bestudeerd? Kan dit soort projecten daar nog onder vallen? Is het nog realistisch dat iemand ze zal financieren onder die voorwaarden? Alles draait rond het risico en het geld.

In de presentatie zitten belangrijke voorwaarden voor het slagen van een tram. Ik onderschrijf het betoog van de heer Vandenbroucke en anderen. Als men kiest voor openbaar vervoer, dan is eigen bedding en klokvast rijden altijd te prefereren. Die premissen gelden ook voor het Brabantnet. Op het huidige tracé zijn er cruciale plekken waar die eigen bedding nagenoeg onmogelijk of zeer moeilijk is. Wat is de impact daarvan op de MKBA?

Als een tracé de naam ringtram krijgt, als men het kluwen wil ontwarren, als de link wordt gelegd met het fiets-GEN en met de modernisering van de ring rond Brussel om die mobiliteitsknoop te ontwarren, dan gaat men toch kijken naar aansluiting op andere openbaarvervoersmodi? Ik denk aan stations van de NMBS en van de MIVB.

Uit Vlaams-Brabant, Antwerpen, Limburg, West- en Oost-Vlaanderen reizen heel wat pendelaars naar onze hoofdstad. Het zou toch logisch zijn dat De Lijn en AWW en/of met andere partners onderzoeken waar er park-and-rides kunnen komen op het tracé van de ringtram. Het kan zijn dat ik het niet helemaal zie,

maar dat tracé ken ik toch wat beter. Ik heb er weinig – ik druk me voorzichtig uit – of geen gezien. We hebben nochtans al een paar keer voorzetten gegeven. Dat zou voor mij bij de MKBA komen bovendrijven. Dat zou ik positief vinden, als mensen tot aan de rand van de hoofdstad kunnen komen en daar kunnen overstappen. Ik zeg maar iets, op de Heizel bijvoorbeeld. Zoals nu tijdens het Autosalon zou er voor de bezoekers uit Antwerpen een grote park-and-ride kunnen komen aan het station van Vilvoorde. Wie daar met de auto of de trein aankomt, kan dan overstappen op de tram en zo verder reizen. Zo kan ik u nog verschillende voorbeelden geven. In de buurt van de luchthaven liggen er verschillende ziekenhuizen, tewerkstellingspolen zijn de steden of gemeenten Machelen, Zaventem en Vilvoorde.

Ik ben geen effectief of plaatsvervangend lid van deze commissie, maar ook vorig jaar heb ik het me als gast in deze commissie gepermitteerd om de volgende opmerking te maken ten overstaan van de toenmalige minister, die ook zowel De Lijn als AWV in handen had. Als men zo'n tracé als dat van de ringtram legt, en de ring zelf is daar in de buurt, dan verbaast het me dat het samen laten lopen van een aantal investeringen eigenlijk weinig of niet is onderzocht. Er zijn voorbeelden in de wereld waarbij automobiliteit en openbaarvervoersmodi zoals een tram worden gekoppeld, investeringen worden samengenomen, grondinname samen gebeurt. Ik vraag me af waarom dat niet meer gebeurt.

Ik zal zelfs nog meer zeggen. Wat ons lokaal zeer sterk verbaast, is het volgende. Er is nog een Vlaamse instantie, namelijk de mensen die moeten waken over de waterhuishouding en zeer kritische rapporten indienen. Als we het plan van De Lijn samen lezen met de kritiek dat het tracé door overstromingsgebied loopt, dan wordt er ons geen teken gegeven dat daar rekening mee wordt gehouden. Lokaal is dat zeer moeilijk te begrijpen. In een stad probeer je immers toch een samenwerking te hebben tussen alle diensten. Er ontstaat op zijn minst de indruk dat er ruis op de lijn zit tussen AWV, de diensten die het milieuaspect onderzoeken en De Lijn.

Dan is er nog een laatste punt, dat enigszins aansluit bij mijn vraag of er alternatieven mogelijk zijn. De alternatieven die lokaal worden onderzocht, hebben er voornamelijk mee te maken dat het tracé van de ringtram op heel wat plaatsen door dichtbevolkt gebied loopt. Men kan velden en niet-ingenomen ruimte 'gemakkelijker' innemen, of industrieterreinen die niet meer worden gebruikt, of reconversiegebied, of plaatsen waar er nog een stukje weg over is. Als men echter door wijken gaat met een project dat toch geen klein project is, dan geeft dat heel wat weerstand. Daarom mijn vraag, die enigszins gekoppeld is aan het eigen tracé: als er alternatieven zijn die dezelfde doelstellingen kunnen bereiken, maar niet door drukbevolkt gebied moeten gaan en wel bereikbaar zijn voor mensen, is dat dan geen beter alternatief?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal twee onderdelen trachten te behandelen: enerzijds het Brabantnet en anderzijds Spartacus. Ik zal de contacten ter zake even toelichten, net als, kort, de keuzes van de Vlaamse Regering.

Wat het Brabantnet betreft, werd er gepleit voor een smetteloze uitvoering. Ik ben daartegen: ik wil dat mét Pascal Smet doen. We hebben via de pers vernomen dat, zoals aangehaald, de Picardbrug in vraag zou worden gesteld. Vervolgens zou ook het Esplanade-alternatief plots worden bovengehaald. Dat is ons onbekend. Er is overleg geweest tussen het kabinet van de minister-president en het kabinet van minister Smet. Ik heb zelf ook met hem aan tafel gezeten, net als mijn kabinet en dat van minister-president Vervoort. Er is toen afgesproken dat De Lijn en de MIVB dat verder in detail zouden bespreken en dat wij dat verder zouden opvolgen. Ik heb ook een vervolgvergadering belegd met minister Smet. We hebben dus al minstens een extra agendapunt. Mocht de Picardbrug immers niet kunnen worden

gebruikt voor de trams, dan heeft dat natuurlijk inderdaad verregaande consequenties voor heel het tracé, voor heel de sneltramverbinding Willebroek-Brussel. Een snelle en betrouwbare tramverbinding tussen de Heizel en het Noordstation is immers ook een van de meest cruciale schakels in het Brabantnet, dus uiteindelijk voor de totaliteit van de drie lijnen. Een snelle en betrouwbare verbinding tussen de Heizel en het Noordstation is, zoals ook vermeld door de heer De Ro, net de belangrijkste reden voor De Lijn om concreet een samenwerkingsverband met de MIVB aan te gaan.

Voor de luchthaventram ligt de traminfrastructuur vrijwel volledig op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Voor de ringtram is vooral de korte verbinding met het metrostation Heizel cruciaal. Voor de sneltram Willebroek-Brussel is een nieuwe, snelle en betrouwbare verbinding tussen de Heizel en het Noordstation echter evenzeer cruciaal. Het potentiële gebruik van die verbinding Willebroek-Brussel wordt geraamd op 2,6 miljoen reizigers per jaar. Modellsimulaties geven echter aan, zoals u wel kunt bevroeden, dat men ongelooflijk veel reizigers verliest voor elke minuut die men verliest op dat tracé. Als er dan een extra tussenstop nodig is, dan verlies je natuurlijk heel wat reizigers, samen met reistijd.

De Lijn gaat ervan uit dat de investeringen in de traminfrastructuur op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op het conto zijn van de Brusselse overheid. Voor dat aspect zijn er geen implicaties voor het Vlaamse budget. Als de reistijd echter wordt verlengd, dan is er natuurlijk ook nog een weerslag op het Vlaamse budget. Er werden immers bepaalde reistijden en een bepaalde capaciteit als uitgangspunt genomen. Een kink in de kabel verderop in het tracé leidt er dan toe dat De Lijn meer stellen in werking moet zetten, met meer chauffeurs en denk zo maar voort. Uiteindelijk loopt die rekening dus ook aan Vlaamse kant op. De raming voor de eenmalige investering voor de sneltramverbinding Willebroek-Brussel bedraagt iets meer dan 200 miljoen euro, dan nog zonder de stelplaats.

Er werden verschillende vragen gesteld over Spartacus. Ik heb ter zake al een aantal initiatieven genomen. Er werd hier gezegd dat er ondertussen niets is gebeurd. Ik heb dan maar zelf de Nederlanders uitgenodigd naar Brussel. Ik was immers een engagement aangegaan in de plenaire vergadering en ik kreeg geen signaal van Nederlandse zijde na het ambtelijk overleg. Ik heb dan een uitnodiging gestuurd en er is een delegatie uit Nederland gekomen, geleid door de wethouder van Maastricht enerzijds, en de gedeputeerden anderzijds.

Tijdens het overleg informeerden de Nederlandse partners mij over de bevindingen van wat zij een 'recent uitgevoerde review' noemden. Die werd evenwel niet in detail besproken, maar uit de review bleek dat er heel wat technische problemen zouden zijn met betrekking tot de doortocht van een tramvoertuig over de Wilhelminabrug.

Na enig doorvragen, werden ook stabiliteitsproblemen vermeld op het tracé voor het water, voor de oversteek. In de stabiliteitsargumenten voor het stuk voor de brug, werd gesproken over een mogelijke eindhalte in Mosae Forum. Vervolgens werd gezegd dat de Boschstraat misschien het eindstation zal moeten worden. Dat was dus onduidelijk.

Ook de projectkostprijs aan Nederlandse kant zal, zo zegt men, sowieso hoger liggen dan aanvankelijk geraamd. Men had een taakstellend budget voor ogen. Men heeft bedragen genoemd van een taakstellend budget van – dit zeg ik even uit het hoofd – 62 miljoen euro, maar de kosten zouden oplopen tot 30 à 40 miljoen euro. Men meldde dat de totale review nog niet is afgerond en dat we die daarom nog niet konden krijgen. En dat er nog geen besluiten geformuleerd zijn.

Ik heb de Nederlandse partners gevraagd om zo snel mogelijk tot formele besluiten te komen en om die over te maken aan mezelf en aan De Lijn. De heer Kesteloot was trouwens aanwezig, samen met een juridisch adviseur. Van onze kant was ik er, samen met een kabinetsmedewerker. De bijeenkomst vond plaats op mijn kabinet.

Ik heb dus gevraagd om die bevindingen en formele besluiten over te maken zodat de impact op de exploitatie en de timing van het project duidelijk wordt. Ik vraag om technische en financiële kwesties verder te onderbouwen en om die aan de Vlaamse partijen te bezorgen. Ik vraag ook om een keuze te maken in Nederlandse hoofde. Men moet duidelijk maken welk tracé men voorstaat en voor welke halte-infrastructuur men gaat, gelet op de recente vaststellingen en het taakstellend budget dat de Nederlandse overheden hebben vooropgesteld. Dan is het voor Vlaanderen essentieel om te weten welke argumentatie aan de basis ligt van die conclusies en van de keuze die men in Nederland maakt.

Vervolgens moeten we van onze kant bekijken welke gevolgen die conclusies en de Nederlandse keuzes hebben op de exploitatie en op de timing. We gaan daarbij uit van het standpunt van het naleven van de overeenkomsten die zijn gesloten. Zolang er geen duidelijkheid is over de eindconclusie van de Nederlandse partner, is het niet duidelijk wat de impact is op de realisatie, de timing en de exploitatie van De Lijn.

Ik hoef mijn geloof in het regeerakkoord, inclusief Spartacus, niet te bevestigen. Dat spreekt voor zich. Ik heb dat ook duidelijk gemaakt aan de Nederlanders. Ik hoef dat niet te doen. Dat spreekt voor zich.

Het regeerakkoord maakt keuzes: Hasselt-Maastricht is een prioriteit en de lijn Hasselt-Genk-Maasmechelen moet worden onderzocht. Ik hoor daarover ook heel andere particuliere betogen.

Voorheen zei men altijd dat de Vlaamse Regering keuzes moet maken. Wel, deze Vlaamse Regering heeft keuzes gemaakt. Maar vervolgens zegt men dat de Vlaamse Regering die bepaalde keuzes niet mag maken en andere wel. Wel, ze heeft keuzes gemaakt. Deze meerderheid heeft dat regeerakkoord goedgekeurd. Ik ook. Ik ga dat ook uitvoeren, zowel de projecten in mijn eigen streek – die gemakkelijk zijn, omdat er geen zijn –, als de projecten buiten mijn streek. Daarvoor dient een regeerakkoord ook: om keuzes te maken.

Even terzijde: ik zie dat de heer Maertens de enige West-Vlaamse vertegenwoordiger is. En hij heeft niets gezegd. (*Opmerkingen*)

Mijnheer Keulen, ik ga even terug naar Spartacus. Ik heb van Nederlandse zijde een aanvulling gekregen, want wij zitten nog in de fase van de formele bevestiging – u snapt dat dat belangrijk is – van het verslag van het onderhoud dat we hebben gehad, waarbij zij hebben benadrukt dat er aan Nederlandse zijde een nieuwe besluitvorming van de gemeenteraden van de provinciale staten nodig zal zijn.

De partijen die hiernaar streven, moeten die duidelijkheid waar wij om vragen binnen een periode van zes maanden kunnen verschaffen.

Dit is de stand van zaken. Daarnaast is terecht naar het arrest van de Nederlandse Raad van State verwezen. De bestuurlijke lus vormt nog een aparte discussie. Ik heb geschetst welke acties wij hebben ondernomen. Ik verwacht eerstdaags een uitspraak van de Nederlandse Raad van State. Ik ken de data niet uit het hoofd. (*Opmerkingen*)

Het grote verschil is dat de Nederlandse Raad van State met termijnen van orde werkt. Er is een uitstelperiode van zes weken. Het is begin januari 2015

begonnen. De Nederlandse Raad van State moet binnen die periode een uitspraak doen. Dat is niet lang meer.

De voorzitter: De heer Kesteloot heeft het woord.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn: Er is naar de audit van het Rekenhof verwezen. Momenteel heeft de voorzitter niet enkel de bespreking aangekondigd, de opvolgingsprocedure is ook van start gegaan. Het Rekenhof heeft De Lijn gevraagd volgens de geijkte procedure te laten weten welk gevolg we aan de aanbevelingen van het Rekenhof hebben gegeven. Ik ga ervan uit dat de minister eenzelfde vraag heeft gekregen. Dit wordt momenteel volop voorbereid. Hier komen ook de aanbevelingen aan het adres van De Lijn zelf bij kijken. Dit komt hier zeker nog opnieuw aan bod.

De minister heeft de vraag over het Brabantnet al beantwoord. Ik kan hieraan toevoegen dat we momenteel nog overleg plegen met een aantal lokale besturen, waaronder het stadsbestuur van Vilvoorde. Ik wil niet op de mogelijke conclusies van dit overleg vooruitlopen.

In elk geval willen en moeten we absoluut oog hebben voor het draagvlak dat we, voor zover het er nog niet is, voor de realisatie van dergelijke tramprojecten moeten creëren. We moeten er in elk geval voor zorgen dat we het draagvlak goed bewaken. Daarnaast volgen we natuurlijk een aantal procedures die van bepaalde voorkeurtracés uitgaan. Telkens als we hiervan afwijken, compliceert dit natuurlijk het hele proces.

Om het maatschappelijk draagvlak voor de lijnen van het Brabantnet te bewaken, hebben we zeker aandacht voor het overleg met de lokale besturen. Daar zijn woorden van waardering voor uitgesproken. We proberen dan ook zo transparant mogelijk te informeren over wat allemaal bij die projecten komt kijken.

Hierop aansluitend, wil ik meteen de vragen beantwoorden over de onderbouwing van de MKBA's, voor zover die niet het voorwerp van het vervolgdossier van de audit van het Rekenhof zullen uitmaken. In mijn presentatie heb ik de waarden en een aantal kwantitatieve elementen van de MKBA's niet ter sprake gebracht. Dat kan nog altijd gebeuren.

Er is me gevraagd wat er met negatieve MKBA's gebeurt. Om een negatief MKBA te krijgen, moet het al heel erg zijn. Normaal gezien, bevindt de waarde zich ergens tussen nul en een. Een nul is niet goed. Een resultaat hoger dan een wijst erop dat de maatschappelijke baten groter dan de kosten zijn.

Als een MKBA aantoont dat de kosten groter dan de baten zijn, zal De Lijn uiteraard niet op de realisatie van een dergelijk traject aandringen. Het aantonen van de maatschappelijke baten moet precies de grondslag zijn of worden om iets op te nemen in een project dat we de Vlaamse Regering voorstellen.

De vragen over het Spartacusplan heeft de minister al beantwoord. Ik wil nog eens beklemtonen dat het Spartacusplan, zoals de heer Ceyskens heeft vermeld, voor De Lijn een plan van knooppunten, drie sneltramlijnen en een hiermee geïntegreerd busnet blijft. Het is belangrijk dit geheel voor ogen te blijven houden. De integratie is een sleutelement. De kwaliteit van de verknoping vormt ook een belangrijk element van de realisatie van het hele plan.

Er zijn me vragen gesteld door mevrouw Brouwers, namens mevrouw Bastiaens, en door mevrouw De Ridder over het LIVAN 1-project. De vraag is vooral wat er zal gebeuren met de bovengrondse trams en met de stations die niet in gebruik worden genomen. Volgens mij heeft de vertegenwoordiger van De Lijn Antwerpen hier adequaat op geantwoord.

Op dit ogenblik worden twee in ruwbouw voorziene stations niet verder afgewerkt. We beschikken hiervoor eenvoudigweg niet over voldoende middelen. De ruwbouw van die stations is er. LIVAN 1 is een tramverbinding met een sneltram onder de Turnhoutsebaan. Wat de kwaliteit van die verbinding betreft, lijkt de opening van die twee stations ons niet nodig. Indien men eraan denkt om de stadstram ook onder de grond te exploiteren, dan wordt dat gezien de afstand tussen de haltes wel een voorwaarde. Dit onderdeel van onze exploitatie moet er mee toe strekken dat de bijzonder hoge verkeersdruk op de Turnhoutsebaan verder kan afnemen.

Actualisatie van de MKBA's waar nodig, is een pertinent aandachtspunt. Indien een aantal fundamentele bouwstenen waarop een MKBA is gebaseerd, wijzigt, dan moet het uiteraard de bedoeling zijn om de MKBA eventueel over te doen. Vanaf een bepaalde fijnmazigheid van de wijzigingen zal dat echter niet meer doorspelen in de MKBA, omdat er een te kleine marge is qua kwantitatieve gegevens. In elk geval is het principe op zich zeker behartigenswaardig. Als er fundamentele dingen wijzigen in de loop van een project, moeten de MKBA's worden geactualiseerd. Precies die bekommernis is ook de reden dat we de MKBA's willen uitvoeren op het ogenblik dat er al een zekere vorm van 'trechtering' inzake de tracés is gebeurd.

Er is gevraagd naar de financiële kant van de zaak. De projecten van het Masterplan Antwerpen maken deel uit van een rapportage. In het verleden is er ook systematisch gerapporteerd via de fiches die worden opgesteld in het kader van de pps-rapportering. Daar staan de financiële gegevens per project uiteraard in.

Daarmee kan ik de brug maken om te antwoorden op vragen over de pps-structuren. Ook daar weer verwijst ik naar de meer gedetailleerde rapportering die we zullen kunnen geven naar aanleiding van de opvolgingsrapportage audit Rekenhof. Naar aanleiding van de gegevens die we via het Instituut voor de Nationale Rekeningen ontvangen van Eurostat, en in nauw overleg overigens met het kabinet van de minister, screenen we ook de structurering van onze alternatieve financieringsprojecten zeer grondig. Op die manier willen we erover waken dat wat we in de markt plaatsen en wat we op vlak van contracten tot een goed einde willen brengen, aan de ESR-toets van Eurostat voldoet. Ik heb hier ook al bij eerdere gelegenheden de opmerking gemaakt dat het spijtig is dat als in een aantal gevallen de spelregels veranderen dit moet worden toegepast op projecten die al in uitvoering zijn. Ik vind dat een beetje een eigenaardige manier van werken. Voor projecten die op dit moment in de markt zijn geplaatst maar nog niet tot een contract aanleiding hebben gegeven of voor projecten waarvan we binnenkort plannen om ze in de markt te plaatsen, zijn we in nauw overleg met het kabinet en het Instituut voor de Nationale Rekeningen aan het kijken op welke manier we kunnen voldoen aan de gewijzigde spelregels. Dit gebeurt trouwens ook in overleg met het Kenniscentrum PPS dat we bij al onze projecten betrekken.

Ik deel de bekommernis van de heer De Clercq over de relatie van De Lijn met de steden en gemeenten. Deze bekommernis zal haar beslag krijgen in de discussie over decentralisatie. Ik ben uitgenodigd om deel te nemen aan een werkgroep die is opgericht om ideeën rond zeggenschap en decentralisatie op het vlak van openbaar vervoer te bespreken. Die zal eerlang haar werkzaamheden beginnen. Het blijft natuurlijk wel zo dat de financieringsstromen enigszins anders verlopen dan in de tijd van voor het ontstaan van De Lijn. Er zal altijd wel een spanningsveld zijn tussen de vaak heel terechte lokale bekommernissen en de aspecten inzake integratie en bovenlokale financiering. In 2012 heeft De Lijn voor het eerst met de VVSG een bevraging gedaan van steden en gemeenten, van zowel politici als ambtenaren, over de tevredenheid op vlak van samenwerking. Het is een van mijn persoonlijke aandachtspunten om ervoor te zorgen dat de relaties op punt worden gezet. Op het overkoepelende niveau van de VVSG

hebben we al stappen vooruit gezet, maar we moeten er nog zeker verder aan werken. Ook met de besturen van steden en gemeenten moeten we absoluut in nauwer contact treden. We mogen er ons niet vanaf maken met het sturen van een ambtelijke mail of het sturen van een nog ambtelijker brief.

Ik denk dat persoonlijke overlegmomenten op dat vlak een heel grote rol kunnen spelen. Dat is trouwens zeker ook het geval op het vlak van de studie die in de maak is over onder andere de vertramming van de lijnen 3 en 7.

Overigens denk ik dat bij De Lijn niemand twijfelt aan het belang dat die vertramming kan hebben, gezien het potentieel en gezien het feit dat ze al deel uitmaakte van de studies die al een tijd geleden aan de orde waren. Aan de andere kant zijn het ook heel complexe projecten. U weet het veel beter dan ik, ze lopen echt in het hart van de stad. Dat maakt dat het geen eenvoudige opdracht is om er in goed overleg de juiste oplossingen voor te vinden. Het is in ieder geval iets waar we blijven voor gaan.

Wat de projecten betreft die in vele, of in bijna alle, gevallen – ergens een ongebruikte premetrokokker niet te na gesproken – samenhangen met wat er bovengronds op de weg gebeurt, proberen wij zo goed mogelijk in te spelen en overleg te plegen met bijvoorbeeld de collega's van AWW. De heer Keulen heeft gezegd dat dat zeker in Limburg al heel lang tot een manier van werken behoort. Dat is ook in de andere projecten het geval, onder andere ook rond de mogelijke verlenging van de tramlijn in de richting van Beveren. Daar is uiteraard het samenwerken en het proberen te sporen met investeringen van AWW een belangrijk element, ook al om te vermijden dat niet alleen investeringen twee keer zouden moeten gebeuren, maar vooral om de hinder bij dit soort ingrijpende wegenwerken zoveel mogelijk te beperken. We zullen er zo veel mogelijk voor zorgen dat de dingen samen gebeuren. Ook dat is een belangrijk aandachtspunt.

Er is nog een punt in verband met de kostprijs van dit soort projecten. Er is in de presentatie inderdaad geen overzicht van de kosten gegeven. Voor een aantal worden die gerapporteerd op andere momenten en in andere constellaties. Voor een aantal andere projecten waarvan op dit ogenblik de studie nog loopt, is het ook nog niet echt mogelijk om een heel betrouwbare raming te geven, precies omdat die ramingen soms heel sterk afhankelijk zijn van de keuze van de voorkeurtracés. Het is een zeer belangrijk punt of daar de bouw van nieuwe kunstwerken moet bij komen of niet. Er wordt verwezen naar mogelijke ondertunnelingen. Er wordt ook verwezen naar het al dan niet moeten bouwen van nieuwe bruggen of het versterken van bruggen. Dat zijn heel belangrijke elementen in de kostprijsramingen. Ook dat hangt dan natuurlijk weer samen met de vastlegging van het voorkeurtracé. Idem trouwens voor onteigeningen indien die noodzakelijk zijn. Ook dat kan pas in detail in kaart worden gebracht wanneer duidelijk is welk tracé in die projecten zal moeten worden gevolgd.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Ik dank de minister en de heer Kesteloot voor zowel de uiteenzettingen als de antwoorden. Ik ben wel een klein beetje teleurgesteld door het feit dat er verwezen wordt naar andere rapporten, waar we dan maar de kostprijs van het hele plaatje moeten gaan zoeken. Het was een kleintje geweest om er een slide tussen te steken met wat al die projecten uiteindelijk zouden kunnen gaan kosten, ook al zijn de ramingen misschien nog niet volledig. Zet het er dan bij dat ze niet volledig zijn en afhankelijk zijn van voorkeurtracés.

Ik ben er zeer tevreden over dat de pps-projecten op dit moment worden gescreend. Nu kijkt men ten minste zeer goed na of we voortgaan op die weg. Het zou wel goed zijn dat we er tegen de tijd dat het rapport van het Rekenhof beschikbaar is – ik neem aan dat u dan opnieuw zal worden uitgenodigd in onze commissie – een beetje

zicht op krijgen hoe ver het staat met de screening van de pps'en die nog niet zijn toegewezen, en hoe we daar in de toekomst verder mee zullen omgaan.

Voor de rest hoop ik dat u uw Brusselse collega Smet samen met de Brusselse Regering kunt overtuigen om in het voorkeurstracé, dat de Vlaamse Regering al had goedgekeurd, door Brussel vanuit het tracé dat vanuit Willebroek komt, de Picardbrug toch mee te nemen. Want, zoals u zegt, als er omwegen moeten worden gemaakt, is het minder interessant. Ik hoop echt dat het lukt. Wat de andere tracés betreft, hebben we het over Vilvoorde gehad, maar hetzelfde verhaal hoor je in Meise. Op bepaalde plaatsen is er wel wat protest tegen het voorkeurstracé. De heer Kesteloot heeft gezegd dat hij probeert om toch een draagvlak te zoeken. Misschien kan er hier of daar naar worden gekeken. Dat zullen we dan wel horen. Ik vertrouw erop dat zowel De Lijn als de Vlaamse Regering de juiste beslissingen zal nemen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Dit dossier van de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht is het verst gevorderd. Minister, ik waardeer dat u de partners hebt uitgenodigd. Mag ik weten wanneer? En welke timing is er afgesproken met de Nederlanders? Dit is dieptreurig, we zijn geen gezelschapsspel aan het spelen. De Nederlandse partners weten al van bij het begin en zeker de laatste vijf jaar hoe de vork aan de steel zit. In het hele verhaal is er geen enkel onderdeel veranderd, zo is het van bij het begin verteld. Telkens hebben ze mee handtekeningen gezet.

Het is belangrijk om de consequenties voor hen duidelijk te maken. In Limburg is men bezig met onteigeningen. Het draagvlak voor de sneltramverbinding is er globaal, maar wie onteigend moet worden, heeft zich met hand en tand verzet. Die procedures zijn aangepakt. Langs alle kanten worden er tracés uitgebouwd, omdat er natuurlijk ook een impact is op het wegverkeer. In de gemeenten zijn er mobiliteitsplannen en inrichtingsplannen opgemaakt, met studiekosten. De vrijblijvendheid zijn we voorbij. Voor een stuk zitten we al in de uitvoering van de werken. Er zijn al enorm veel kosten gemaakt. Dan heb ik het nog niet over werkuren, maar echt over kosten die gemeenten en steden hebben gemaakt, ook De Lijn en AWW.

Nu willen zij hun tijd nemen, want ze weten het niet goed. Als je iemand niet moet leren hoe je zaken moet doen, zijn het wel de Nederlanders. Naïef zijn ze allesbehalve. Op de koop toe zeggen ze dat er nieuwe besluitvorming nodig is van de gemeenteraden en provincies. Daar zijn nu verkiezingen voor de Eerste Kamer, en we weten wat de meerderheid in Den Haag boven het hoofd hangt. We moeten duidelijk maken: 'Met alle Chinezen, maar niet met den deze.' Er zijn contracten gesloten. Er zijn eventueel schadeclaims aan gekoppeld. We laten dat niet zomaar op zijn beloop. Er is al te veel tijd, geld en energie gependend. De jongste jaren zijn er geen onbekende elementen bijgekomen. Na elf jaar kun je niet meer zeggen: 'Ich habe es nicht gewusst.' Ik ben nu pas wakker geworden en heb me in een naïeve droom laten vangen.

Ik vind ook dat het niet kan wat de heer Peumans doet, en ik ga hem dat ook persoonlijk zeggen. De N-VA heeft even in 2008 en 2009 niet in de meerderheid gezeten. Dit waren twee prominente punten, zowel in het regeerakkoord als in SALK, die de partijen van de meerderheid verbinden. De N-VA zit langer in de meerderheid dan Open Vld. Pacta sunt servanda. De Nederlanders hebben weinig nodig om zich te onttrekken aan de engagementen die ze op hen hebben genomen. Vrijblijvendheid kan geen optie meer zijn.

Minister, en dan spreek ik ook als lid van de meerderheid, ik neem er geen vrede mee dat we wel zien hoe lang het duurt, tot de boot uiteindelijk zinkt. U hebt er uw nek voor uitgestoken, ik ben de eerste om dat te waarderen, uw goede wil en engagement. Maar het nu verder bekijken, nee, er moet duidelijkheid komen.

Hoeveel tijd hebben de Nederlanders nog nodig? En als ze toch besluiten om eventueel uit het project te stappen, wat zijn dan de risico's voor hen op het vlak van schadeclaims en dergelijke? Ik zou eerlijk gezegd ook eens kijken welke andere dossiers u eraan koppelt, die belangrijk zijn voor Nederland en misschien minder urgent voor Vlaanderen. Als zij de vrijblijvendheid hanteren waar het hen financieel goed uitkomt, kunnen wij dat omgekeerd ook in andere dossiers doen. Dat is de enige taal die ze finaal verstaan.

De Nederlandse partner zegt dat dat het technisch-financieel nog eens allemaal moet worden onderzocht, net als de tracékeuze en dan moeten de gemeenteraad en provincieraad er nog eens over beslissen. Dat pik ik niet. En dat moet ook het geluid zijn uit Vlaanderen, ook uit respect voor de mensen bij De Lijn, het AWW en de gemeentebesturen, die er de laatste drie jaar veel kosten voor hebben gemaakt en er tijd en energie in hebben geïnvesteerd.

Ook politici hebben er een geloofwaardigheid aan gekoppeld, de Vlaamse Regering in het regeerakkoord. Ik hoef u niet te zeggen hoe belangrijk SALK is voor onze provincie. Als dit niet doorgaat, brengt dat ook de andere projecten in gevaar. Met de meet in zicht de koers afgelasten, dat gaat gewoon niet. Dat gaat niet!

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

De heer Jo De Ro (Open Vld): Mijnheer Kesteloot, hebt u geantwoord op de vraag naar park-and-rides? Dat is een belangrijk element voor het project ringtram.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Keulen, we hebben daarover vergaderd op 23 december 2014. Nederland heeft gezegd dat ze nog minstens zes maanden nodig hebben om die keuzes te maken.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Mag ik vragen wat uw reactie was?

Minister Ben Weyts: De heer Kesteloot kan getuigen dat we heel rustig maar heel overtuigend onze mening, die we hier ook vandaag kenbaar hebben gemaakt, vertolkt hebben. Er was geen millimeter ruimte voor enige interpretatie of voor speling op de boodschap. We hebben heel duidelijk benadrukt dat er overeenkomsten zijn gesloten en dat wij uitgaan van de naleving daarvan.

De voorzitter: De heer Kesteloot heeft het woord.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn: Ik wou nog even reageren op de park-and-rides. Park-and-rides kunnen, als ze goed geplaatst zijn, een belangrijke rol spelen in het overstappen van privévervoer naar openbaar vervoer. Ik ken het dossier onvoldoende om in detail te kunnen antwoorden. Ik zal het met de collega's van Vlaams-Brabant verder bekijken.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, u doet ermee wat u wilt en u moet met uw strategie niet te koop lopen. Maar de Nederlanders mogen ook weten dat we dit niet zomaar laten gebeuren door hen te laten zeggen 'Laat het een stille dood sterven', door hen tijd te laten kopen, door hen allerhande argumenten te laten opwerpen. Ze zijn daarvoor te ver geëngageerd. Nu van boord gaan, doe je niet straffeloos. De Limburgse steden en gemeenten zullen schadeclaims indienen en procedures opstarten als dit niet doorgaat. Wij willen dat de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht wordt gerealiseerd. Na elf jaar is dat ook niets te vroeg en daar hebben we ons ook contractueel toe verbonden.

De voorzitter: De vraag om uitleg en de gedachtewisseling zijn afgehandeld.