



Vlaams  
Parlement

vergadering **C83**  
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 15 december 2016

## INHOUD

- VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over mogelijke maatregelen ter bevordering van de vlotte doorstroom van hulpdiensten in het verkeer  
– 666 (2016-2017) 3
- VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de alternatieven voor het Spartacusplan  
– 654 (2016-2017)
- VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse spoorinvesteringen in het nieuwe meerjareninvesteringsplan van Infrabel voor de periode 2016-2020  
– 694 (2016-2017)
- INTERPELLATIE van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gevolgen voor de Vlaamse spoorstrategie van het Investeringsprogramma 2016-2020 van spoorwegbeheerder Infrabel  
– 13 (2016-2017)
- INTERPELLATIE van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een investeringsstop van Infrabel in nieuwe spoorlijnen en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse spoorstrategie  
– 14 (2016-2017) 4

**VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over mogelijke maatregelen ter bevordering van de vlotte doorstroom van hulpdiensten in het verkeer – 666 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**An Christiaens (CD&V):** De aanrijtijden van de hulpdiensten in België zijn bij de kortste van Europa, maar toch heerst er bezorgdheid bij de sector. Het rijgedrag van de weggebruikers ten aanzien van doorrijdende hulpdiensten zou steeds asociaal worden.

De gemiddelde aanrijtijd, die provinciaal wordt opgevolgd door de FOD Volksgezondheid, blijft voor heel België ruim onder de 10 minuten. De korte aanrijtijd heeft mede te maken met de dichtheid van de hulpdiensten en de dichtheid van het wegennet. Ook het rijgedrag van de weggebruikers speelt een rol, en daar zou het steeds vaker mislopen.

De Belgische Beroepsvereniging van Ambulancediensten en de wegpolitie melden dat asociaal rijgedrag de verkeersdoorstroom voor hulpdiensten bemoeilijkt. Eind oktober zorgde een ongeval op de Antwerpse ring richting Nederland voor verkeersproblemen en raakten de hulpdiensten pas na 20 minuten ter plaatse, bijna drie keer hun gemiddelde aanrijtijd. Volgens de Belgische Beroepsvereniging van Ambulancediensten gebeurt het alsmear vaker dat ambulances moeilijk kunnen passeren en daardoor tijd verliezen.

Naar aanleiding van het incident werden in de media en online de richtlijnen voor het uitwijken van prioritaire voertuigen opnieuw druk gedeeld. Deze komen ook terug in de rijopleiding.

Of het zogenaamde asociale rijgedrag een gevolg is van het gebrek aan kennis van de regelgeving dan wel een moedwillig gedragspatroon is niet meteen af te leiden. Het is van belang voor zowel de hulpdiensten, de slachtoffers als voor de veiligheid van alle weggebruikers dat interventies snel en veilig kunnen gebeuren.

Op welke manier kunt u als Vlaams bevoegd minister verder sensibiliseren bij weggebruikers voor het belang van de voorrang voor hulpdiensten?

U wilt de rijopleiding grondig herzien. Overweegt u deze aspecten mee te nemen?

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

**Minister Ben Weyts:** Ik zal beginnen met dat laatste punt. Het correcte gedrag ten opzichte van prioritaire voertuigen maakt al deel uit van de te kennen stof voor het rijexamen. De kennis wordt dus reeds getest op het theoretisch examen.

Wat de sensibilisering betreft hebben we in februari van dit jaar in een uitzending van Kijk Uit aandacht besteed aan de manier waarop weggebruikers best reageren op prioritaire voertuigen om zodoende te zorgen voor een vlotte en veilig doorstroming.

De kalender van 2017 voorziet momenteel nog niet in een sensibiliseringscampagne met het oog op het bevorderen van de vlotte doorstroom van hulpdiensten in het verkeer. Ik neem dit onderwerp wel mee voor verder overleg binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, waarbij we zullen bespreken hoe we dit het best aanpakken. Ik kan daar niet op vooruitlopen, maar we bekijken wel hoe we inzake sensibilisering nog een tandje bij kunnen steken.

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

**An Christiaens (CD&V):** Minister, tussen de indiening van mijn vraag en de vraagstelling hier in de commissie heb ik ook een antwoord gekregen op mijn schriftelijke vraag rond de sensibiliseringsacties, en ik zag dat dit thema daar niet in opgenomen was. Ik ben tevreden dat u het nu toch al hebt doorgegeven om te kijken of het alsnog zou kunnen, gelet op het feit dat de sector aan de alarmbel trekt. Het is in het belang van alle slachtoffers, maar ook van alle andere weggebruikers dat dit op zo'n veilig mogelijk manier gebeurt. Dat bestuurders daar niet van op de hoogte zouden zijn, vind ik niet kunnen. Daarom is het goed dat het mee wordt genomen in de rijopleiding en in het rijexamen. Ik kan enkel hopen dat we dit soort berichten niet meer hoeven te vernemen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de alternatieven voor het Spartacusplan – 654 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse spoorinvesteringen in het nieuwe meerjareninvesteringsplan van Infrabel voor de periode 2016-2020 – 694 (2016-2017)**

**INTERPELLATIE van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gevolgen voor de Vlaamse spoorstrategie van het Investeringsprogramma 2016-2020 van spoorwegbeheerder Infrabel – 13 (2016-2017)**

**INTERPELLATIE van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een investeringsstop van Infrabel in nieuwe spoorlijnen en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse spoorstrategie – 14 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Johan Danen (Groen):** De voorbije maanden zijn er diverse, nieuwe initiatieven geweest om het Spartacusplan voor Limburg nieuw leven in te blazen en om de ontsluiting van deze provincie met het openbaar vervoer te verruimen en te verbeteren. Nu voornamelijk door De Lijn al ruim 20 miljoen euro aan dat plan is uitgegeven zonder harde vervoersresultaten, zijn deze initiatieven welkom.

Op 7 juli jongstleden stelde de minister in de commissie de krijtlijnen van Spartacus 2.0 voor, met ook alternatieve opties voor twee van de drie sneltramverbindingen in het oorspronkelijke plan.

Op 1 oktober jongstleden maakte Groen een alternatief plan bekend. Door een focus op treinverbindingen mikt dat plan op een paradigmashift. De NMBS moet met aandrang aangespoord worden om overal meer te investeren, maar ook in Limburg. Regionaal openbaar vervoer kan vervolgens op knooppunten inhaken.

Op 7 december jongstleden besteedde de krant Het Belang van Limburg aandacht aan een voorstel om op de drie lijntracés van het Spartacusplan polyvalente sporen

aan te leggen, waarover zowel treinen, voor langere verplaatsingen, als trams, voor kortere verplaatsingen, kunnen rijden. Dit voorstel komt onder andere van verkeersdeskundige Willy Miermans, die ook meedacht over het oorspronkelijke plan.

Het aantrekkelijke van dit laatste voorstel schuilt in een vorm van synthese door het meervoudig gebruik van openbare en grotendeels te reactiveren vervoersinfrastructuur in Limburg. Het voegt een nieuwe dimensie toe aan de drie Limburgse spoordossiers, de lijnen 15,18 en 19, die tot nu waren opgenomen in de agenda van de Vlaamse spoorstrategie.

De eventuele uitwerking ervan is niet mogelijk zonder nauwe samenwerking en afstemming tussen De Lijn en de NMBS. Daartoe zou binnen de vervoersregio Limburg een forum onder leiding van de gouverneur en een delegatie van steden en gemeenten, sociale partners en de Limburgse Reconversie maatschappij (LRM) de beoogde samenwerking kunnen aansturen.

Minister, hoe beoordeelt u het voorstel om op de drie tracés van het Spartacusplan te zorgen voor polyvalente sporen voor trein en sneltram? Dit hoeft het bestaande akkoord niet te doorkruisen.

Bent u bereid om in eerste instantie binnen de Vlaamse Regering dit voorstel in de agenda van de Vlaamse spoorstrategie te integreren? Ik besef dat dat geen gemakkelijke oefening is, maar toch wil ik erop aandringen om dat te vragen, en om dit in tweede instantie dan ook mee te nemen naar het overleg met uw federale collega en met de spoorbedrijven NMBS en Infrabel.

Bent u bereid om in functie van een nauwe samenwerking tussen De Lijn en de NMBS aan Limburg, eventueel in proefvorm, het statuut van vervoersregio toe te kennen, met aansturing door een forum van de genoemde Limburgse actoren?

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

**Marino Keulen (Open Vld):** De krant De Tijd van vrijdag 9 december kondigde nieuws aan over het meerjareninvesteringsplan van Infrabel voor de periode 2016-2020. Het krantenartikel stelt dat Infrabel een kwart minder kan investeren dan gepland, weliswaar vergeleken met het geschrapte investeringsprogramma 2013-2025. Hierdoor zullen grote spoorinfrastructuurinvesteringen uitblijven voor 2020. In totaal investeert men voor 4,4 miljard euro en niet voor de geplande 6,2 miljard euro. Dit heeft uiteraard ook gevolgen voor de Vlaamse spoorprioriteiten zoals in 2013 vastgelegd door de Vlaamse Regering.

In De Tijd spreekt men vooral over de niet-ontsluiting van de haven van Gent en de luchthaven van Antwerpen. Ook de uitrol van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel zou opnieuw worden vertraagd. De focus van Infrabel ligt vooral op de afwerking van de bestaande werven en de uitrol van het veiligheidssysteem ETCS. De uitgaven beperken zich tot het onderhoud van de bestaande infrastructuur. Indien dat klopt, dan is dat zeer slecht nieuws voor de Vlaamse spoorprioriteiten en kunnen die pas na 2020 worden opgenomen in een meerjareninvesteringsprogramma. Het past in de federaal afgesproken besparingen: onze spoorwegmaatschappij moet tussen 2016 en 2019 3 miljard euro besparen.

Ik wil u daarover enkele vragen voorleggen. Klopt het verhaal zoals geschetst in het artikel in De Tijd? Indien dat effectief de inhoud van het nieuwe meerjareninvesteringsplan van Infrabel is, welke gevolgen heeft dat voor de Vlaamse spoorstrategie? Wat was het resultaat van de bespreking op het laatste Overlegcomité? Hebt u dit al opgenomen met uw federale collega Bellot? Enige tijd geleden hebt u aan uw federale collega een aanbod voor prefinanciering gedaan. Is dit opgenomen in het investeringsprogramma? Vergroot dit de kansen voor de realisatie van de Spartacuslimn 3, dat is lijn 18, van Hasselt naar Neerpelt?

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

**Chris Janssens (Vlaams Belang):** Voorzitter, minister, collega's, er lopen hier twee interessante debatten door elkaar: over Spartacus, wat een dossier is waarin de jongste tijd wat beweging komt en waarover ook wel wat te vragen valt, en daarnaast over het door de heer Keulen uitmuntend toegelichte programma van Infrabel. Mijn vragen sluiten daarbij aan. Het nieuwe Investeringsprogramma 2016-2020 van spoorwegbeheerder Infrabel zou voor 4,4 miljard euro investeringen bevatten, een kwart minder dan de 6,2 miljard euro waarin aanvankelijk was voorzien. Dat zou betekenen dat projecten die hier naar voren werden geschoven, on hold staan. Veel elementen in uw beleidsbrief die u zelf als grote ambities ziet, komen daardoor in het gedrang. In uw beleidsbrief zegt u dat u via de federale investeringscel spoor aandringt op de maximale opname van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten in het investeringsplan 2016-2020 en de realisatie van de nog niet voltooide spoorprojecten uit het meerjareninvesteringsplan 2001-2012. Iets verder zegt u ook dat het strategisch comité van de investeringscel spoor aanbevelingen zal doen aan de NMBS en Infrabel voor het opstellen van hun respectieve meerjareninvesteringsplannen 2016-2020. Als we de berichtgeving mogen geloven, dan lijkt men met uw wensen en verzuchtingen niet veel rekening te houden. U lijkt als Vlaams minister bevoegd voor de mobiliteit niet te bestaan voor uw federale collega. Want al uw wensen en verzuchtingen, die worden gedeeld door veel Vlamingen, worden in de wind geslagen. Ik wil u daarover enkele vragen voorleggen.

Minister, wat is uw reactie op het nieuwe investeringsprogramma 2016-2020 van Infrabel, in het licht van de Vlaamse spoorstrategie en de elf Vlaamse spoorprioriteiten die u naar voor hebt geschoven? Welke maatregelen hebt u sinds uw verklaringen in het Vlaams Parlement van begin november 2016 ter zake nog genomen? U zei toen dat u het vervoersplan van de NMBS niet zou goedkeuren omdat onder meer het vervoersplan en de investeringsplannen van zowel de NMBS als Infrabel een geheel moeten vormen en samen ter goedkeuring zouden moeten worden voorgelegd, wat ook ik terecht vind. Wat hebt u ter zake nog ondernomen?

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

**Joris Vandenbroucke (sp.a):** Voorzitter, minister, collega's, op vrijdag 9 december 2016 berichtte de krant De Tijd op haar voorpagina dat Infrabel van plan is om tot 2020 geen enkele grote investering in nieuwe spoorinfrastructuur te realiseren. De heer Keulen merkte pertinent op dat dit past in de federale besparingspolitiek, die er overigens ook al voor heeft gezorgd dat de NMBS 800 miljoen euro minder zal investeren dan waarin oorspronkelijk was voorzien. Minister, in uw conceptnota noemt u het spoor terecht "de ruggengraat van het openbaar vervoer". Legislatuuroverschrijdend en kamerbreed zijn we het erover eens dat de elf prioriteiten van de Vlaamse Regering absoluut moeten worden uitgevoerd. Ze zijn cruciaal voor onze mobiliteit. Ik vrees dat daar nu een streep door wordt getrokken, met alle gevolgen van dien. De filedruk is de afgelopen jaren met 15 procent gestegen. De afgelopen 5 jaar betreft het een stijging met 35 procent. Als Infrabel beslist om tot 2020 in geen enkele uitbreiding van de spoorlijnen te investeren, dan zal dat de files in Vlaanderen nog een pak langer maken, met alle gevolgen van dien voor de economie, het milieu en de volksgezondheid in Vlaanderen.

Het investeringsplan van Infrabel heeft al ernstige vertraging opgelopen. We hebben het er in de commissie al meermaals over gehad. Vandaag lijkt het wel alsof alle vragen van het Vlaamse Gewest van tafel zijn geveegd. Zelfs als in 2020 het manna uit de hemel zou vallen en Infrabel alsnog enkele of alle strategische projecten zou uitvoeren, dan betekent dit nog dat we voor sommige projecten – zoals voor spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt en spoorlijn 204 Gent-Zelzate – de uitvoering pas tegen 2029 mogen verwachten. De doorlooptermijn van de projecten

bedraagt vijf, zes, zeven, acht of meer jaren. Stoppen met investeren tot 2020 zou dus dramatische vertragingen opleveren.

In het artikel van De Tijd is sprake van een extra pot, buiten de budgetten van Infrabel. Ik neem aan dat dit een verwijzing is naar het bedrag van 1 miljard euro aan extra schuld dat de NMBS Holding mag aangaan. In principe zou dat geld worden voorbehouden voor investeringen in het GEN-Brussel en de renovatie van de goederenlijnen rond Antwerpen. Gisteren is minister Bellot daarover ondervraagd in de commissie Infrastructuur van de Kamer. Hij bleef erg onduidelijk over de omvang van het bedrag en waarvoor het zou dienen.

Minister, wat is uw reactie op de berichtgeving in De Tijd? Heeft het strategisch comité van de Investeringscel het ontwerp van Meerjareninvesteringsprogramma 2016-2020 voor Infrabel aanvaard? Daarin is ook het Vlaamse Gewest vertegenwoordigd. Op 19 december zal de raad van bestuur van Infrabel dat plan moeten goedkeuren. Hoe loopt het dan verder met de politieke goedkeuring? Hoe schat u de gevolgen in voor de doelstellingen van uw mobiliteitsbeleid en voor de elf spoorprioriteiten die de Vlaamse Regering naar voren heeft geschoven? Welke initiatieven denkt u te kunnen nemen om een blokkering van de Vlaamse spoorstrategie te voorkomen? Bent u bereid een belangenconflict in te roepen als men doorzet met dit plan? Is het een optie voor de Vlaamse Regering om zelf de uitvoering van de prioritaire spoorprojecten te pre- of cofinancieren? Gisteren zei minister Bellot daarover dat er ter zake nog geen voorstellen van het Vlaamse Gewest aan hem zijn overgemaakt. Hebt u weet van middelen buiten de budgetten van Infrabel die kunnen worden aangewend voor investeringen in de Vlaamse spoorprioriteiten?

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, collega's, ik zal niet herhalen wat ik tijdens de bespreking van de beleidsbrief al heb gezegd. De heer Danen stelt vragen over het dubbel gebruik van spoor- en tramlijnen. In theorie kan dat, maar de praktijk is nog iets anders. Dat vereist dat de spoorinfrastructuur conform is met de veiligheidsvoorschriften. Het vereist de vervanging van het oude remsysteem door de automatische remsystemen ETCS, wat ernstige investeringen vergt. Voorts is het zo dat de Spoorcodex moet worden aangepast. In het verleden koos men er daarom voor om de tram- en spoorweginfrastructuur gescheiden te houden. Dat heeft ook te maken met de verschillende kenmerken van de voertuigen. In plaats van nieuwe paden te bewandelen hebben we daarom beslist om hard door te werken op datgene wat al is beslist.

Inzake de drie onderdelen van Spartacus proberen we maximale vooruitgang te boeken. Het dossier van de verbinding Hasselt-Maastricht is uit het slop gehaald, want we hebben een nieuwe, aangepaste beheersovereenkomst afgesloten. Vanochtend heb ik daartoe een cheque van 3 miljoen euro meegekregen, en bij de aanbesteding volgt er nog een tweede. De globale deal die we met Nederland hebben afgesloten, komt erop neer dat we in ruil voor de inkorting van het tracé – het tracé loopt niet tot Maastricht-station, maar tot Mosae Forum, waar men met hetzelfde ticket zal kunnen overstappen op een bus – een compensatie van 6 miljoen euro krijgen. Bovendien investeren de Nederlanders 1 miljoen euro in de verfraaiing van haltes langs die lijn op Vlaams grondgebied. Voorts is er een investering van 8 miljoen euro – 4 miljoen euro van de provincie en 4 miljoen euro van het rijk – voor de elektrificatie van de spoorlijn tussen Antwerpen en Weert. Er komen ook enkele buslijnen bij. We zijn er dus in geslaagd om van een vrijwel afgeschreven samenwerking een versterkte samenwerking te maken.

Wat betreft het andere luik van Spartacus is het zo dat we zo snel mogelijk een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding op het tracé Maasmechelen-Hasselt-Genk willen realiseren. In de taskforce doorstroming zijn een paar pistes onderzocht. Wat

leverde dat op? De huidige modellen van de trambus – er komen er nieuwe – hebben een te lage maximale snelheid. Op de E314 zouden de huidige modellen dus niet snel genoeg kunnen rijden.

Daar liggen nog wel wat pistes open. Het belangrijkste is de doorstroming en de aparte bedding. Met welke voertuig er dan op wordt gereden, een trambus of een snelle elektrische bus is van minder belang. Het is een tracé van 34 kilometer dat we zouden willen afleggen op een gemiddelde tijdsperiode van 40 minuten. Daardoor zouden we 10 minuten concurrentieler zijn in vergelijking met andere vervoersmodi. Die doelstelling is belangrijker.

Het derde onderdeel van Spartacus is de treinverbinding Neerpelt-Hasselt die we aangeduid hebben als een prioritaire investering in het kader van het investeringsplan van Infrabel en NMBS.

Ik ga niet alle initiatieven herhalen die ik al genomen heb met betrekking tot de inspraak in het investeringsplan en in het vervoersplan.

Wat uw vraag over de vervoersregio's betreft, werken we nu op basis van dertien vervoersregio's. In het proefproject basisbereikbaarheid zijn er drie vervoersregio's die als pilot fungeren, namelijk Aalst, de Westhoek en Mechelen. Die zijn gestart. De andere tien vervoersregio's zijn verspreid over heel Vlaanderen, Limburg is daar één van. Als dit proefproject goed afloopt, gaan we met de volledige uitrol van die vervoersregio's in de praktijk werken en dan zal Limburg, uitgebreid met een stukje Hageland, op zich een regio zijn.

Ik geef u een paar highlights in verband met het meerjareninvesteringsplan van de NMBS en Infrabel. In juli 2015 zijn concrete afspraken gemaakt met de vorige federale minister omtrent de betrokkenheid en de inspraak. Op 30 september 2016 is in het kader van Executief Comité voor de Ministers van Mobiliteit (ECMM) de afspraak gemaakt dat alles aan elkaar gekoppeld is, namelijk dat het vervoersplan NMBS 2017, de meerjareninvesteringsplannen van NMBS en Infrabel, de beheerscontracten NMBS en Infrabel en het GEN één onlosmakelijk geheel vormen, ook inzake onze besluitvorming. Dat is een belangrijk politiek punt. Daarenboven zijn de negatieve voorafnames uit de voorstelling van het vervoersplan gehaald, namelijk de drie Limburgse spoorlijnen 15, 18 en 19 en de lijn 204 Gent-Zelzate.

Wat het meerjareninvesteringsplan zelf betreft, gaf minister Bellot toen ook wel toe dat hij nog niets had ontvangen van Infrabel, niettegenstaande zijn uitdrukkelijke vraag. Vervolgens was daar enige stilte rond. We hebben dan via de pers vernomen dat er op basis van een lek vanuit Infrabel of vanuit de raad van bestuur, gewag werd gemaakt van de afwezigheid van investeringen voor 2020. Ik heb dat recent nog afgetoetst bij minister Bellot op het Overlegcomité. Hij bevestigde dat er nog geen enkele beslissing genomen is met betrekking tot Infrabel, wat er ook aan geruchten moge circuleren. Er is dus geen beslissing genomen, integendeel, er moet nog heel wat besproken worden. Ook op het federale niveau moeten die investeringsplannen van de NMBS en Infrabel nog politiek besproken en goedgekeurd worden.

De Federale Regering moet nog vastleggen welk budget beschikbaar zal zijn voor enerzijds de federale component en anderzijds de gewestelijke component. Dat is voor onze prioritaire spoorinvesteringen natuurlijk van groot belang. Daarover was er een geruststellende communicatie, maar dat is natuurlijk relatief omdat we al lang vragen om daar die knoop door te hakken.

Dat is voorlopig de communicatie van daaruit: er is nog geen enkele beslissing genomen, er zijn geen voorafnames. Hij kon de mededeling die in sommige media verscheen niet onderschrijven of staven.



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

**Johan Danen (Groen):** Minister, dank u wel. Ik begrijp dat er nog heel wat gesproken moet worden over de investeringen van de NMBS en Infrabel. Hebt u er een idee van wanneer men dan zal landen? Wat betekent in deze context 'snel'?

Als ik terugkeer naar mijn initiële vraagstelling vind ik het toch frappant dat lijn 3, Hasselt-Neerpelt, in de Vlaamse spoorstrategie de prioriteit der prioriteiten was, quid een eventuele co- of voorfinanciering, want dat is toch heel belangrijk. Ook de elektrificatie van de lijn Hamont-Mol is, zoals u zeker weet, op drie tot vier jaar terugverdiend. Alleen zijn het andere instanties dan de NMBS die terugverdienen, terwijl Infrabel de investering moet doen. Ik vind dat heel frappant. Zeker als u zegt dat in het akkoord van de Spartacuslijn I er een elektrificatie zit van het traject verderop, Hamont-Weert. Dat zou daar mooi op aansluiten. Zo heb ik het toch begrepen. Het zou echt wel zonde zijn als we daar zouden blijven zitten met een stukje elektrificatie en de rest niet. Dat mag zeker geen alibi zijn voor de Nederlanders om daar niets te doen, als u begrijpt wat ik wil zeggen.

U zegt dat het vandaag een mooie dag is voor Limburg omdat er een akkoord is over lijn 1. Het is hoe je het bekijkt. U kreeg een cheque van 3 miljoen euro mee, maar de investeringen en exploitatieverliezen zijn volledig voor ons. Ik zal die discussie hier niet helemaal opnieuw voeren. Wij zijn er wel van overtuigd dat spoorlijnen de aders of de 'backbones' moeten zijn van een vervoersnetwerk en dat tramstellen er in tweede instantie op kunnen aansluiten. Maar een tram vervangen door een spoorverbinding, wat de ambitie had moeten zijn, vinden we niet zo'n gelukkig idee.

Wat dat betreft, vinden we het niet zo'n fantastisch gelukkige dag voor Limburg. Wij vinden dat u kiest voor een minder goede oplossing, terwijl de ideale oplossing... *(Opmerkingen)*

Maar we gaan daar al 600 miljoen euro op tien jaar insteken.

Het is belangrijk dat u spreekt over de vervoersregio. Ik wil in tweede instantie vragen naar de autonomie van die vervoersregio. Ik begrijp dat er drie proefregio's zijn, maar het is wel belangrijk dat ze in Nederland heel wat autonomie hebben op het vlak van trein en regionaal busvervoer, en dat ze daar heel wat kunnen realiseren, als ze tenminste geen fouten maken. Het zou toch interessant zijn mochten we in de vervoersregio's die worden uitgerold ook die autonomie hebben.

U sprak ook kort over Spartacus II, de lijn Hasselt-Genk-Maasmechelen. Op 7 juli liet u de ballon op om daar te werken met trambussen, een bus waarop je ook koffie kunt drinken en die snel zou zijn. Ik had begrepen dat dit op de helling staat. U hebt daar in uw antwoord op de vraag van de heer Vandembroucke naar verwezen. Dat doet mij vermoeden dat die hele oefening zal worden overgedaan. Ook op dat vlak is er geen tijd te verliezen. Minister, wat is de timing om daar te komen tot een alternatief, tot een realistische vervoersmodus, zodat we snel van Hasselt tot Maasmechelen kunnen rijden, al dan niet per spoor?

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, u hebt vandaag een heel sterke beurt gemaakt in Limburg. De Nederlands-Limburgse gedeputeerde van der Broeck en de Maastrichtse wethouder Aarts waren ook aanwezig. Dat zijn twee voorbeelden van de diaspora uit Vlaanderen. Zij staan als Vlamingen in de wereld. De heer van der Broeck wordt volgend jaar overigens dijkgraaf. Ook dat is in Nederland een politiek mandaat.

U hebt daar getoond dat u probleemoplossend werkt. Dit dossier had alles om het karakter van een eeuwigdurend conflict te krijgen, maar u hebt met veel voluntarisme en goede wil een doorbraak gerealiseerd. Als het goed is, moet dat ook worden gezegd.

Er is ons 6 miljoen euro aan compensaties toegezegd. De laatste 3 miljoen euro krijgen we bij de gunning. De eerste 3 miljoen euro hebt u deze middag gekregen. U was toen daadwerkelijk minister-miljonair, want ze hebben u een enveloppe gegeven. De vraag van 3 miljoen is natuurlijk of die enveloppe een cheque, een brief of letterlijk bankbiljetten van 500 euro bevatte. Ik weet het niet, maar de enveloppe werd wel heel plechtstatig overhandigd. Het belangrijkste feit is echter dat we de impasse met betrekking tot lijn 1 hebben doorbroken. Daar kan ik u enkel lof voor toezwaaien.

Wat het meerjareninvesteringsplan van Infrabel betreft, moet de match blijkbaar nog helemaal worden gespeeld. Er zijn ondertussen heel wat bewegingen aan de gang, maar er is absoluut niets afgeblokt of afgevlagd. We moeten alert zijn. U hebt de volle steun van deze commissie. Ik ben zeer benieuwd naar het verdere verloop. Ik denk alleszins dat het misverstand dat alle knopen al waren doorgehakt en we enkel nog akte konden nemen, als een kwakkel uit de wereld is geholpen.

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

**Chris Janssens (Vlaams Belang):** Minister, wat het investeringsprogramma van Infrabel betreft, is blijkbaar nog geen beslissing genomen. Dat zou ons in feite positief moeten stemmen. Ik wil me echter niet te veel illusies maken. Zeker wat mijn provincie betreft, kennen we de geschiedenis van de NMBS en van Infrabel. We weten dat de NMBS de hier ondertussen veelbesproken provincie Limburg amper weet liggen.

Momenteel worden een aantal lijnen doorheen Vlaanderen als prioritair naar voren geschoven. Het zou voor mijn provincie dramatisch zijn als drie belangrijke schakels, de lijnen 15, 18 en 19, in het komend investeringsplan zouden ontbreken. U weet dat die lijnen essentieel zijn voor een degelijke spoorontsluiting in Limburg. Op dit ogenblik is die ontsluiting er in geen geval. Blijkbaar heeft geen enkele federale minister van Mobiliteit dat als voldoende belangrijk beschouwd.

Minister, volgens mij zullen de files hier op andere momenten nog veelvuldig aan bod komen. U weet dat de files groeien en dat de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer op dit ogenblik om verschillende redenen daalt. Uw kabinet heeft vandaag bezoek gekregen. Aangezien u allicht niet het talent van de bilocatie hebt, was het waarschijnlijk uw kabinetschef die de delegatie van Voka heeft ontvangen. Zij kwamen nogmaals aanklagen dat Vlaanderen stilstaat en dat we die stilstand moeten doorbreken, onder meer door te investeren in infrastructuur als goede spoorverbindingen.

Aangezien nog geen beslissing is genomen, rest ons natuurlijk de vraag wat de komende demarches zullen zijn. Tijdens voorgaande debatten is gesteld dat met betrekking tot de investerings- en vervoersplannen eind dit jaar een en ander wel degelijk zou moeten worden afgeklopt. Wat zijn de komende demarches? Wat is de timing? Welk overleg verwacht u nog? Wanneer zult u dit kunnen afronden? Denkt u de 'battle op weg naar de grote veldslag', zoals u het tijdens de plenaire vergadering hebt genoemd, te kunnen aangaan?

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

**Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, dit is echt een van de waanzinnigste mobiliteitsdossiers van de huidige legislatuur. De afgelopen twee jaar hebben we ons in deze commissie druk gemaakt over de zeer grote vertraging in de beslissing over de meerjarige investeringsprogramma's. Toen mevrouw Galant destijds het lopende investeringsprogramma verscheurde, beloofde ze dat er een nieuw programma 2015-2019 zou komen. Moeten we ons vandaag gerustgesteld voelen door het feit dat het wellicht nog een paar maanden zal duren vóór er een nieuw investeringsprogramma zal zijn? Ik vind het echt onwaarschijnlijk dat we vandaag blij moeten zijn met het nieuws dat wat er in De Tijd stond, nog niet is beslist en dat het

wellicht nog enkele maanden duurt vóór het investeringsprogramma dat eind 2014 in de vuilnisbak is gegooid, door een nieuw wordt vervangen. Intussen staan we met z'n allen in de file, keuren we documenten goed waarin staat dat de trein de ruggengraat van ons openbaar vervoer is en doet men federaal rustig voort.

Ik weet één ding zeker: maandag 19 december zal de raad van bestuur van Infrabel een beslissing nemen en zal een en ander duidelijk worden. Bovendien moet en zal er bij het spoor 3 miljard euro worden bespaard. Het wordt stilaan duidelijk, ook voor de meerderheidspartijen in het Vlaams Parlement, dat de gevolgen van de beslissing die ze zelf mee hebben genomen, voor Vlaanderen wel eens desastreus kunnen zijn.

Ik heb nog twee concrete vragen voor u, minister. Heeft minister Bellot, in zijn geruststellend gesprek met u, een timing durven geven? Wanneer worden de volgende stappen eindelijk min of meer gezet? Begin 2017? Pasen 2017? De zomer van 2017? Is het nog voor deze legislatuur? Kunt u ons, met een afwijking van één seizoen, een timing geven?

Wat wordt eigenlijk de doorlooptijd van het nieuwe meerjarige investeringsplan? Mevrouw Galant had het over de periode 2015-2019. Dat werd dan 2016-2020. Praten we nu over een investeringsplan 2017-2021? Of landen we met een investeringsplan met een doorlooptijd van nog maar twee jaar?

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** Minister, de oproep van onze minister-president rond spoorlijn 204 heeft me erg verheugd. Het is zeer belangrijk dat hij alle hens aan dek roept voor dit voor Vlaanderen zeer belangrijk project. En voor een keer gaat het niet alleen over Antwerpen, maar ook over Gent. Ik heb de uitspraak van de minister-president uitgeknipt en op mijn bureau gehangen om er vaak op terug te kunnen komen.

Dit is inderdaad een fundamenteel project. In uw beleidsnota maakt u terecht de juiste keuzes voor het woon-werkverkeer. Duizenden mensen die daar werken, hebben nu geen openbaar vervoer. De spoorlijnen liggen er. De trein zou tussen Gent en Zelzate kunnen rijden en zo per dag tienduizend wagens van de weg kunnen halen. Dat geeft economisch perspectief, verhoogt de leefbaarheid en de duurzaamheid. Iedereen is het erover eens. Dat gebeurt ook niet altijd in Vlaanderen. In Gent zijn zowel de werkgevers als de vakbonden, zowel de stad als de provincie het erover eens.

Ik hoop dat de woorden en de visie van de minister-president, die u onderschrijft, tot de juiste beslissing zullen leiden. Ik zie nog wel een opening. De heer Bellot spreekt over "deugdzame" projecten en volgens mij is lijn 204 een zeer "deugdzame" project waarover iedereen het eens is. Nu moeten alleen nog de centen volgen. Neem deze kans te baat. Wij rekenen op uw daadkracht.

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

**Lode Ceyskens (CD&V):** Voorzitter, op 30 november heb ik ook een vraag om uitleg over Spartacus gesteld. U verwees die toen naar de bespreking van de beleidsbrief. Misschien hadden we ze beter vandaag mee kunnen behandelen.

**De voorzitter:** Ze is mee besproken met de beleidsbrief, mijnheer Ceyskens.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Ja, maar ik denk niet dat we bij de beleidsbrief alle aparte dossiers moeten bespreken. Maar goed.

Collega's, 'stick to your plan'. Ik denk dat het dat is dat we in ons achterhoofd moeten houden als we ooit iets willen realiseren. Er ligt voor Limburg een heel duidelijk plan op tafel, en als we telkens zeggen dat er ondertussen betere of andere

ideeën zijn, dan zijn we van één zaak zeker: dan gaan we telkens opnieuw beginnen en gaan we er nooit geraken.

Het is daarom ook dat mijn partij er mee voor heeft gepleit om Spartacus te verankeren in het regeerakkoord en dat mijn partij ook altijd is blijven zeggen dat Spartacus voor ons een totaaloplossing is. Dat gaat niet alleen over Hasselt-Maastricht. Ik vind eigenlijk dat we het in de toekomst moeten hebben over Maastricht-Hasselt. Laten we het maar eens van die kant bekijken. Het gaat niet alleen over die lijn, maar ook over de twee andere lijnen. Collega's, dat is een totaalproject waarmee Limburg op termijn ook kan hebben waarop het recht heeft, namelijk degelijk uitgebouwd openbaar vervoer. Minister, in die zin wil ik u feliciteren met de ondertekening van vandaag. Waar we een tijdje geleden nog allerlei uitspraken hoorden, zo van 'Kijk, als we niet tot aan het station gaan, dan moeten we het maar opgeven' en dergelijke meer, dan denk ik dat u uw verantwoordelijkheid hebt genomen. U bent als minister gaan spreken met de gedeputeerde en met de wethouder aldaar, en uiteindelijk is er een oplossing uit de bus gekomen waarvan we alleen maar kunnen zeggen dat het een goede oplossing is. We willen u daar vandaag mee feliciteren.

Tegelijkertijd willen we u ook verder huiswerk meegeven. Vandaag zijn de Nederlanders immers al begonnen met het downgraden van een stukje van hun hoofdspoor, dat secundair spoor moet worden, en met hun bestemmingsplan. Het lijkt me goed dat wij in Vlaanderen ondertussen ook niet stilzitten. Drie jaar geleden zijn er al mensen aangesproken over onteigeningen. Ik denk dat die draad opnieuw moet worden opgepakt. Er is ook onze bouwvergunningsaanvraag. Ik begrijp dat destijds bij het openbaar onderzoek bijvoorbeeld de stad Bilzen de resultaten van het openbaar onderzoek nooit verder heeft doorgestuurd. Daar moet iets mee gebeuren. Die bouwvergunningsaanvraag moet worden hernomen. We moeten daar niet mee wachten tot de Nederlanders klaar zijn met hun huiswerk, want dan verliezen we ondertussen kostbare tijd.

Minister, wat lijn 2 betreft, hebben we in juli uw initiatief mee onderschreven om de optie van de trambussen te bekijken, om de zaken sneller te laten gaan. Ik heb ondertussen in de krant gelezen dat die trambussen al terug zijn afgevoerd. U hebt dat verleden week genuanceerd. Ik denk dat het bekijken van doorstromingsmogelijkheden daar alle kansen moet verdienen. Alleen zou ik wel de bemerking willen herhalen die ik twee weken geleden ook heb gemaakt. Ik laat me vertellen dat in de vergadering met de betrokken burgemeesters is gezegd dat die projectnota op vraag van het kabinet is stilgelegd. Dat heeft geen zin. Daar verliezen we tijd mee. Uiteindelijk moet het toch ons doel zijn dat we ook op die lijn 2 naar bijkomende tramlijnen gaan. Dat kan de frequentie op de verbinding van Hasselt tot aan de universiteit trouwens gevoelig opdrijven. Ik pleit er dus voor dat, ondanks de voorlopige maatregelen die daar worden genomen, men toch ook het einddoel niet uit het zicht zou verliezen, dat men daar ook mee op zou inzetten.

Dan kom ik bij de Vlaamse spoorstrategie. Collega De Clercq, ik zal het u straks nog eens zeggen. U hebt krantenknipsels op uw bureau liggen. Ik heb er zo ook een op mijn bureau liggen, en daarin staat dat de minister-president die lijn 18 als de prioriteit der prioriteiten beschouwt. Misschien is het wel goed nieuws dat het ernaar uitziet dat we voor Kerstmis geen goedgekeurd meerjarenprogramma van Infrabel zullen hebben. Minister, u hebt hier in juli verwezen naar een prefinanciering die u wou opzetten. U hebt dan een gesprek gevraagd met minister Bellot. De jongste keer had dat nog niet plaatsgehad. Ondertussen zijn er een aantal bijkomende randfenomenen geweest die wél voor dat gesprek hebben gezorgd. Ik ben dus benieuwd om te horen of er over dit dossier ook is gesproken, wat daarover de afspraken zijn geweest en hoe u kunt voortwerken met die prefinanciering. Het zou immers natuurlijk bijzonder jammer zijn, mocht dat meerjarenplan van Infrabel worden samengesteld vooraleer u klaar bent met uw huiswerk. Dat zou immers

een gemiste kans zijn voor Vlaanderen om duidelijk te laten zien aan de federale overheid dat dit voor ons inderdaad de prioriteit der prioriteiten is.

Ten slotte wil ik wat Infrabel betreft toch ook nog een lans breken voor die lijn Mol-Hamont. Ik denk dat we daar inderdaad het rationele moeten kunnen laten spelen. Dat is een investering die niet alleen op zeer korte termijn is terugverdiend, maar dat is een investering in duurzaamheid, een investering in efficiëntie en vooral een investering die grensoverschrijdend verkeer mogelijk maakt in de toekomst. Dat geeft extra kansen voor Limburg op termijn.

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

**Annick De Ridder (N-VA):** Minister, collega's, we hebben hier al het Limburgse pleidooi en het Gentse pleidooi gehoord, dus het zal u niet verbazen dat ik hier nu het Antwerpse pleidooi wil houden. *(Opmerkingen van Mathias De Clercq)*

Neen, collega De Clercq, blijf maar even zitten. Ik kan u geruststellen. Net zoals er in Gent een zeer grote eensgezindheid is over het Gentse project, is natuurlijk ook in Antwerpen de eensgezindheid zeer groot over die tweede spoorontsluiting naar de haven, via de luchthaven van Deurne. Minister, dat gebeurt inderdaad niet altijd. Reden te meer om echt verder aan de kar te blijven trekken in dit dossier.

Alle gekheid op een stokje, ik denk dat iedereen even verbaasd was bij het lezen van de berichten. U stelt me dan ook zeer gerust dat er een gesprek is geweest en dat het om een interne oefening blijkt te gaan. Dat neemt echter niet weg, en dat weet u natuurlijk maar al te goed, dat we zeer waakzaam moeten blijven en zijn. Zoals de collega's hier al hebben gesteld, het spoor blijft natuurlijk wel het sluitstuk, ook voor ons beleid, voor uw beleid, al behoort het helaas niet tot onze bevoegdheden. Als we gaan kijken naar comodaliteit, naar de modal shift, of we het nu hebben over personenvervoer of het vervoer van goederen, dan is dat natuurlijk wel het sluitstuk van het hele beleid. Graag waakzaamheid dus, en hopelijk kunnen we in de nabije toekomst op beter nieuws rekenen dan wat we recent aan voortijdig gelekt nieuws in de kranten mochten lezen.

**Lies Jans (N-VA):** Ik wil het Limburgse pleidooi toch nog eens onderstrepen. Het lijkt me zeer belangrijk dat ook ik dat hier doe. Minister, collega's, het is de tweede legislatuur dat ik in deze commissie zit. We hebben hier al maanden- en jarenlang de discussies gevoerd over de federale investeringen in spoorinfrastructuur voor heel Vlaanderen. Het is duidelijk dat we daar allemaal samen achter staan dat er nu echt wel daadwerkelijk investeringen gebeuren. U hebt ons een beetje gerustgesteld door te zeggen dat er nog geen beslissing is. Ik wil u vandaag ook feliciteren, niet zozeer met lijn 1, dat begrijpen jullie wel, maar vooral met het feit dat u met een cheque van 3 miljoen euro uit Nederland bent teruggekomen. Dat is niet eenvoudig, geld aftroggelen van de Nederlanders.

Ik wou toch wel heel duidelijk maken dat die ontsluiting in Limburg via het openbaar vervoer ook nog geld gaat kosten, en dan is mijn oproep zeker ook wel dat u die 3 miljoen euro, en dan ook nog die bijkomende 3 miljoen euro die er gaat komen, dus die 6 miljoen euro, ook daadwerkelijk verder zult investeren in Limburg. Lijn 1 hebt u vandaag ondertekend, maar lijn 2 is zeer belangrijk. Morgen hebt u ook de SALK-taskforce (Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat). Daar blijkt toch dat de werkloosheidscijfers dalen, maar dat dat in het Maastrand nog steeds een probleem is. Daarom is het echt wel noodzakelijk dat u investeert in die lijn 2 Hasselt-Maasmechelen. Ik zou toch willen spreken van Hasselt-Maasmechelen, als hoofdstad van Limburg. Het is dan ook heel belangrijk dat u straks nog eens duidelijk zegt dat de trambus of het hoogwaardig openbaar vervoer tussen Hasselt en Maasmechelen niet is geschrapt. We konden dat lezen in de krant. Ik schrok. Ik heb u toen ook gebeld. U hebt me toen al eens bevestigd dat er niets wordt geschrapt. Ik hoor dat nu graag nog eens officieel in de

commissie. Het lijkt me zeer belangrijk dat we daar verder op inzetten, zodat we ook die lijn 2 kunnen realiseren.

Wat lijn 3 betreft, volg ik de heer Ceyskens. De minister-president heeft gezegd dat de prioriteit der prioriteiten is voor Vlaanderen. Mijnheer Ceyskens, dus ook dat pleidooi van u ondersteun ik.

Het komt erop aan om die middelen nu effectief naar Vlaanderen te krijgen. Daarvoor rekenen we zowel op u als op de collega's in de Federale Regering.

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

**Minister Ben Weyts:** Ik heb geen concreet zicht op de investeringsplannen en de timing. Ik zou mijn geld in elk geval niet inzetten op Kerstmis. De tijdsduur is wel de vooropgestelde vijf jaar. Ik heb nog geen ander bericht gekregen dan dat men uitgaat van een termijn van vijf jaar.

Ik heb wel antwoord gekregen op mijn vraag rond de oprichting van een werkgroep omtrent prefinanciering in het kader van lijn 18. Minister Bellot heeft geantwoord dat we eerst moeten kijken of dat is opgenomen in het investeringsplan van Infrabel, en dat we op basis daarvan dan desgevallend ook een werkgroep kunnen samenstellen, om te kijken hoe we die prefinanciering gestalte kunnen geven.

Cofinanciering is een ander verhaal. Daarvoor moet er, conform de bijzondere wet op de hervorming der instellingen, en meer bepaald de wijziging van 8 augustus 1980, eerst een voorafgaande samenwerkingsakkoord worden afgesloten. Ik wil u gerust de passage uit de betrokken wet voorlezen, waar je helemaal tureluurs van wordt. Het gaat over artikel 6, paragraaf 1, X, ten 14e, van de bijzondere wet: "Onder de voorwaarde van het afsluiten van een samenwerkingsakkoord overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies, en voor een periode die beperkt is tot de duur ervan, de bijkomende financiering voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen, om hun zichtbaarheid en intermodaliteit met openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, taxi's en autodelen te verbeteren voor zover deze verder gaan dan de investeringen die voorzien zijn in een meerjareninvesteringsplan dat effectief in voldoende financiering door de federale overheid voorziet teneinde een aantrekkelijk en performant aanbod voor het spoorvervoer dat goed aansluit op de andere vervoermiddelen te verzekeren op het gehele grondgebied, en in een door het bovengenoemde samenwerkingsakkoord vastgelegde evenredigheid ten opzichte van de federale financiering." Deze legistische parel zegt dus dat er eerst een samenwerkingsakkoord moet worden gesloten om een kader tot stand te brengen, vooraleer je zelfs nog maar de onderhandeling kunt starten. Ik noem het dus toekomstmuziek.

Wat Spartacus II betreft: op basis van de huidige generatie trambussen zitten we met het probleem van de commerciële snelheid van 65 kilometer per uur. Dan halen we de doelstelling niet om dat tracé in 40 minuten af te werken. Maar nu zouden er ook nieuwe modellen in ontwikkeling zijn, die een hogere maximale snelheid kunnen halen. Op dat vlak is men bij de De Lijn nog met een marktverkenning bezig. Die modellen zouden een ander perspectief kunnen bieden en zouden een trambus dus toch mogelijk kunnen maken.

Tot slot was er de vraag naar de 3 miljoen euro en wat er in die enveloppe zit. Wel, mijnheer Keulen, ik ben deze middag goed gaan eten en ik kan u geruststellen dat er nog meer dan 2 miljoen euro over is. *(Gelach. Opmerkingen)*

In die brief zat de bevestiging van de overschrijving van het bedrag van 3 miljoen euro. Ik heb het rekeningnummer niet gecontroleerd, maar ik ga ervan uit dat dat het correcte is. *(Opmerkingen)*

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

**Johan Danen (Groen):** 'Stick to your plan' is inderdaad een goed adagium. Maar ik ben gisteren naar de Nederlandse raad en de gemeenteraad geweest, en daar werd gesteld dat de scope voor lijn 1 nooit echt heeft vastgestaan. De vraag is dus aan welk plan ze zich houden.

Aan onze kant van de grens heeft die scope blijkbaar wel altijd vastgestaan. Het probleem is natuurlijk net dat we voor zowel lijn 1, 2 als 3 de plannen geregeld hebben aangepast en wat zijn beginnen te zwalpen. Dat is nu net het probleem waardoor alles zo lang duurt.

U hebt 3 miljoen euro meegekregen, minister. Op zich is dat heel veel geld, maar in verhouding tot de investering en de exploitatieverliezen is dat natuurlijk peanuts als compensatie.

Het belangrijkste is wat met lijn 3 zal gebeuren. Wat met lijn 2 zal gebeuren, daar bent u al uitgebreid op ingegaan. Wij zullen u in 2019 alleszins afrekenen op wat er rijdt op de verschillende tracés, lijn 1, 2 en 3.

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

**Chris Janssens (Vlaams Belang):** Minister, u hebt al lof en felicitaties gekregen deze namiddag. Ik zal met geen van beide al te gul zijn, maar ik wil u wel oproepen tot alertheid. Als het lek vanuit Infrabel één voordeel heeft gehad, is het in elk geval dat we weten waar we aan toe zijn, dat u alert moet zijn en dat u zeker weet dat u op de tafel moet kloppen bij uw federale collega's, en dat u zeker en vast ook zowel uw partijgenoten als uw andere coalitiepartners in die Federale Regering moet aanmanen om inzake het NMBS- en Infrabel-investerings- en vervoersplan de belangen van niet alleen Limburg, maar van heel Vlaanderen te verdedigen.

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

**Joris Vandenbroucke (sp-a):** Ik wil nog eens benadrukken dat ik echt vind dat het ver gekomen is als in deze commissie collega's het nieuws dat er nog altijd niets beslist is over een investeringsplan van Infrabel, als goed nieuws verwelkomen. Ik kan u verzekeren dat het geduld van degenen die in die ellendige files staan, die elke dag langer worden in Vlaanderen, stilaan op raakt. Ik kan u verzekeren dat het geduld van de gebruikers van het openbaar vervoer in Vlaanderen, die zien dat de tarieven stijgen, maar dat het aanbod en de kwaliteit niet volgen, ook op raakt.

Ik kan u verzekeren dat de herhaaldelijke pleidooien voor het invoeren van een kilometerheffing op de weg – wat wordt beschouwd als een oplossing voor de files – als bijzonder cynisch worden ervaren wanneer men er niet in slaagt om een beslissing te nemen over investeringen die absoluut cruciaal zijn om een degelijk alternatief voor de auto aan te bieden.

Ik wil nog eens verwijzen naar de communicatie van het VBO de afgelopen twee dagen. Ze hebben erop gewezen dat de files ons jaarlijks 8 miljard euro kosten: schade aan de economie, schade aan het milieu, schade aan de volksgezondheid.

Minister, ik vind het hemeltergend dat er nog altijd geen investeringsplan is voor het spoor. Natuurlijk moeten we de oorzaak daarvan niet ver zoeken: wie 3 miljard euro wil besparen op een ruggengraat, snijdt niet in het vlees maar die staat klaar om die ruggengraat te breken.

**De voorzitter:** De interpellaties en de vragen om uitleg zijn afgehandeld.