



Vlaams
Parlement

vergadering **C139**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 februari 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen op de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem – 995 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het omzeilen van het adbluesysteem voor trucks en voertuigen met dieselmotoren – 997 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van de adbluekiller in de vrachtwagensector – 1015 (2016-2017)	7
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel – 1059 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel – 1080 (2016-2017)	11
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Brusselse voorstadsnet, het uitblijven van een meerjarig investeringsprogramma en de gevolgen hiervan voor de Vlaamse spoorstrategie – 1078 (2016-2017)	18

VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen op de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem – 995 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Voorzitter, minister, collega's, het thema komt hier niet zo vaak aan bod. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is dan ook de kleinste van de drie Vlaamse regionale luchthavens.

Minister, ik had u al een schriftelijke vraag gesteld, waarvan ik het antwoord vorige week mocht ontvangen. Die vraag ging over de situatie op de luchthaven van Wevelgem, of die al dan niet veilig was. Ik kom er zo meteen op terug.

Wat is de kern van het probleem? Sinds november – of 5 december, om precies te zijn – verloor de luchthaven haar erkenning om vliegtuigen op basis van de boordinstrumenten te laten landen. Enkel landen op zicht is nog mogelijk en wordt nog toegelaten indien de zichtbaarheid 5 kilometer bedraagt. De dagen zijn kort in deze tijd van het jaar. En in januari waren er heel erg veel mistige dagen, waardoor de luchthaven ook onbruikbaar was. We hebben het gecheckt bij de luchthavenleiding en het is inderdaad ook zo. Er is nog een beetje trafiek, omdat er natuurlijk ook klare dagen zijn en er ook 's nachts of 's avonds laat mag worden gevlogen, indien de zichtbaarheid voldoende hoog is. De landingsbaan is uiteraard ook verlicht. In december waren er nog een aantal nachtvluchten.

Het marktsegment van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem richt zich vooral op de businesssector, de zakenluchtvaart en dus op relatief exclusieve klanten, die met eerder kleine straalvliegtuigen korte en middellange afstanden afleggen voor allerlei commerciële contacten.

Daardoor ontstaat bij sommigen – min of meer ook bij mij – de vrees dat dat commerciële doel mensen ertoe zal aanzetten om toch te vliegen op de luchthaven, ook al is de zichtbaarheid minder goed. Daardoor ontstaan er zekere risico's. Voor de mensen die de situatie niet kennen, wil ik even vermelden dat de luchthaven tussen twee dorpskernen, twee gemeentelijke kernen ligt, die van Wevelgem en die van Bissegem, een deelgemeente van Kortrijk.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart besliste in december om de grondapparatuur buiten werking te stellen – de erkenning in te trekken – omdat de luchthaven er niet in slaagt te voldoen aan de kwalitatieve Europese regels en het vereiste certificaat te halen. Deze beslissing kwam er na veelvuldige, jarenlange waarschuwingen – aldus mijn bronnen – door het Europese controleorgaan.

Minister, die hele saga leest eigenlijk als de kroniek van een aangekondigd debacle. In de media wordt er onverbloemd gesproken over onkunde bij het management van de luchthaven. Ook de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit is hard voor de luchthaven: 'Ze moeten gewoon voldoen aan de regels. Punt.'

Het verweer van de luchthavendirectie dat het probleem bij de Europese regels ligt, versterkt het vertrouwen alvast niet. De luchthaven moet aan de regels voldoen, zoals elke andere luchthaven die in het kader van het Schengenakkoord en in het kader van de Vlaamse regionale luchthavens een rol te spelen heeft.

De betreffende luchthaven is het zorgenkindje van de drie regionale luchthavens. Na vruchteloze pogingen – vóór uw tijd, minister – om tot een LOM/LEM-structuur (luchthavenontwikkelingsmaatschappij/luchthavenexploitatie maatschappij) te komen

met een private exploitant, beslisten de Vlaamse Regering, de provinciale ontwikkelingsmaatschappij (POM) West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal in mei 2014 om een nieuwe beheersstructuur voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem op te richten. Zo lezen we in het jaarverslag 2015.

De oprichting van de nv internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem, een nv naar privaat recht met een zuiver publiekrechtelijk karakter, vond plaats op 1 juli 2015. Vandaag zijn we 9 februari 2017. Ik kom daar zo meteen op terug. Ik citeer uit het jaarverslag van de luchthaven: "De aandeelhoudersstructuur is de volgende: de POM heeft 57 procent, het Vlaamse Gewest 33 procent en de intercommunale Leiedal 10 procent. De nv heeft de duurzame ontwikkeling van de luchthaven tot doel, alsook de instandhouding, het beheer en het onderhoud van de luchthaveninfrastructuur als noodzakelijke economische uitrusting en logistieke troef voor de handel en de industrie in de regio. De nv voert daarbij ook de taken uit die de West-Vlaamse Intercommunale vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIV)" – de huidige exploitant – "vandaag uitoefent, alsook een aantal maatschappelijke taken, haar opgedragen door het Vlaamse Gewest."

Anderhalf jaar na de oprichting van de nv moeten we vaststellen dat essentiële zaken ontbreken op de luchthaven. Het gaat niet alleen over erkende/betrouwbare apparatuur die de vliegtuigen begeleidt bij het landen, maar ook over personeel dat over de kwalificaties beschikt om zelf de uitvoerige verkeers- en weersinformatie te verschaffen. De ingetrokken erkenningen betreffen het landen op instrumenten, maar ook de meteo-installaties.

En hoe zit het met de beheersstructuur? Op de website van de nv die op 1 juli 2015 werd opgericht, staat immers nog steeds een raad van bestuur vermeld die werd geïnstalleerd in maart 2013, het overgangskabinet zolang er geen definitieve nieuwe structuur was. Als ik uw antwoord op een recente schriftelijke vraag van collega de Bethune goed begrijp, heeft de medio 2015 opgerichte nv nog altijd geen raad van bestuur. Mensen zeggen mij – maar ik kan fout zijn, minister – dat het onder meer te maken heeft met de houding van het Vlaamse Gewest dat die nv blijkbaar niet echt wil opstarten.

Minister, hoe is het zover kunnen komen dat de luchthaven er niet in slaagt om haar technische installatie te laten voldoen aan de regels? Hoe komt het dat de luchthaven er niet in slaagt om voldoende gekwalificeerd personeel aan te trekken? Waarom heeft ze dat personeel niet?

Wie controleert er vandaag of de aankomende vliegtuigen voldoende zichtbaarheid hebben om veilig te landen? Met andere woorden, wie bepaalt of de situatie veilig is? Hoe worden alle vliegbewegingen bijgehouden? Wordt hier achteraf nog door een instantie toezicht op gehouden? Dat is een punt van discussie in de regio.

Ten slotte, wie is nu eigenlijk de feitelijke en juridische bestuurder van de luchthaven? Is dat die WIV of die nv?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het bestuur van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is in handen van de intercommunale WIV. Dat is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Wevelgem, Kortrijk, Kuurne, Waregem, Harelbeke, Avelgem, Izegem, Zwevegem, Spiere-Helkijn, Anzegem, Lendelede, Menen, de provincie West-Vlaanderen, Leiedal en Infrax West. Zij zijn tot op heden dus de luchthavenuitbatters. Het Vlaamse Gewest heeft zich voorgenomen om die beheersstructuur enigszins te moderniseren. Daarom werd er een nv opgericht, waarin het Vlaamse Gewest voor 33 procent participeert. De operationele zaken zijn tot heden echter niet

overgedragen aan die nv. Nu, historisch gezien is er geen luchtverkeersleiding in die luchthaven. Er is enkel een luchtverkeersinformatiedienst, die ook door exploitant WIV zelf wordt georganiseerd.

Het European Aviation Safety Agency (EASA) van de EU heeft wel aan het Directoraat-generaal Luchtvaart gevraagd om enkele acties te ondernemen. Dat heeft ertoe geleid dat de luchtverkeersinformatiedienst sinds 15 oktober 2016 enkel nog basisinformatie mag verstrekken aan piloten, ingevolge een negatieve audit door het Directoraat-generaal Luchtvaart. Er werden problemen geconstateerd met de infrastructuur, die niet meer gecertificeerd is. Heel concreet, en dat is wat technisch, gaat het over 'distance measuring equipment', apparatuur die de afstand bepaalt tussen het vliegtuig en de landingsbaan, over het 'non-directional beacon' (NDB), een radionavigatiemiddel, over de 'localiser' (LLZ), een instrument voor het landingssysteem, en nog zo'n paar technische problemen. Daarom mag die infrastructuur dus sinds 15 oktober niet meer worden gebruikt.

Er waren ook problemen met de dienstverlening door de luchtverkeersinformatiedienst als 'air traffic service' (ATS) en 'air navigation service provider' (ANSP).

Sinds 15 oktober mag er niet meer worden geland of opgestegen op basis van de boordinstrumenten, maar enkel op basis van het zicht, wat natuurlijk wel problemen met zich meebrengt als door de weersomstandigheden het zicht beperkt is.

Daarnaast bleek ook uit de audit van het Directoraat-generaal Luchtvaart dat in het kader van de strenge Europese vereisten de luchthavenexploitant ook niet over personeel met de vereiste technische competenties beschikt, of alleszins niet met de juiste certificeerbare kwalificaties, om verkeers- en weersinformatie te verschaffen. Het personeel moet beschikken over de opleiding tot Aerodrome Flight Information Service Operator (AFISO), aangezien de luchthaven zich als enige luchthaven in ongecontroleerd luchtruim bevindt. Die opleidingsmodule bestaat momenteel zelfs nog niet. Die moet nog worden opgemaakt door Belgocontrol. Er wordt nu bekeken of het huidige personeel als adjunct van een verantwoordelijke van Belgocontrol in dienst zou kunnen blijven.

Dit alles heeft vanzelfsprekend geleid tot een sterke daling van de trafiek, en ook tot een terugloop van de inkomsten uit kerosine. Ik ben als Vlaams minister, ook al is mijn betrokkenheid toch enigszins beperkt, wel bereid om een oplossing voor die problematiek te faciliteren. Ik heb mijn diensten ook gevraagd deel te nemen aan de werkvergaderingen met de luchthavenexploitant, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) West-Vlaanderen en Belgocontrol, om te bekijken welke oplossingen we kunnen uitwerken. Zij brengen alleszins in kaart welke de noodzakelijke maatregelen zijn die we moeten nemen om die installaties in de toekomst opnieuw operationeel te krijgen voor het luchtverkeer. Het zal wel het Directoraat-generaal Luchtvaart zijn dat akkoord moet gaan met de voorgestelde maatregelen.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil toch nog een paar elementen aanhalen. Het is zeer vreemd dat die intercommunale WIV vandaag nog exploitant is. U weet wellicht net zo goed als ik dat de meeste gemeenten die vandaag in die intercommunale zitten, al jarenlang vragen om uit die intercommunale te mogen stappen. Daar is ook een alternatief voor. Wordt de operationele uitbating al dan niet overgedragen aan die nv, en zo ja, wanneer? Anders gezegd, als dat niet gebeurt, waarvoor dient dan die nv? En wat dan met die gemeenten die in de intercommunale zitten? Daar hangt een flou artistique over.

U hebt voor de rest duidelijk geantwoord met betrekking tot de technische problemen die er zijn. Ik kan het ook appreciëren dat het Vlaamse Gewest zijn verantwoordelijkheid neemt om in kaart te brengen wat er moet gebeuren. Het volgende

moet me echter toch van het hart. Met alle liefde en met alle respect voor de betrokken mensen, die ik in dezen eigenlijk niet wil viseren, maar dit is eigenlijk onaanvaardbaar. Men weet al jaren goed dat men opgeleide mensen moet hebben, dat men gecertificeerde apparatuur moet hebben. Met alle ambities die ter zake door collega's van mij, maar ook door de luchthaven zelf worden uitgedragen, het is onaanvaardbaar dat men dit soort elementaire voorwaarden om van een zakenluchthaven te kunnen genieten, niet respecteert. Ik zal duidelijk zijn: ondanks alle discussies die er vaak zijn, is het concept van een zakenluchthaven een mogelijkheid voor Kortrijk-Wevelgem. U weet wellicht wel dat 90 procent van de vluchten helemaal geen zakenvluchten zijn, maar les- en oefenvluchten.

10 procent van de omzet van het aantal vliegbewegingen gaat amper over zakenvluchten. Die zakenvluchten worden nu afgeleid bij minder goed weer, lees de kranten van gisteren er nog maar eens op na, naar andere luchthavens die voor hen veel minder faciliteiten hebben. Ik vind het eigenlijk onwaarschijnlijk dat de luchthaven door wanbeheer haar eigen toekomst hypothekeert. Minister, ik wil graag een antwoord op mijn bijkomende vraag over die bestuursvorm.

De voorzitter: De heer Anseeuw heeft het woord.

Björn Anseeuw (N-VA): Mijnheer Caron, de toon van uw initiële vraag treft me. Het staat u natuurlijk vrij de toon te kiezen die u wilt gebruiken, maar ik stel vast dat van uw vijf initiële vragen geen enkele vraag ertoe strekt zelfs maar een suggestie van oplossing te weten te komen. U vraagt alleen hoe het zover is kunnen komen, hoe dit komt en hoe dat komt, maar u vraagt zich niet af waar het naartoe kan gaan en wat een mogelijke oplossing kan zijn voor die regionale luchthaven.

U hebt in uw repliek nu wel gezegd dat er kansen zijn voor Kortrijk en de omliggende gemeenten en regio, maar voor er antwoorden kwamen van de minister begon u al te concluderen dat de veiligheid in het gedrang komt omdat de platte commercie voorrang heeft gekregen op de veiligheid. Dat is de indruk die u hebt, u had uw conclusie dus al klaar, zo blijkt uit uw vraag. En dan gaat u een beetje lacherig doen over General Aviation. Met alle respect, maar het belang van luchtvaart en van General Aviation in het bijzonder, neemt alleen maar toe. Zeker ook voor uw regio Kortrijk en voor West-Vlaanderen bij uitbreiding is het heel belangrijk dat ook die regionale luchthaven wordt ondersteund voor de bedrijven die in de regio vaak heel exportgericht zijn en die in hun eigen deelmarkt Europees zelfs wereldleider zijn, en dan gaat u het belang van die luchthaven reduceren tot een paar dik betaalde CEO's. Ik vind dat jammer, ik had eigenlijk gehoopt – maar misschien is dat ideologisch van u, ik hoop van niet – dat u de kaart zou trekken van die luchthaven en dat dit ook zou blijken uit uw vraag, maar dat is niet zo. U doet dat nu wel dunnetjes in uw eerste repliek, maar dat valt me eigenlijk wel tegen.

Ik onthoud vooral uit het antwoord van de minister dat de veiligheid nooit in het gedrang is gekomen, en dat is ook maar goed, en dat paniekzaaijerij op dat vlak echt niet op zijn plaats is. Ik wil dan ook oproepen om dat niet langer te doen door voorbarige conclusies te pomen. Ik onthoud ook dat er een perspectief is op een oplossing, maar dat er wel nog een en ander moet gebeuren waardoor de regionale luchthaven verder kan worden ondersteund en haar rol voor de regio en voor het economisch belang kan spelen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, de veiligheid gaat boven alles. Momenteel zijn er inderdaad problemen op de luchthaven. Zoals ook de heer Anseeuw net deed, wil ook ik het belang van die luchthaven benadrukken. Ze heeft een grote economische waarde voor onze regio. Onze regio telt veel bloeiende bedrijven, vooral in Zuid-West-Vlaanderen.

Ik wil dan ook met aandrang vragen dat u de nodige stappen zet om ervoor te zorgen dat op het vlak van de veiligheid alles in orde komt. U zegt dat u zult faciliteren, ik veronderstel dat daarvoor budgetten moeten worden uitgetrokken. Wanneer u faciliteert en het nodig blijkt om daar budgetten voor uit te trekken, bent u daar dan toe bereid?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De bereidheid om te faciliteren heb ik al bevestigd in mijn antwoord. Mijn diensten zullen daarvoor aan tafel zitten met de mensen van de luchthaven.

De vennootschap is opgericht in juli. De vraag is dan waarom de exploitatie niet is overgedragen. Die overdracht is gepland voor april, maar de datum is al een aantal keren verschoven. Het initiatief moet van de betrokken intercommunale komen, zij beslist over de overdracht. Er zijn nog een paar issues met betrekking tot personeelszaken, er loopt nog syndicaal overleg, maar dat zou stilaan worden afgerond. Daarnaast is er ook nog de kwestie van de vergunningsprocedures. Als dat is afgerond, zou een overdracht van de exploitatie kunnen plaatsvinden.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Minister, ik dank u voor die verduidelijking. Intussen zijn we bijna anderhalf jaar à twee jaar verder voor het operationeel wordt. Dat is behoorlijk lang.

Mijnheer Anseeuw, het is niet aan mij om hier oplossingen te geven voor een luchthaven waarvan ik het belang ideologisch – inderdaad, mijnheer Anseeuw – maar matig deel. Als er dan toch voor zakenluchtvaart een niche zou zijn die te verdedigen valt, dan gaat het toch maar over 10 procent van de vliegbewegingen. Het gaat over 4560 vluchten in 2016, dat zijn er 11 per dag, 5 omhoog en 5 naar beneden, plus 1. De intensiteit is dus niet hoog. Voor de rest zijn wij, om het heel oneerbiedig te zeggen, de vuilbak van de door de aangepaste milieuvergunning in Deurne naar Wevelgem overgebrachte lessen en oefenvluchten. Things happen, dat is een keuze die toen is gemaakt.

Ik doe niet aan paniekzaaiërij, mijnheer Anseeuw, ik stel alleen vast dat wanneer de luchthaven haar eigen zaken niet goed beheert, dit het gevolg is. Op die manier bemoeilijkt zij haar eigen positie in onze samenleving meer dan ooit. Dat stel ik vast, en niets anders dan dat.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het omzeilen van het adbluesysteem voor trucks en voertuigen met dieselmotoren – 997 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van de adbluekiller in de vrachtwagensector – 1015 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, minister, het adbluesysteem dat ervoor zorgt dat vervuilende trucks en bepaalde personenwagens met dieselmotoren hun

uitstootnormen gevoelig verbeteren, is een systeem met een vloeistof die de motor in de uitlaat spuit om zo de uitlaat schoner te maken. Het moet ertoe bijdragen de Europese uitstootnormen te halen. Ik heb toevallig zelf een dergelijke adbluetank in mijn wagen. Die geeft ruim op voorhand een signaal, want als de adbluetank leeg is, zo heeft men mij destijds verzekerd, dan kan men op geen enkele manier zijn weg nog vervolgen, dit natuurlijk ter bescherming van ons milieu om te zorgen dat die auto een schone uitlaat blijft hebben.

Nu blijkt dat het heel erg gemakkelijk is om aan een apparaatje te geraken om dat systeem volledig uit te schakelen, de zogenaamde 'adbluekiller', die aangeeft dat de adbluetank nog vol is, waardoor men zonder meer kan blijven rijden. Het adblueverbruik wordt daarmee beperkt of zelfs helemaal tot nul herleid. Daarmee worden kosten gedrukt, maar de milieukost stijgt natuurlijk gigantisch door de vervuilende uitlaat.

Het systeem is niet alleen vervuilend maar ook volstrekt illegaal en zou dus streng aangepakt moeten worden. Blijkbaar zijn onze noorderburen vandaag bezig met het onderzoeken van de mogelijkheid om aan 'remote sensing', te doen, waarbij controleurs achter de voertuigen aan rijden om te kijken hoeveel de uitstoot van de wagen of vrachtwagen bedraagt. Als die uitstoot de normen overschrijdt, kan men tot controle overgaan.

Minister, welke organen zijn er ter zake bevoegd? Hoe kan men controleren welke voertuigen uitgerust zijn met een adbluekiller? Welke maatregelen zult u treffen tegen deze creatieve chauffeurs?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, ik sluit me aan bij de verhelderende duiding die collega Ceysens al heeft gegeven. Ik ga niet alles herhalen, minister. Ook een aantal van mijn vragen zijn al door de collega naar voren gebracht.

Aanvullend moeten we toch stellen dat we zien dat de Vlaamse overheid heel wat inspanningen doet om de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit te volgen. We zien dat bijvoorbeeld in de kilometerheffing voor vrachtwagens, sturende maatregelen als een vrijstelling van verkeersbelasting en BIV, lokale initiatieven zoals de lage-emissiezone in Antwerpen. Mechelen zegt te willen volgen.

Nu moeten we vaststellen dat binnen de vrachtwagensector er letterlijk roet in het eten wordt gegooid met een nieuw uitstootschandaaltje, of schandaal, want de ware reikwijdte is nog niet helemaal duidelijk.

Collega Ceysens verwees naar de ervaringen die onze noorderburen al hebben opgedaan. Ik heb in mijn duiding verwezen naar de collega's in Duitsland, waar men stelt dat het vooral een probleem zou zijn bij chauffeurs en transportbedrijven uit de Oost-Europese regio die dergelijke toestellen manipuleren. Er wordt zelfs gesteld dat men op die manier per 100 kilometer 1 tot 5 euro kan verdienen, wat zo'n 3000 euro winst per jaar zou kunnen opleveren. Dat zijn vrij belangrijke bedragen. Het is duidelijk dat met dergelijke bedragen in het achterhoofd, men in ieder geval wel eens zal proberen om dat te ontwijken.

De collega heeft al gevraagd naar de mogelijkheden voor controle en de maatregelen die u wenst te treffen tegen deze creatieve chauffeurs. Minister, u had al aangegeven dat u in overleg zou gaan met de buitenlandse collega's om een en ander nader te onderzoeken. Hoe verloopt dit overleg? Wanneer denkt u daar resultaten van te kunnen geven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is inderdaad zo dat adblue de uitstootwaarden dermate vermindert dat de dieselmotoren met een lagere euronorm toch voldoen aan de hogere euronormen 4 en soms zelfs 5. Als je even googelt, dan zie je dat er tal van bedrijfjes zijn die software aanbieden om het toevoegen van adblue aan dieselmotoren uit te schakelen. Zo kun je met een lege adbluetank rondrijden, terwijl in de cabine een display gewoon aantoont dat de tank voor 75 procent gevuld is. Daarmee stijgt de NO_x-emissie echt enorm, waarbij een euro 6-truck gewoon een euro 1-truck is in de praktijk.

De adblue zit in een afzonderlijke tank op de vrachtwagen. Het is dus geen brandstof of een brandstofadditief. Het gemiddelde verbruik van adblue is 3 tot 5 procent van het dieselverbruik. De kost voor adblue is niet zo hoog, maar wordt door bepaalde, meestal Oost-Europese firma's toch blijkbaar ontdoken, waardoor de emissies de hoogte in schieten. Je moet enigszins relativeren als je weet dat de meerkost ongeveer 2 euro op 100 liter brandstof bedraagt. Daartegenover geldt natuurlijk dat wanneer je het toevoegt, je ook een dalend verbruik hebt. De winst in geval van fraude is dus niet zo gigantisch.

Het is de technische keuring die bij de periodieke keuring of technische controle langs de weg moet vaststellen of het uitlaatemissieregelsysteem afwezig, aangepast of duidelijk defect is. In de praktijk is dit soms moeilijk of niet detecteerbaar door de technische keuring aangezien het personeel van de technische keuring bij de inspectie geen voertuigonderdelen mag demonteren. Mogelijk worden deze systemen ook verwijderd vooraleer men naar de technische controle gaat, waardoor men het betrokken voertuig in regel brengt. Het enige controlemiddel is om rijdend te kunnen controleren of onmiddellijk staande te kunnen houden op basis van een vliegende controle.

De Europese verordening is duidelijk. Er worden sancties opgelegd voor diegenen die systemen hanteren voor beheersing van emissie van NO_x en deze manipuleren. Over de strafbaarheid bestaat dus geen discussie, maar het grote probleem is de concrete vaststelling van de fraude.

We kunnen vooralsnog niet inschatten hoe groot de financiële impact van deze fraude is. Enerzijds is er de milieukost. Anderzijds kan het gebruikt worden om de meerkosten in functie van de kilometerheffing te ontduiken.

Mijn administratie is in overleg met de erkende instellingen voor technische controle en met de buitenlandse instanties – het beperkt zich vanzelfsprekend niet tot ons territorium – om na te gaan hoe we de fraude best kunnen aanpakken, wat niet evident is omdat het moeilijk op te sporen valt. Momenteel onderzoekt de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) de haalbaarheid van een eenvoudig uitvoerbare en goedkope meetmethode om bij Euro 6-vrachtwagens vast te kunnen stellen of het adbluesysteem onrechtmatig buiten werking is gesteld. Dit wordt ook nog op Europees niveau besproken. Mijn administratie volgt deze studie, samen met de Nederlanders, van heel nabij op en wil Europese afspraken maken.

Dit is de stand van zaken.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb er alle begrip voor dat dit een zeer moeilijk op te sporen fraude is. Ik ben het met u eens dat vrachtwagens die naar de keuring gaan, dit zullen verwijderen. Ik lees trouwens dat het draadloze apparaatjes zijn die snel te verwijderen zijn. Dat zal wel gebeuren als ze naar de keuring gaan. Het is kwestie van de smoking gun te hebben. Dat betekent bijna betrappen terwijl men aan het rijden is, hetgeen mij moeilijk lijkt.

Het is natuurlijk wel een kaakslag voor alle inspanningen die er vanuit overheidswege en vanuit alle particulieren geleverd worden om ons verkeer verder te vergroenen. Bovendien is het ook een kaakslag naar andere sectoren die ook inspanningen leveren om de uitstoot in het leefmilieu tot een minimum te beperken. Ik neem akte van het feit dat er alleszins contact wordt gehouden met de buitenlandse administraties. Ik hoop dat zodra er rond dat hele verhaal van remote sensing – West-Vlaanderen moet inderdaad niet alleen het warm water uitvinden – meer duidelijkheid is, we daar opnieuw iets van zullen horen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik sluit me volledig aan bij de heer Ceyskens. Het financiële frauderen is één ding, maar ik heb uit het antwoord begrepen dat dit eigenlijk nogal mee zou vallen als je dat op jaarbasis bekijkt en dat de cijfers die we in de Duitse pers terugvinden, misschien naar de hoge kant geëvalueerd zijn.

De heer Ceyskens spreekt van een kaakslag. Ik vind het ook een vrij morbide gegeven dat we naar onze ondernemers, onze industrie, onze particulieren en de transportsector proberen de eindjes op milieuvlak bij elkaar te schrapen, terwijl er dan mensen rondrijden die het milieueffect als gevolg van zoveel werk en zoveel inspanningen van een hele gemeenschap grotendeels doen verdwijnen. Dit is een problematiek die we niet mogen onderschatten en ernstig moeten blijven nemen. Ik heb begrepen, minister, dat u verder in overleg gaat. Ik hoop dat we naar controle en later naar bestraffing van fraude vrij snel vorderingen kunnen maken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Fraude moet eruit: zo simpel is het. We krijgen vanuit Oost-Europa op tal van vlakken een scheefgetrokken situatie, wat de concurrentieverhoudingen totaal door elkaar schudt, als het nu over de bouw gaat of over de transportsector. In dit geval komt dit er ook nog eens bovenop. Er moet nog meer op het terrein worden gecontroleerd. Vlaanderen komt nog maar aan de helft van de vooropgestelde controles van technische installaties.

Ik denk dat we Europa veel moeten vergeven, want sinds 1945 kennen we dankzij de Europese samenwerking hier op het oude slagveld van de wereld, vrede. Als je ziet wat we aan welvaart hebben opgebouwd dankzij die samenwerking, kan Europa veel worden vergeven. Dit zijn echter zo van die dingen waar mensen op een zeker ogenblik verwachten dat we bereid zijn om te handhaven en de tanden te laten zien. Als we over dieselmotoren diep verontwaardigd zijn, moeten we hierover ook verontwaardigd zijn. Dit is niet een vorm van creatief zijn, uw bewegende sector. Dit is een vorm van platte fraude. Ik roep u dus op om hier in Vlaanderen daaromtrent de nodige controles absoluut door te voeren en om op Europees vlak te komen tot een soort van level playing field als het gaat over milieudoelstellingen en het handhaven van de uitstoot van dieselmotoren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel – 1059 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel – 1080 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, al geruime tijd gaan er stemmen op die de tolvrijmaking van de Liefkenshoektunnel bepleiten. Staatssecretaris De Backer, gevolgd door zijn partij, voegde zich bij deze groep. In het kader van de minder-hindermaatregelen in afwachting van de aanleg van de derde Scheldekrusing, kan dit een interessante denkpiste zijn.

Bij het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel zijn er wel enkele obstakels die aangepakt zouden moeten worden: de bottleneck bij de tolhuisjes, de op- en afritten tussen de Liefkenshoektunnel en de Tijsmanstunnel en de Tijsmanstunnel zelf. Ook impliceert dit uiteraard een niet onaardig verlies van tolinkomsten.

Daarnaast toont het Vlaams Verkeerscentrum aan dat een tolvrije Liefkenshoektunnel niet zal volstaan om de structurele opstoppingen aan de Kennedytunnel weg te nemen, noch de problemen op de zuidelijke ring R1. Het zou geen oplossing bieden voor het drukke noord-zuidverkeer, noch voor het bestemmingsverkeer op de rechteroever. Het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel tijdens de ochtendspits tussen 7 en 8 uur zou een klein beetje minder drukte voor de Kennedytunnel betekenen, maar in totaliteit is dit rendement nog altijd zeer laag. De ontlasting van de Kennedytunnel betekent echter ook dat er routeverschuivingen zullen zijn die elders voor problemen zullen zorgen. Tot slot zou een tolvrije Liefkenshoektunnel volgens het Vlaams Verkeerscentrum net meer verkeer uit Nederland aantrekken omdat ze zo de betalende Westerscheldetunnel kunnen vermijden.

Een interessant idee zou zijn om de Liefkenshoektunnel alleen 's nachts tolvrij te maken. Dat stuurt het verkeer en zorgt ervoor dat de bestaande infrastructuur beter benut wordt. Vrachtwagens worden gestimuleerd om 's nachts te rijden en zo overdag de wegen niet te belasten. Dit zou ook sporen met de inspanningen om de haveninfrastructuur optimaal te benutten. 's Nachts tolvrij maken, zou een opstap moeten zijn naar een slimme kilometerheffing waarbij we de tarieven 's nachts goedkoper maken en in de spitsuren duurder, in eerste instantie bij de kilometerheffing voor vrachtwagens die nu al van kracht is, maar in tweede instantie ook zeker voor de kilometerheffing voor personenwagens waarvoor CD&V sterk blijft pleiten.

Minister, hoe staat u tegenover het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel? Wat is de juiste budgettaire consequentie van een tolvrijmaking?

Welke infrastructuurwerken plant u in en rond de Liefkenshoektunnel? Welke infrastructuurwerken plant u in en rond de Tijsmanstunnel?

Hoe staat u tegenover het idee om de Liefkenshoektunnel 's nachts tolvrij te maken als een opstap naar de slimme kilometerheffing?

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, u zult begrijpen dat ik het positief vind dat we het vandaag in de commissie zullen hebben over een betere benutting van die Liefkenshoektunnel. Inderdaad, voor de zoveelste keer. De sp.a heeft de afgelopen jaren herhaaldelijk gevraagd om een betere benutting van die Liefkenshoektunnel ook mee te nemen in het pakket van maatregelen om op een snelle en duurzame manier de files aan te pakken. We kunnen niet wachten op infrastructuurmaatregelen die nog jaren zullen duren als er bestaande infrastructuur is die beter zou kunnen worden benut.

We hebben ons voorstel gebaseerd op een onderzoek dat Voka en het Havenbedrijf hebben gevoerd. Uit die studie blijkt dat 53 procent van alle vrachtverkeer in Antwerpen doorgaand is. Slechts 11 procent van dat Scheldekruisend doorgaand vrachtverkeer maakt gebruik van de Liefkenshoektunnel. Er is dus een onderbenutting, terwijl het vrachtverkeer toch ook een grote belasting voor de Antwerpse ring betekent.

Daarom hebben wij al herhaaldelijk gevraagd om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk doorgaand vrachtverkeer van de Antwerpse ring wordt gehaald. Een mogelijkheid is dan om het doorgaand vrachtverkeer dat van het noorden komt en richting linkeroever gaat, verplicht langs de Liefkenshoektunnel te laten rijden. Volgens het onderzoek van Voka en het Havenbedrijf zou dat kunnen leiden tot 8000 vrachtwagens minder op de ring, wat leidt tot meer verkeersveiligheid en vlotter verkeer. Nu het vrachtverkeer aan de kilometerheffing is onderworpen, kan de betolling in de heffing worden geïntegreerd. Er is toen ook onderzocht om, naast de toeleiding van het vrachtverkeer, ook op een gerichte manier de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken voor het personenvervoer.

Minister, de afgelopen jaren is er bij u nooit bereidheid geweest om dit verder te onderzoeken. Nu men in de meerderheid, CD&V en Open Vld, ook pleit voor een betere benutting van de Liefkenshoektunnel, heb ik de volgende vragen.

Bent u bereid om de pistes voor een betere benutting van de Liefkenshoektunnel te onderzoeken en uw standpunt op dat vlak bij te stellen?

Mijn tweede vraag heeft specifiek met ons voorstel te maken, want het heeft te maken met verkeerssturing. Een bepaald deel van het vrachtverkeer, dat van het noorden naar de linkeroever gaat, zou je makkelijk langs de Liefkenshoektunnel kunnen sturen. Die verkeerssturing is een belangrijke piste, te meer omdat de intendant daar ook zeer sterk op inzet in het kader van de discussies die hij nu voert rond het zogenaamd historisch compromis.

Hij legt heel sterk de nadruk op het sturen van het verkeer en dus ook op het verplichten van bepaalde trajecten voor bepaald doorgaand verkeer om die Antwerpse ring te ontlasten.

Nu, toen we dat initieel voorstelden, hebt u, in 2014 een advies gevraagd aan BAM. BAM heeft toen gezegd: 'Verkeerssturing, allemaal goed en wel, maar dat is toch niet evident. En misschien zal Europa dat niet oké vinden.' Ik heb toen herhaaldelijk gezegd: 'Minister, vraag dan aan de Europese instellingen onder welke voorwaarden en binnen welk kader men die verkeerssturing kan organiseren, te meer omdat dat verplicht sturen van vrachtverkeer rond andere Europese steden wel bestaat. Waarom kunnen we dat dan niet onderzoeken voor die Antwerpse ring?' Dat is nooit gebeurd.

Nu de intendant verkeerssturing toch ook als een speerpunt van zijn compromisvoorstel vooropstelt, lijkt het mij nuttig om dat te onderzoeken voor een betere benutting van de Liefkenshoektunnel. Dat is mijn tweede vraag. Minister, bent u bereid om richting Europa – dat lijkt mij nuttig ter ondersteuning van de werkzaamheden van de intendant – te kijken in welke mate en onder welke voorwaarden we

de Antwerpse ring kunnen ontlasten via verkeerssturing en we kunnen zorgen voor een betere benutting van die Liefkenshoektunnel?

Ten derde wil ik een punt aanhalen waar de heer de Kort al op gewezen heeft. Er is in het verleden altijd gezegd: 'Het beter benutten van de Liefkenshoektunnel, allemaal goed en wel, maar er is op bepaalde momenten toch ook filevorming aan die Liefkenshoektunnel?' De burgerbeweging Liefkenshoektolvrij heeft terecht opgemerkt: 'Laat dan onderzoeken wat de oorzaken zijn van die filevorming.' Zij stellen twee elementen voorop. Enerzijds de tolhuisjes: is het nog nodig om die daar in stand te houden? Bovendien kun je, zoals ik al aangaf, ten aanzien van het vrachtverkeer werken met de kilometerheffing voor het vrachtverkeer. Anderzijds werd er ook gewezen op de zeer ongelukkige weginfrastructuur van de op- en afritten tussen de Liefkenshoektunnel en de Tijlmanstunnel. Minister, bent u bereid om hier sneller werk van te maken, die bottlenecks weg te werken en zo het verkeer vlotter te doen verlopen en de benutting van de Liefkenshoektunnel te verbeteren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het Vlaams Verkeerscentrum heeft meermaals de mobiliteitseffecten en -gevolgen onderzocht. Die rapporten zijn ook beschikbaar op de website van het Vlaams Verkeerscentrum. In een eerste rapport werd modelmatig onderzocht wat het effect zou zijn van het afschaffen van de tol op de verkeerssituatie. Het is evident dat dat ertoe zou leiden dat die tunnel meer gebruikt wordt. Maar dat betekent geen evenredige verlichting van de verkeersdruk elders op het hoofdwegennet. Enerzijds is dat omdat een tolvrije Liefkenshoektunnel verkeer aanzuigt van de Westerscheldetunnel en hiermee dus meer verkeer richting Antwerpen aanzuigt, dat we anders niet op onze wegen zouden aantreffen. Anderzijds is er een beperktere afname van het vrachtverkeer door de Kennedytunnel. De vrijgekomen ruimte wordt er wel ingenomen door extra personenverkeer, waardoor de verkeersdruk er netto met slechts enkele procenten afneemt.

Een tweede rapport is op basis van verkeersmetingen die men heeft gedaan naar aanleiding van een proefproject in mei-juni 2014, waarbij de Liefkenshoektunnel tolvrij werd opengesteld tijdens de spits in het kader van wegenwerken op de E34 tussen Zwijndrecht en Melsele. Hieruit blijkt dat tijdens de periode van tolvrij openstellen van de tunnel er vooral verschuivingen gemeten werden op de snelwegen dicht in de omgeving, dus de A12 uit Nederland en de E34 uit Brugge, maar veel minder op de snelwegen die aantakken op de R1, op de ring. Ook tijdens die proefperiode werd slechts een beperkte relatieve afname, 4 tot 8 procent, van het verkeer in de Kennedytunnel gemeten. Momenteel maken op werkdagen gemiddeld 36.000 voertuigen gebruik van de Liefkenshoektunnel. Dat is 90 procent van de maximale capaciteit. Door de huidige verkeersdruk op de R2 ontstaan bijna dagelijks structurele files. In 2016 werden in totaal 254 uren file geregistreerd ten opzichte van 127 uren in 2015. Dat is een gevoelige toename. Het aantal uren file op de R2 neemt dus gestaag toe. Een surplus van 8000 vrachtwagens per dag betekent dan ook een overschrijding van de maximale capaciteit van de tunnel en leidt onvermijdelijk tot een verhoging van het fileleed op een traject dat momenteel wordt beschouwd als een vlot alternatief, zij het tegen betaling.

Er zijn ook budgettaire implicaties. Ten eerste is er de uitstaande schuld en de daarop verschuldigde intresten van de nv Tunnel Liefkenshoek. Die bedroegen eind verleden jaar ongeveer 170 miljoen euro. Bij het tolvrij maken van de tunnel zullen die schulden moeten worden overgenomen en afbetaald zonder dat daartegenover een inkomst staat. De omzetcijfers van het boekjaar 2016 bedroegen 77 miljoen euro. Als je de tunnel tolvrij zou maken, zou 14 miljoen euro aan btw niet kunnen worden geïnd richting staatskas, zou 30 miljoen euro niet als retributie worden uitgekeerd aan de aandeelhouder, zijnde BAM en het Vlaamse Gewest, waar deze worden omgezet in investeringen in mobiliteit. Die middelen zouden dan dus niet

meer kunnen worden geïnvesteerd in mobiliteit. Daarnaast zou er jaarlijks 3 miljoen euro aan investeringen en onderhoudskosten voor de Liefkenshoektunnel uit de algemene middelen moeten worden betaald.

Op basis hiervan zeg je natuurlijk dat er een beperkte impact is inzake mobiliteitswinst, congestieaanpak, tegenover een toch aanzienlijk budgettair plaatje.

Wat de werken aan de Tijsmanstunnel en de Liefkenshoektunnel betreft, is het zo dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in 2016 en 2017 een groot aantal ingrepen plande op enkele belangrijke verkeersaders in de Antwerpse havenregio. Bij de planning en fasering stellen we alles in het werk om de hinder zoveel mogelijk te beperken en anderzijds te garanderen dat de bedrijven in de haven maximaal bereikbaar blijven.

Op de portaalpagina van Wegenwerken in Antwerps havengebied van AWV vindt u een concreet overzicht. AWV plant een structureel onderhoud van het wegdek tussen de Tijsmans- en Liefkenshoektunnel in de zomer van dit jaar. Het wegdek dat is opgebouwd uit gewapend beton, wordt daarbij volledig vervangen door een asfaltlaag. Tegelijk worden er ook werken uitgevoerd aan het op- en afrittencomplex Lillo, waardoor de uitwisseling van het verkeer tussen de Scheldelaan en de R2 vlotter zou moeten verlopen.

In de loop van dit jaar start het Agentschap Maritieme Toegang samen met AWV de werken aan de herinrichting van het complex Waaslandhaven-Noord. De huidige rotonde die de verbinding maakt tussen de R2 en het onderliggende wegennet wordt vervangen door een 'Hollands complex' met parallelle op- en afritten en een brug over de R2. Daarmee willen we vooral een vlottere doorstroming in de toekomst verzekeren. Tijdens de werken blijft verkeer op de R2 mogelijk over twee rijstroken, in beide richtingen.

Naast die infrastructurele aanpassingen voert de nv Tunnel Liefkenshoek jaarlijks voor 3 miljoen euro aan onderhoud en werken uit aan de Liefkenshoektunnel.

Conclusie: het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel en het effect hiervan op de doorstroming van het Antwerpse hoofdwegennet is meermaals onderzocht door het Vlaams Verkeerscentrum. De gegevens zijn publiek. In beide studies heeft men vooral gefocust op het verkeer overdag, mijnheer de Kort, en tijdens de spitsuren, in functie van de congestieproblematiek die zich op dat moment het ergst manifesteert.

In de tussentijd blijkt uit de evolutie van de trafiek in 2015 en 2016 ook dat op de R2 ook file-uren ontstaan die jaarlijks oplopen. Op de R2 komt men in de spits aan een saturatie. Uit de evolutie in de afgelopen twee jaar maak ik op dat die trafiek jaar na jaar stijgt en dat ook de omzet uit tol in de tunnel stijgt. Je kunt er daarbij intuïtief van uitgaan dat de aantrekking van een doorstroom opweegt voor het stijgend aantal gebruikers tegenover de kost van de tol.

Ik heb de effecten op de inkomsten geschetst. We bekijken natuurlijk ook grondig wat de effecten kunnen zijn van het opheffen van de tol op de doorstroming. Het budgetverlies is zeker, de mobiliteitswinst is eufemistisch gezegd nogal onzeker.

Ik refereer aan wat de heer de Kort aanhaalde. Er werd gezegd dat moet worden bekeken of we niet een nachtelijke afschaffing of een vermindering van de tol kunnen overwegen. Dat zou natuurlijk nuttig zijn als je er daarmee in slaagt om het verkeer dat overdag op de ring rijdt, te geleiden naar het 's nachts gebruiken van de Liefkenshoektunnel. Dan maak je winst op basis van mobiliteitsoplossingen. Ik heb een tijd geleden dan ook gevraagd dat men dat bij de nv Liefkenshoektunnel proactiever zou bekijken, dat men zou bekijken of dat zinvol is, of een tariefaanpassing zo'n effect kan bewerkstelligen bij bedrijven die grote verkeersstromen genereren. Nogmaals, als je erin slaagt om grote vrachtverkeersstromen die zich

vandaag in de loop van de dag op de ring bevinden, door een tariefaanpassing te geleiden naar het gebruik van de Liefkenshoektunnel 's nachts, dan heb je netto een zeer grote winst geboekt, zeker gegeven de cijfers die vandaag voorliggen. Men zou dus proactief naar bedrijven kunnen gaan om te zien welke mogelijkheden daar zijn. Maar opnieuw, ik denk niet dat dat een wonderoplossing is. Het tolvrij maken neemt namelijk niet weg dat de capaciteit in de Kennedytunnel en op de R1 structureel te laag is om aan de verkeersvraag te voldoen, zodat een Scheldekruising absoluut een noodzaak blijft, maar daarover zijn we het allemaal eens.

Wat de voorstellen betreft die recent op tafel zijn gebracht in het kader van de gesprekken die we voeren met de actiegroepen, sta me toe daar niet al te zeer op vooruit te lopen, net met het oog op het welslagen, van het bereiken van een compromis en meer draagvlak met de actiegroepen. Het is wel zo dat diverse elementen die in dat kader werden aangedragen, ook al deel uitmaken van het Masterplan 2020, bijvoorbeeld als het gaat over aanpassingen aan de Tijsmans-tunnel en een aanpak met betrekking tot de R2.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, dank u dat u uitvoerig bent willen ingaan op de diverse vragen die ik heb gesteld. We blijven deze vragen stellen omdat we naarmate de tijd verstrijkt ook steeds meer merken dat in en rond Antwerpen alles zich letterlijk en figuurlijk aan het vastrijden is. Enerzijds is het natuurlijk prettig dat de reden daarvoor is dat het economisch opnieuw veel beter gaat, zodat er opnieuw meer vrachtwagens op onze snelwegen rijden. Anderzijds is het aantal file-uren natuurlijk geweldig aan het oplopen, zeker in en rond Antwerpen. Daarom denk ik dat we creatief verder moeten nadenken over alle maatregelen die we kunnen nemen voor een betere benutting van de infrastructuur, en dat zal niet alleen een gedeeltelijke vrijstelling van tolheffing 's nachts zijn. Ik weet wat de consequenties zijn voor overdag. Er moet verder ook worden onderzocht of het stimuleren van vrachtverkeer 's nachts ook op een andere manier verder mee kan worden aangemoedigd. Men moet ook verder bekijken hoe het eigenlijk zit met de vergoedingen, ook ten aanzien van de chauffeurs. Kunnen er in overleg met staatssecretaris De Backer op dat vlak ook gemeenschappelijk een aantal maatregelen worden genomen?

Het is dus goed dat we niet alleen naar infrastructuurmaatregelen kijken voor ons mobiliteitsprobleem in en rond Antwerpen, maar ook blijven onderzoeken hoe we op een andere manier kunnen stimuleren dat een deel van het verkeer van overdag 's nachts zou gaan rijden.

Ik heb gehoord dat men in de Antwerpse haven ook het 24 op 24 uur openstellen van de containerterminals opnieuw aan het bekijken is. In het verleden is dat ook al eens gebeurd. Toen was dat niet succesvol. Als men dat opnieuw zou doen, dan denk ik dat dat ook alleen maar succesvol kan worden gerealiseerd met een aantal gebundelde begeleidende maatregelen. Minister, mocht u nu zelf een keer in die Antwerpse haven rijden, dan zou u zien dat het vrachtverkeer voor het lossen en laden van containers daar ongelooflijk sterk is toegenomen. Dat heeft natuurlijk te maken met het succes van de Antwerpse haven, met de stijging van de trafieken. Dat is immens. Het is goed dat de Scheldeverdieping er is geweest, dat de goederen tot Antwerpen komen, maar we moeten ze natuurlijk met goede hinterlandverbindingen ook weg krijgen. In dat licht blijven we graag verder met u nadenken over mogelijke maatregelen in de toekomst.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp.a): Minister, het antwoord dat u hebt gegeven, is gebaseerd op de antwoorden die u eigenlijk ook de afgelopen jaren altijd hebt gegeven. Op dat vlak blijft u vasthouden aan aannames. Zo bekijkt u het tolvrij maken

tijdens spitsmomenten. Uiteraard krijg je dan nog een fellere congestie aan de Liefkenshoektunnel, omdat men zich daar ook in de haven op organiseert en dan net die momenten gaat benutten om de Liefkenshoektunnel te benutten, terwijl wat wij voorstellen een verkeerssturing is, zodat men 7 dagen op 7 en 24 op 24 uur die Liefkenshoektunnel beter benut. Dat is een heel andere benadering.

Ik heb geen antwoord gekregen op één specifieke vraag, die niet onbelangrijk is. Dat gaat over de verkeerssturing, waarbij je op een snelle manier bepaalde verkeersstromen langs de Liefkenshoektunnel verplicht. Ik gaf aan dat BAM daar in haar advies vragen bij had en eigenlijk doorverwees naar de Europese instellingen. Hebt u stappen gezet of bent u bereid om te laten onderzoeken onder welke voorwaarden men zo'n verkeerssturing optimaal kan organiseren om vrachtverkeer van die Antwerpse ring te halen? Dat zorgt immers voor vlotter verkeer, en ook voor veiliger verkeer. Daarmee ga je niet alles oplossen, maar je zult in ieder geval op een snelle manier een zeer significante bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de files. Ik verwees naar de intendant. Dan gaat het niet over de infrastructurele maatregelen of de specifieke voorstellen die hij heeft gedaan, maar over het concept: is dat compromis ook conceptueel geënt op het principe van de verkeerssturing? Ik denk dat dat ook dé oplossing zal zijn om die verkeersstromen beter te organiseren op die Antwerpse ring. Ik hoor daar zo weinig over en ik heb er in uw antwoord ook niks over gehoord. Een groot vraagteken is wat ter zake kan en niet kan. Laten we op dat vlak al de nodige stappen zetten. Laten we de vragen stellen aan de Europese Commissie, ook wetend dat men ook in andere Europese steden met dat systeem van verkeerssturing werkt.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Minister, ik borduur een beetje voort op die laatste opmerking van mevrouw Kherbache. Natuurlijk zijn er een aantal elementen waarmee men geen rekening houdt. Als die tol wegvalt, dan neem ik aan dat daar ook een kilometerheffing voor in de plaats komt, zoals dat op andere plaatsen van het wegverkeer wél geldt. Op dat vlak zou er dus wel enige recuperatie van middelen kunnen zijn. Als we de mobiliteitswinst natuurlijk alleen op het segment ring-Liefkenshoektunnel bekijken, dan zijn we eigenlijk nog niet ver genoeg. Ondertussen is de intendant met een veel breder plan op de proppen gekomen. Het lijkt me dus interessant om te wachten op de cijfers over de mobiliteitswinst van dat volledige tracé, dus ook gekoppeld aan de A102 en zo meer. Dat lijken me relevantere cijfers.

Wat de heer de Kort wel heeft aangegeven, is dat wanneer we de kilometerheffing op die manier kunnen aanwenden, er effectief sprake is van verkeerssturing. Op die manier zouden we het verkeer voor een deel over de dag kunnen spreiden. Dan hoeft men geen Liefkenshoektunnel van vier stroken breed te hebben. Dan volstaat wellicht een deel van de capaciteit die er nu is. In die zin is dit vooral een oproep om een open blik te houden en de sturingsmogelijkheden waar u nu stilaan meer over kunt beschikken, ten volle aan te wenden.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik sluit me aan bij de heer Schiltz. Het is duidelijk dat de mobiliteitseffecten miniem zijn. Ook het budgettaire effect is bekend. Rekening houdend met alle ingrepen die AWV nog zal doorvoeren, kan men alleen concluderen dat de winst vrij mager is tegenover alle andere effecten die gepaard zouden gaan met een eventueel tolvrij maken van de tunnel. Minister, u geeft ook zelf aan dat de grote winst zou liggen in een verschuiving van dag- naar nachtverkeer. Dat is natuurlijk een heel andere kwestie. Dat is voor ondernemers niet alleen een kwestie van willen maar ook van kunnen.

Ik ben het ook eens met de heren de Kort en Schiltz, en iets minder met mevrouw Kherbache, dat als we dan toch moeten bijsturen, mensen niet kunnen worden verplicht via borden. Het verkeer zal sowieso zijn weg zelf zoeken, alles zit sowieso al vast. Ik denk dan ook dat wij vooral moeten kunnen ingrijpen door de financiële aantrekkelijkheid te vergroten. Dat kan bijvoorbeeld via een kilometerheffing. De transportsector is echter ook vragende partij inzake verloning en fiscaliteit. Dat blijkt uit elk onderhoud. Het gaat dan ook over een andere fiscale aanpak van bijvoorbeeld de rusttijden, de nachttarifiering. Dan zou men een direct effect krijgen dat zwaarder zou doorwegen dan de percentages die ik u hoor vernoemen, minister, wanneer het gaat over een pure verschuiving van de mobiliteit binnen het Antwerpse verkeersgebeuren. In die zin sluit ik me echt wel aan bij de collega van CD&V en Open Vld.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, wanneer we de initiatieven bekijken die de afgelopen jaren in het parlement zijn genomen en de vragen die zijn gesteld, dan is er op dit moment een parlementaire meerderheid die vindt dat we de Liefkenshoektunnel beter optimaal kunnen benutten. Ik ken die studies waarover een hele interpretatiestrijd is losgebarsten, onder meer over de effecten. Vervolgens is de Liefkenshoektunnel zes weken tolvrij geweest in het kader van de minderhindermaatregelen, maar ik moet eerlijk zeggen dat de pleidooien van de collega's, zowel dat van mevrouw Kherbache, als die van de heren de Kort en Schiltz, in mijn ogen gefaseerd in de praktijk zouden moeten worden getest. Er is al meermaals gevraagd, en ook de heer de Kort heeft daarnaar verwezen, waarom we geen uitgebreid testproject organiseren om nog een aantal zaken te testen waardoor die Liefkenshoektunnel op sommige momenten tolvrij kan worden gemaakt en nagaan wat de effecten daarvan zijn. Ik was daar niet ongevoelig voor in de argumentatie van Open Vld, die daar in het verleden samen met ons werk over heeft geleverd.

Er is natuurlijk de kostenderving voor degene die de tunnel exploiteert, maar er is ook de economische winst en de winst op het vlak van het milieu, en die winsten liggen veel hoger dan de derving van die inkomsten. Er is een berekening, voor wat die waard is, waarin het gaat over 77 miljoen euro.

Minister, is het niet opnieuw tijd om een proefproject te starten om na te gaan of een gefaseerde tolvrijmaking van de Liefkenshoektunnel toch niet een van de puzzelstukken kan zijn – ik ben het ermee eens dat het geen wonderoplossing is – om het verkeer rond Antwerpen iets vlotter te krijgen in afwachting van een bijkomende Scheldekruising?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We testen natuurlijk in de praktijk op regelmatige basis, los van de testen in het kader van de minderhindermaatregelen en de proefperiode toen, waarbij de testresultaten werden besproken. De tunnel werd wel degelijk tolvrij gemaakt en de effecten waren eerder beperkt. Daarenboven is er nog regelmatig het tolvrij maken van die tunnel in geval van calamiteiten.

Dan was er de vraag naar de EU en de discussie of dat verenigbaar zou zijn. Er is een Europese verplichting om vrachtverkeer af te leiden via bepaalde stromen. Ik heb altijd gezegd dat het discriminatoir is om op een Europees TEN-T-netwerk bepaalde verkeerstromen te verplichten om deze of gene richting uit te rijden.

De combinaties met de A102, de R2 en andere maken momenteel deel uit van de discussie in de schoot van het overleg met de actiegroepen. Daaraan gekoppeld zijn de effecten van enige mobiliteitssturing in combinatie met de Liefkenshoektunnel. Daar ga ik niet op vooruitlopen, laat dat maar in de schoot van dat overleg met de actiegroepen en de intendant. Ik hoop dat we op dat vlak vooruitgang

kunnen boeken en dat er aan die tafel enige verantwoordelijkheidszin kan worden opgebracht in hoofde van alle partijen.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp·a): Minister, inzake de toepassing van de Europese wetgeving zegt u dat de verkeerssturing discriminatoir zou kunnen zijn, terwijl BAM enkel de vraag stelt. In Europa is die discussie al vaak gevoerd, over verkeerssturing, over zogenoemde routedwang voor bepaalde verkeersstromen. Daar geldt altijd de regel: bij verkeerssturing moet men een objectief belang hebben en dat onderscheid moet objectief gerechtvaardigd zijn en proportioneel.

Dat is de afweging die moet worden gemaakt en het is essentieel dat de EU die afweging maakt. Het is niet aan u om gewoon te zeggen: het is per definitie discriminatoir, dat is niet de manier om dat te beoordelen. Vandaar dat het zo belangrijk is om dat advies te vragen, vooral omdat het steeds meer gebruikt wordt om op een betere manier de verkeersstromen te organiseren. Het is niet per definitie discriminatoir. Elke maatregel die een onderscheid maakt, is niet per definitie verboden, als men die gewoon goed motiveert, als die proportioneel en objectief gerechtvaardigd is.

Vandaar blijf ik hopen, minister, dat u alle pistes die op tafel liggen bekijkt om op korte termijn de toenemende filezwaarte aan te pakken. Ik hoop dat u geen a priori's hanteert en pistes uitsluit op basis van argumenten die niet gegrond zijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Brusselse voorstadsnet, het uitblijven van een meerjarig investeringsprogramma en de gevolgen hiervan voor de Vlaamse spoorstrategie – 1078 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Voorzitter, minister, collega's, ik heb mijn vraag om uitleg ingediend naar aanleiding van een bericht in de krant De Standaard op 31 januari 2017 waarin stond dat volgens een doorlichting van het Rekenhof er 800 miljoen euro te kort is om het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel te kunnen voltooien, in die zin dat het pas tegen 2030 volledig afgewerkt zal zijn. Onze fileproblematiek indachtig in Vlaanderen, en rond Brussel in het bijzonder, zou dat natuurlijk rampzalig zijn.

Drie dagen later verscheen dan een bericht in een andere krant, De Tijd, waarin stond dat federaal minister François Bellot, uw federale evenknie, de toelating heeft gekregen van de federale ministerraad om 1 miljard euro te lenen, dus de schulden van de NMBS te laten stijgen van 5 naar 6 miljard euro en om met die middelen onder andere het GEN af te werken tegen 2020. Ik las evenwel ook dat datzelfde miljard geheel of gedeeltelijk ook zal worden ingezet om perrons te verhogen, nieuwe spoorlijnen aan te leggen en de tweede spooruitsluiting van de haven van Antwerpen te financieren.

Collega's, het federaal investeringsbeleid in de spoorwegen zit eigenlijk al ruim twee jaar in lopende zaken. Ter herinnering: gewezen federaal minister van Mobiliteit Jacqueline Galant heeft eind 2014 het toen lopende meerjareninvesteringsplan voor het spoor, dat liep van 2013 tot 2025, in de vuilnisbak gegooid en

aangekondigd dat er een nieuw, wat korter lopend investeringsprogramma zou worden ingediend. Maar dat is er nog altijd niet. Minister, wij hebben daar nog op 15 december vorig jaar van gedachten over gewisseld. Toen wist u te melden dat u geen zicht hebt op de timing van het nieuwe investeringsprogramma van de NMBS en Infrabel.

Collega's, ondertussen weten we dat de fileproblematiek in Vlaanderen alleen maar toeneemt. We hebben het daar vorige week nog over gehad naar aanleiding van de filebarometer van Touring Mobilis, waaruit blijkt dat onze files niet alleen recordlengtes laten optekenen, maar dat er ook steeds vaker file is op momenten en plaatsen waar dat voorheen niet het geval was. Met andere woorden: investeringen in het spoor, dat door de minister en ons allemaal als de ruggengraat van het openbaar vervoer wordt beschouwd, zijn meer dan ooit noodzakelijk.

Minister, daarom had ik u graag volgende vragen voorgelegd. Wat is de jongste stand van zaken met betrekking tot de totstandkoming van een nieuw meerjarig investeringsprogramma? Hebt u ondertussen al wat meer zicht op de timing van een politiek afgeklopt programma? Wat is de stand van zaken met betrekking tot andere hieraan gekoppelde dossiers? Ik denk aan het vervoersplan en natuurlijk ook het GEN. Hoe loopt het overleg tussen u en uw federale evenknie Bellot en hebt u al een zicht op welk budget beschikbaar zou kunnen zijn voor de federale component en de gewestelijke component ter financiering van de spoorinvesteringen? Blijft men vasthouden aan de 60/40-verdeelsleutel? Hoeveel van de elf spoorprioriteiten zullen volgens u kunnen worden opgenomen binnen deze gewestelijke financieringscomponent?

Tussen haakjes: ik hoorde in de wandelgangen van het federale parlement dat van het 1 miljard euro dat Bellot mag lenen, 365 miljoen euro zou worden gereserveerd om onze spoorwegprioriteiten mee te financieren. Daar spring je natuurlijk niet zo ver mee. Ons wenslijstje vraagt een investering van 3,1 miljard euro.

Mijn laatste vraag heb ik gesteld voor het artikel over de bijkomende lening verscheen. Kunt u ons daar eventueel wat meer duiding bij geven? Hebt u al overleg gehad met minister Bellot naar aanleiding van het goede nieuws dat hij 1 miljard euro extra kan lenen om de investeringen in het spoor op gang te trekken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Zoals u weet, hebben de gewesten hun spoorinvesteringsprioriteiten op ambtelijk niveau al op tafel gelegd in de federale Investeringscel Spoorwegen.

Ik heb ook zelf het initiatief genomen voor een politiek overleg met minister Bellot, dat plaatsgevonden heeft op 13 januari, dus vorige maand. Hij heeft me toen meegedeeld dat hij in december 2016 aan Infrabel en de NMBS de opdracht had gegeven om een voorstel op te maken om een bijkomende schuld aan te gaan om spoorinvesteringprojecten mogelijk te maken. Ik heb vorige week in de media vernomen dat er in de schoot van de Federale Regering, of minstens in het kernkabinet, een dossier zou zijn goedgekeurd. Die bijkomende schuld zou worden aangegaan. Ik heb dan ook onmiddellijk contact opgenomen met de vraag om daaromtrent samen te zitten ter verificatie van bepaalde verdelingen die in de geruchtenmolen circuleren.

Ik heb minister Bellot ook gevraagd om spoedig een vergadering van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) te organiseren om zowel over het vervoersplan 2017 van de NMBS als over het meerjareninvesteringsplan van de spoorwegen te overleggen. Ik heb hem herinnerd aan de beslissing van september in de schoot van het ECMM waarbij we formeel hebben afgesproken dat het vervoersplan en de investeringen één onlosmakelijk geheel vormen.

Ik wil op het vlak van de spoorinvesteringen trouwens ook nog overleggen over de mogelijkheid tot prefinanciering van de spoorlijn 18, wat ook al herhaaldelijk in deze commissie ter sprake is gekomen. Ik heb al op voorhand bij herhaling minister Bellot meegedeeld wat onze intenties ter zake zijn.

We hebben volgende week een overleg tussen ons beider kabinetten. Ik hoed me dus voor verdere commentaren. Ik wil zekerheid hebben over wat finaal ter tafel komt te liggen. De 60/40-verdeelsleutel moet voor mij ook in deze worden gehanteerd. Er is mij bevestigd dat men hieraan zou vasthouden. Minister Bellot heeft mij dat op 13 januari 2017 formeel bevestigd. Dit heeft dan ook tot gevolg dat indien de federale overheid bijkomende bedragen moet toekennen voor de afwerking van het GEN die in de verdeelsleutel aan Wallonië toekomen, het Vlaamse Gewest daarvoor gecompenseerd zou worden. We hebben zelf in het verleden een deel van onze middelen of middelen die gelibelleerd waren als zijnde Vlaamse investeringsmiddelen, ook soms toegekend aan investeringen op het Vlaams grondgebied voor het GEN, wat dan ten koste is gegaan van andere spoorinvesteringprojecten. Voor alle duidelijkheid, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest valt buiten de 60/40-verdeelsleutel.

U kent onze spoorprioriteiten die op tafel liggen. Ik heb ondertussen het initiatief genomen om in het kader van de elektrificatie van lijn 19 mee te trekken in functie van een Europees subsidiedossier. Ik heb daarvoor ook met de Nederlandse collega's overlegd en steun gevraagd bij minister Schultz en staatssecretaris Dijkema. We hebben een steunbrief aan Infrabel gestuurd waarin ik heb meegedeeld dat Vlaanderen bereid is dit project te prefinancieren naast het deel van de deugdzame schuld waarin de Federale Regering wil voorzien. Dat is tweemaal een uitgestoken hand, zowel met betrekking tot lijn 18 als met betrekking tot lijn 19. We willen die investering faciliteren en bespoedigen door mee te prefinancieren.

Ik kijk uit naar wat concreet ter tafel zal komen te liggen en dat minister Bellot hopelijk uitvoerig zal duiden zodat we weten hoe de vork aan de steel zit. Op basis daarvan kunnen we aan de tafel schuiven om te zien welke Vlaamse spoorprioriteiten we kunnen realiseren.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, laat me eerst reflecteren over een positief element in uw antwoord, namelijk dat het goed is dat u kort op de bal speelt. Als u zaken in de media ziet verschijnen die erop kunnen wijzen dat er enige vooruitgang wordt geboekt in het opstarten van broodnodige investeringen in het spoor, is het goed dat u meteen uw telefoon neemt en belt met uw collega om te overleggen en het ECMM samenroept.

Ik hoop natuurlijk dat ingegaan wordt op uw uitgestoken hand. Wat me natuurlijk wel zorgen baart – ik heb er u naar gevraagd, maar u hebt geen antwoord gegeven, en ik kan me voorstellen dat er gewoon geen antwoord is omdat er nog geen bijkomende elementen zijn – is of minister Bellot in zijn gesprekken met u enig perspectief heeft gegeven over de timing. Tegen wanneer hoopt hij dan toch eindelijk een meerjareninvesteringsprogramma voor de NMBS en Infrabel te kunnen afkloppen? De investeringsfiches zijn nu toch al heel lang geleden overgemaakt aan dat ambtelijk comité. U hebt in december gezegd dat er politiek nog veel moet worden overlegd om af te kloppen. U hebt toen geen timing durven noemen. Hebben uw recente contacten op dat vlak iets meer duidelijkheid opgeleverd?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, u had mijn vraag waarschijnlijk al verwacht over de prioriteit der prioriteiten. Ik zal daar verder niet op ingaan, in die zin dat u een aantal voorkeuren hebt neergelegd waarvan ik akte heb genomen.

Ik heb in het verleden geïnformeerd naar de bereidheid vanuit Vlaanderen om er bij het federale niveau op aan te dringen om mee te financieren in de TEN-T-studie die geïnitieerd is vanuit Nederlands-Limburg voor wat betreft vier grensoverschrijdende treinverbindingen, met name Maastricht- Luik, Heerlen- Aken, Venlo-Mönchengladbach en Weert-Antwerpen. Is het deze studie waarover u spreekt als u zegt dat u aangedrongen hebt bij Infrabel om daar mee de schouders onder te zetten en waarbij Vlaanderen mee wil financieren? Of gaat dat nog over iets anders? Dan zou ik graag weten waarover dat gaat.

Die 365 miljoen euro doet mijn neus natuurlijk ook krullen van nieuwsgierigheid. Ik denk dat we zeker en vast niet vooruit moeten lopen op de zaken, maar ik wil nog even teruggrijpen naar de Vlaamse spoorvisie zoals ze destijds is vastgelegd. Als ik het goed heb, ging het over een bedrag van 800 miljoen euro, aangevuld met nog 200 miljoen euro vanuit Vlaanderen, eventueel cofinanciering. U hebt in het verleden al aangegeven dat u liever aan prefinanciering zou doen. Mochten we vandaag een gelijk aandeel cofinanciering doen zoals die in de Vlaamse spoorvisie is opgenomen, dan zouden we van die 365 miljoen euro al 465 euro kunnen maken. Als u op het spoor van prefinanciering blijft, hoe ziet u dat dan? Ziet u dit als een prefinanciering van die 365 miljoen euro die er federaal te rapen is? Dan is dat echt niet veel winst. Dan is dat eigenlijk hooguit enkele jaren geld voorschieten. Of ziet u dat als prefinanciering voor projecten die langere tijd geprefinancierd worden door Vlaanderen waarbij dan als surplus die middelen zouden kunnen komen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Collega's, voorzichtigheid is de moeder van de porseleinkast. Maar bij minister Bellot neigt dat principe eigenlijk naar een synoniem voor passiviteit. Minister, u moet ook maar ontvanger van de boodschappen zijn. U bent diegene waarop wordt geschoten, terwijl u eigenlijk ook maar overbrengt wat u van federaal ontvangt. Belangrijk is wel dat u op die nagel blijft kloppen. We hebben intussen gelezen dat ook de Nederlandse overheid, het Rijk zoals ze zeggen, begint te ezelen wat betreft de eventuele geplande middelen voor de elektrificatie van de spoorlijn Hamont-Weert. Laat vooral de passiviteit hier geen alibi zijn voor de Nederlanders om een aantal gedeelde projecten tijdelijk on hold te plaatsen. Er is ook nog de Spartacuslijn 3, de oude spoorlijnverbinding 18 en er zijn er nog andere.

U kent mijn houding over pre- en cofinanciering. De NMBS staat voor een besparing van 3 miljard euro in de tijdspanne 2016-2019. Ik denk dat we er met alleen een geste met betrekking tot prefinanciering niet gaan geraken. Ik blijf nog altijd gaan voor de piste van cofinanciering omdat dit toch over echte Vlaamse projecten gaat die zich situeren op het grondgebied van Vlaanderen en waar ook Vlaamse reizigers voordeel bij zouden hebben als eindelijk die spoorverbindingen worden gerealiseerd. Wat dat betreft, blijf ik bij mijn pleidooi zoals ik dat in het verleden heb gehouden. Het zou vooral belangrijk zijn dat eindelijk de heer Bellot en de Federale Regering, waar mijn partij deel van uitmaakt – ik zeg het ook deels tegen mezelf –, het meerjareninvesteringsprogramma van de spoorwegen afklopt op het einde van de termijn die gepland is, want het wordt ook op dat vlak een zuivere karikatuur.

Lies Jans (N-VA): Ik zou ook nog kort willen aanvullen. De toon waarop de heer Vandenbroucke de vraag heeft gesteld, een zeer lijdzame toon die aangeeft dat dit al zeer lang bezig is, geeft ook ons gevoel weer. Ik was helemaal niet tevreden om in de krant te lezen dat minister Bellot voor 1 miljard euro schulden moet maken. Als ik dan hoor dat u als minister, die toch al meermaals aan de bel heeft getrokken bij minister Bellot, daar zelfs niet van op de hoogte wordt gesteld, dan vind ik dat zeer spijtig.

Minister, ik hoop dat met de inspanningen die u doet, we toch op iets kortere termijn dan in het verleden, duidelijkheid krijgen over de middelen die nu uiteindelijk samen met Vlaanderen kunnen worden gependend aan de elf prioriteiten die wij hier al zo lang geleden hebben vastgelegd. Het gaat niet alleen over Limburg – ik ben blij om te horen dat u steeds bevestigt dat u wilt gaan voor de prefinanciering van lijn 18 en de elektrificatie van lijn 19 wat voor ons zeer belangrijk is –, maar ook de andere projecten zijn belangrijk. Met de middelen die nu worden vrijgemaakt of die we horen waaien in de pers, komen we er natuurlijk niet.

Minister, onze fractie hoopt dat u verder op de nagel blijft kloppen en dat we uiteindelijk toch duidelijkheid kunnen krijgen over enerzijds het meerjareninvesteringsplan en anderzijds over het vervoersplan, want dat is ook zeer belangrijk voor Vlaanderen en voor de ontwikkelingen die we willen doorvoeren voor het openbaar vervoer.

Minister Ben Weyts: Wat de timing betreft, is mij duidelijk geworden dat de NMBS intern rond zou zijn met het eigen meerjareninvesteringsplan, maar dat dat niet geldt voor Infrabel waar men intern nog niet rond is.

Het Europese subsidiedossier gaat niet over de studie rond de grensoverschrijdende tracés maar heel concreet over de elektrificatie van lijn 19 waarover alles al gekend is. Het gaat dus over de realisatie. Er is een subsidiedossier ingediend bij de Europese Commissie met het oog op het verkrijgen van 40 procent financiële ondersteuning vanuit de Europese Commissie.

U wilt liever prefinanciering dan cofinanciering. Zolang wij die bevoegdheid niet hebben, vind ik principieel dat wij daarvoor ook niet de middelen moeten aanleveren, want anders treed je in de plaats van de federale overheid en dan kun je dat evengoed doen op alle beleidsdomeinen. Zelfs los daarvan hebben we geen rechtsgrond. De Bijzondere Wet stipuleert heel duidelijk dat je ter zake eerst een samenwerkingssakkoord tot stand moet brengen tussen de federale overheid en de diverse gewesten, alleen al om een rechtskader te kunnen creëren op basis waarvan eventuele cofinancieringsakkoorden kunnen worden gesloten. We zijn nog ver van huis, in zoverre daar in hoofde van de andere gewesten enige bereidheid toe zou zijn om daar überhaupt over te gaan spreken. Maar prefinanciering in dezen gaat, lapidair gezegd, over het overnemen van de rentelast. Het principe is dat Infrabel en de NMBS overgaan tot het aangaan van een schuld om een investering te kunnen doen en de Vlaamse overheid neemt de intrestlast over en financiert die. Dat is in concreto een schema van prefinanciering dat ook op tafel ligt.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, collega's, ik dank u voor uw reacties.

Vorige week is er nog een rapport geweest van de Europese Commissie waarin ons land de twijfelachtige titel heeft gekregen van meest dichtgeslibde land van Europa. Collega Keulen en anderen, ik denk inderdaad dat een zekere vorm van passiviteit en gebrek aan daadkracht een van de verklaringen is waarom het zo tergend lang duurt alvorens er een nieuw investeringsprogramma klaar ligt voor investeringen die broodnodig zijn.

De belangrijkste vaststelling, collega's van de meerderheid, is dat we hier worden geconfronteerd met de gevolgen van de beslissingen van uw partijen in de Federale Regering. De draconische besparingen die u aan het spoor hebt opgelegd, keren nu als een boemerang in uw gezicht terug, met als gevolg een exploderende kost in de vorm van toenemende files, toenemende vervuiling en een toenemende economische schade die vele malen hoger ligt dan het bedrag dat u denkt te kunnen besparen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.