

Vlaams
Parlement

stuk **1477** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 8 februari 2012 (2011-2012)

Gedachtewisseling

over de Vlaamse spoorstrategie

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Griet Smaers

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

I. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	4
II. Toelichting door de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.....	4
1. Beleidscontext	5
2. Evaluatie bestaande samenwerkingsovereenkomst en behoefteanalyse...	6
2.1. Evaluatie samenwerkingsovereenkomst	6
2.2. Behoeftanalyse	8
3. Krachtlijnen van het strategisch spoorbeleid	9
4. Actieplannen	9
4.1. Middellange termijn	9
4.2. Lange termijn	10
III. Vragen en opmerkingen van de leden, met antwoorden van minister Hilde Crevits en de heer Fernand Desmyter.....	11
Gebruikte afkortingen	22
Bijlagen	
Bijlage 1: PowerPointpresentatie van de heer Fernand Desmyter	23
Bijlage 2: De evaluatie van de samenwerkingsovereenkomst 2001-2012	41
Bijlage 3: De lijst met pre- en cofinancieringen	69

In de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken vond op 8 december 2011 een gedachtewisseling plaats over de Vlaamse spoorstrategie. Daarbij werd een toelichting over de stand van zaken gegeven door de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De PowerPointpresentatie van de heer Desmyter wordt aan het verslag toegevoegd (bijlage 1).

I. INLEIDING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat in deze commissie werd gevraagd dat het parlement een inbreng zou kunnen hebben in het dossier van de spoorstrategie, vooraleer daar een principiële beslissing over wordt genomen door de Vlaamse Regering. Dat is eerder ook al gebeurd bij de totstandkoming van de beheersovereenkomst van De Lijn. Na die principiële goedkeuring moet het document nog naar de MORA en moet het afgetoetst worden bij een aantal organisaties. Het leek dan ook opportuun om de leidinggevende ambtenaar, die tevens de desbetreffende werkgroep voorziet, hier een toelichting te laten geven. Zo kunnen de commissieleden zich vergewissen van de stand van zaken van het investeringsprogramma 2001-2012 van de NMBS. Voor een deel is er ook al een behoefteanalyse gemaakt. Deze aanpak impliceert wel dat er nog geen afgewerkt document kan worden voorgelegd. Het blijft een 'work in progress', dat echter mooi op schema zit. De minister besluit dat dit dossier op een atypische manier wordt aangepakt, maar volgens haar is dat wel de goede manier.

De heer *Dirk de Kort* stelt dat deze werkwijze in de regeling van de werkzaamheden werd afgesproken. Na afloop van de bespreking kan een voorstel van resolutie worden ingediend met een aantal aanbevelingen.

De heer *Jan Roegiers* wil weten op basis van welke documenten de bespreking zal gebeuren en of dat de laatste stap is voor de minister naar de Vlaamse Regering stapte. Het is een goede zaak dat het parlement de tijd krijgt om een voorstel van resolutie voor te bereiden, maar dan moet er wel een correcte timing worden afgesproken.

Minister *Hilde Crevits* maakt duidelijk dat er voor het einde van 2011 een principiële goedkeuring moet zijn, om problemen voor het verdere tijdsverloop te vermijden. Het voorstel van resolutie zal dus vrij snel moeten worden ingediend om die timing te kunnen respecteren.

De heer *Jan Roegiers* stelt vast dat er bij de meerderheid en de oppositie een bereidheid bestaat om één of meer voorstellen van resolutie meteen in de plenaire vergadering te behandelen.

Minister *Hilde Crevits* meldt nog dat een kopie van de evaluatie van de samenwerkingsovereenkomst 2001-2012 wordt rondgedeeld. Het lijkt haar belangrijk dat de commissieleden een duidelijk beeld hebben van de stand van zaken voor projecten uit die samenwerkingsovereenkomst vooraleer zich een oordeel te vormen over een nieuwe samenwerkingsovereenkomst. Dat document (Deel III. Evaluatie samenwerkingsakkoord 2001-2012) wordt als bijlage 2 aan dit verslag toegevoegd.

II. TOELICHTING DOOR DE HEER FERNAND DESMYTER, SECRETARIS-GENERAAL VAN HET DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De heer *Fernand Desmyter* zegt vooraf dat deze stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling van de Vlaamse spoorstrategie dateert van 25 november 2011. Vlaanderen is bevoegd voor zijn eigen mobiliteitsbeleid, maar heeft niet alle hefboomen in handen. Zo

behoren de spoorwegen, belangrijk voor zowel het reizigers- als het goederenvervoer, tot de federale bevoegdheid. Vlaanderen moet zoveel mogelijk op het desbetreffende beleid wegen, omdat een gedegen mobiliteitsbeleid pas mogelijk is als alle vervoersmodi een plaats hebben in dat kader. De Vlaamse spoorstrategie wordt ontwikkeld in nauw overleg met de diverse entiteiten van de NMBS-Groep. De NMBS-Groep is aanwezig bij alle werkzaamheden van bestuur, werkgroepen enzovoort, met competente mensen uit de drie entiteiten. Dat is een noodzakelijke, maar wellicht niet voldoende voorwaarde om een impact te hebben op wat uiteindelijk op het federale niveau zal worden beslist.

Het is de bedoeling tijdig klaar te zijn om ook invloed te kunnen uitoefenen op het meerjarenprogramma van de NMBS. Er is al overlegd met Infrabel en voor de NMBS-Groep moet het meerjarenprogramma rond zijn tegen eind januari 2012. Dan volgt een bespreking met de Federale Regering, maar een goedkeuring zal zeker nog maanden vergen, oppert de heer Desmyter. Het Vlaamse Gewest zal hierover dus maar na eind januari officieel worden aangesproken door de Federale Regering, maar de timing wordt vooralsnog goed gerespecteerd.

Minister *Hilde Crevits* vult aan dat het Waalse Gewest ongeveer hetzelfde pad volgt. Men is er ook bezig met een technisch document en het tijdschema loopt vrijwel gelijk.

1. Beleidscontext

De heer *Fernand Desmyter* somt kort de belangrijkste onderliggende documenten en factoren op: Pact 2020 – Vlaanderen in Actie, het Vlaams regeerakkoord 2009-2014, de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 – met het belang van mobiliteit en de rol van het spoor voor de positie van Vlaanderen als slimme draaischijf in Europa –, het ontwerp van nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen, het RSV en het in opmaak zijnde beleidsplan Ruimte.

Er is ook een Europese context en de richtlijnen op dat niveau zijn van groot belang voor het spoor. De Europese Commissie heeft belangrijke initiatieven opgezet inzake het TEN-T. Er is voor het eerst sprake van een kernnetwerk voor het reizigersvervoer en een kernnetwerk voor het goederenvervoer. De assen die deel uitmaken van dat kernnetwerk, kunnen op meer Europese subsidies rekenen dan andere schakels van het netwerk.

De EU-verordening inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer heeft op Europees niveau een negental corridors ingesteld. Europa wil het goederenvervoer via het spoor promoten, maar er zijn akkoorden nodig tussen de diverse lidstaten om de verschillende systemen op elkaar af te stemmen en de grootste troeven van het spoor ook grensoverschrijdend te kunnen uitspelen. Drie corridors bevinden zich in België: de goederencorridor gaat van Zeebrugge, over Brugge, Gent, Dendermonde, Mechelen, Antwerpen, Lier, Aarschot en Hasselt naar Montzen. De tweede gaat van Rotterdam, Antwerpen, Mechelen, Leuven, Ottignies, Ronet tot Athus. De derde op Belgisch grondgebied loopt van Antwerpen, Lier, Herentals, Hamont, Weert naar Roermond en Aken. Op de getoonde kaart van deze laatste corridor staat onder meer ook de aanzet van de IJzeren Rijn afgebeeld. België speelt dus een centrale rol in drie van de negen Europese goederencorridors. Een andere richtlijn betreft de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem.

In de Europese context is er al een liberalisering voor het internationaal transport, maar niet voor het binnenlands reizigersvervoer over het spoor. Vanaf 2012 zouden er echter wel Europese initiatieven kunnen komen in dat verband en Vlaanderen en België zullen ter zake hun positie moeten bepalen. Europa legt voorts ook de nadruk op de comodaliteit, zoals bleek bij de herziening van het witboek Transport. Het moet de bedoeling zijn alle vervoersmodi zo efficiënt mogelijk in te zetten en ze niet tegen elkaar op te zetten. Voor bepaalde trajecten zal bijvoorbeeld de vrachtwagen de aangewezen vervoersmodus zijn

voor het voortraject, om te vervolgen met een stuk spoortraject en dan weer over te gaan op binnenvaart en te eindigen via de weg.

2. Evaluatie bestaande samenwerkingsovereenkomst en behoefteanalyse

2.1. *Evaluatie samenwerkingsovereenkomst*

De heer Desmyter vervolgt met de evaluatie van de bestaande samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de gewesten over de jaren 2001-2012. In 2002 keurde ook het Vlaams Parlement die samenwerkingsovereenkomst goed. Hij overloopt vooreerst de stand van zaken voor alle projecten die daarin waren opgenomen.

Bijna alle voor Vlaanderen belangrijke infrastructuurprojecten van het meerjarenplan liepen vertraging op, is een eerste vaststelling. Op de rondgedeelde lijst (zie bijlage 2) wordt per project de oorspronkelijke planning en timing en de huidige planning aangegeven. Er moet rekening mee worden gehouden dat de vooropgestelde planning vanuit NMBS-standpunt is opgesteld, op basis van de haalbaarheid, zowel technisch als qua procedures. Cruciaal zijn natuurlijk de financiële middelen die de federale overheid voor uitvoering ter beschikking zal stellen. Vlaanderen kan weliswaar finaal ook nog beslissen om te cofinancieren, al moet die discussie dan nog wel gevoerd worden. Voor de jaartallen in de planning geldt dus nog het voorbehoud dat de financiële middelen beschikbaar moeten worden gesteld. Ook de gekende redenen van vertraging van de projecten worden telkens vermeld.

Reizigersvervoer

Bij het reizigersvervoer zijn er vooreerst drie projecten (Brussel-Zuid en tweemaal Brussel-Noord-Schaarbeek) die ook belangrijk zijn voor het verhogen van de snelheid bij het in- en uitrijden van de stations. Bij de concurrentie tussen het openbaar vervoer en het privéwegvervoer is de reistijd immers een belangrijke factor. Om enkele minuten of zelfs tientallen seconden te winnen, zijn soms ingrijpende werken nodig.

Het project Watermaal-Schuman-Josaphat met de fameuze tunnel, maakt deel uit van het GEN-Brussel. Het einde van die werken is voorzien in 2015. Dat project is zeer belangrijk omdat het voor een aantal treinen de mogelijkheid schept om de overbelaste Noord-Zuidverbinding te vermijden. Voor de heropening van spoorlijn 18, Houthalen-Neerpelt, wordt een studie in het vooruitzicht gesteld. Dit maakt deel uit van het Spartacusproject. Een dubbel spoor tussen Landen en Alken op lijn 21 was een uitdrukkelijke vraag van het Vlaamse Gewest, maar dat is vooralsnog niet opgenomen in het meerjarenprogramma van Infrabel.

De aanpassing van lijn 25 in Mechelen heeft ook te maken met de toegang tot stations. De bocht van Leuven is gerealiseerd. Het belangrijke Diaboloproject wordt uitgevoerd met participatie van het Vlaamse Gewest. Dat houdt onder meer de bijkomende toegang in vanaf de E19 van Brucargo. Het project is in volle uitvoering, met als meest zichtbare werken de middenberm van de E19. Men zit volledig op schema en het einde van de werken is voorzien voor 2012. Hetzelfde geldt voor de tunnel van Zaventem. Een aantal projecten binnen Diabolo – de aansluiting van bocht L25 en L26 – zijn gelinkt aan de tunnel Schuman-Josaphat en die zouden klaar zijn in 2015 of 2016.

Om de flessenhals in de omgeving van Gent, in Schellebelle, op te lossen zijn ook een aantal projecten opgestart. Ze hebben vertraging opgelopen, maar moeten volgens de spreker in het volgende meerjarenprogramma van de NMBS worden opgenomen. Ook voor het belangrijke project voor het derde en vierde spoor op de lijn Gent-Brugge is er een vertraging met ongeveer vier jaar, onder meer als gevolg van onteigeningen en andere procedures die voor de spoorwegen gelden.

Het project voor de verhoging van de snelheid op lijn 50A (Brussel-Gent-Oostende), tot 200 kilometer per uur, krijgt niet langer prioriteit. Er is wel beslist dat het ETCS in eerste instantie zou worden toegepast op die lijn. Voor deze lijn is ook in een aanpassing voorzien van het station Gent-Sint-Pieters om het in- en uitrijden te verbeteren. De lijn 58 Gent-Eeklo is niet langer een prioriteit voor Infrabel. Het derde spoor voor lijn 51A, Dudzele-Brugge is eveneens om procedureredenen vertraagd in de uitvoering tot 2016.

Wat de projecten in verband met het GEN-netwerk betreft, is dat voor de bocht van Nossegem al uitgevoerd. De aanleg van een derde en vierde spoor op lijn 50A, tussen Brussel en Denderleeuw, moet vanaf 2016 klaar zijn. Voor lijn 161, tussen Watermael en Louvain-La-Neuve is ook een derde en vierde spoor voorzien en dat project zou klaar zijn in 2018. Voor het derde en vierde spoor voor lijn 124 tussen Linkebeek en Nijvel vernietigde de Raad van State de bouwvergunning voor de werken in Linkebeek. Dat project ligt dus stil en er wordt naar het Vlaamse Gewest gekeken om de werken uit de impasse te halen. Het gaat daar om een onmisbare schakel voor de operationalisering van het GEN-Brussel.

Goederenvervoer

De werken aan de Liefkenshoekspoortunnel zijn volop bezig en zouden volgens de huidige vooruitzichten afgerond raken in 2014. De tweede spoortoegang voor de zeehaven Antwerpen was al voorzien in het vorige meerjarenprogramma, maar de start van de werken zal nog enige tijd op zich laten wachten. Het project vereist een geïntegreerde aanpak met onder meer de autosnelweg A102 en de verbreding van de E313. De projecten Oude Landen en Krijgsbaan houden verband met dat van de tweede spoortoegang voor de zeehaven Antwerpen.

Inzake de IJzeren Rijn blijven er vraagtekens rijzen. Zoals het er nu naar uit ziet zou de vroegst mogelijke einddatum 2017 zijn. Er zou op ambtelijk niveau tussen Nederland en de Belgische federale overheid opnieuw gewerkt worden aan een memorandum en een kostenverdeling. Dat zou eind 2011 rond moeten zijn, maar daarvoor geldt nog voorbehoud. Ook dit project zal van nabij moeten worden opgevolgd door het Vlaamse Gewest, stelt de heer Desmyter.

De verlenging van lijn 11 naar Bergen-op-Zoom was tien jaar geleden een belangrijk item, maar wordt niet langer als prioritair beschouwd. Ook voor 'Zeebrugge Vorming' is er vertraging. De werken zijn intussen wel gedeeltelijk uitgevoerd. Samen met de Liefkenshoekspoortunnel is dit het tweede project waarin Vlaanderen een belangrijke rol speelde in de pre- en cofinanciering. Het Vlaamse Gewest maakte ruim 100 miljoen euro vrij per project. Bij de problematiek van de betere toegang van de haven Zeebrugge sluit ook het project rond de bocht van Ter Doest aan.

Stationsomgevingen

Naast het reizigers- en het goederenvervoer, zijn ook de stationsomgevingen een belangrijk onderdeel van het investeringsplan 2001-2012. Stationsomgevingen zijn immers niet alleen de bestemmingspunten voor het openbaar vervoer, maar ook overstappunten. Bovendien hebben ze niet alleen een rol inzake mobiliteit, maar ook een grote impact bij de stedelijke en maatschappelijke ontwikkeling. Het is dan ook terecht dat Vlaanderen ter zake een meer prominente rol zou opeisen inzake toekenning van prioriteit en de concrete uitwerking van de stationsomgevingen, meent de heer Desmyter. Voor elk station is in de tabel aangegeven wat de stand van zaken is van de realisatie. Drie zijn er afgewerkt: Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem en Sint-Niklaas. Verder zijn er al belangrijke stationsomgevingen in uitvoering: Aalst, Gent-Sint-Pieters, Leuven en Mol. Voor andere is er al een samenwerkingsprotocol, nog andere zitten nog in een studiefase.

Conclusies van de evaluatie

Uit de lijst blijkt dat vele projecten in de planning vertraging oplopen. Die vertraging is vaak niet alleen aan procedures te wijten, maar ook aan budgettaire redenen. Ramingen bij ontwerpen zijn doorgaans niet wat op het uiteindelijke prijskaartje komt en uitstel naar een volgend programma is dan logisch. Pre- en cofinanciering bieden mogelijkheden op snelle realisatie, is een tweede vaststelling. In het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten geldt de verdeelsleutel 60/40 en die zou aan een grondig onderzoek onderworpen worden. Dat is vooralsnog niet gebeurd. Het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit is de voorbije twee jaar niet samengekomen. De heer Desmyter hoopt dat dit met de vorming van een Federale Regering nieuw leven ingeblazen wordt. Ook de in het vooruitzicht gestelde grootscheepse studie rond mobiliteit in België, is niet uitgevoerd.

2.2. *Behoeftanalyse*

Om nieuwe voorstellen te formuleren, vertrekt men vanuit de evaluatie van bestaande samenwerkingsovereenkomsten, maar daarnaast zijn er ook nog extra aandachtspunten. Voor het reizigersvervoer wil men bekijken welke opportuniteiten zouden voortvloeien uit de mogelijke liberalisering van het binnenlandse reizigersvervoer. Die liberalisering maakt mogelijk dat landen zelf kandidaat-exploitanten kunnen zoeken en selecteren. Als men ervoor kiest die weg in te slaan rijst wel de vraag of de federale overheid dat alleen moet doen of dat Vlaanderen als regio een rol moet krijgen.

De heer Desmyter acht het ook nodig om na te gaan hoe de spoorvervoerdiensten door de NMBS georganiseerd worden. Heel wat is historisch gegroeid en kan ook anders aanpak worden vanuit de categorisering van de stations. Die federale categorisering stemt niet volledig overeen met de visie in Vlaanderen zoals die in het RSV is vastgelegd. De voorstedelijke vervoersnetwerken zijn voor Vlaanderen van cruciaal belang. Er is niet alleen het al vermelde GEN-Brussel, er kan evenzeer gedacht worden aan een GEN-Antwerpen of GEN-Gent. Ook de grensoverschrijdende verbindingen verdienen aandacht, stelt de spreker nog. Het gaat dan niet louter om het hsl-net, maar ook andere verbindingen, zoals Brugge-Rijssel.

Voor het goederenvervoer is het enorm belangrijk dat de Vlaamse overheid zicht heeft op de marktontwikkeling. Sinds de liberalisering blijkt het bijzonder moeilijk om betrouwbare gegevens te verkrijgen over het verloop van goederenvervoer over het spoor. Om een degelijk beleid te voeren vanuit de idee van Vlaanderen als logistieke draaischijf en met de zekerheid dat het goederenvervoer zal toenemen, moet er zicht zijn op de capaciteit en op het gebruik van de bestaande infrastructuur van het goederentransport per spoor.

Er moet ook aangegeven worden welke de belangrijkste infrastructuurassen zijn. De lijst van de Infrabel en die van Vlaanderen blijken gelijklopend voor de spoorwegen rond goederenvervoer. De ontsluiting van de zeehavens krijgt in elk geval prioriteit.

Voor de stations en de stationsomgeving is de bereikbaarheid belangrijk. Het STOP-principe zou daar moeten gelden, stelt de heer Desmyter, met prioriteit voor de bereikbaarheid voor voetgangers, vervolgens fietsers, openbaar vervoer en dan pas de auto. Het gaat bovendien ook om de toegankelijkheid voor minder mobiele personen. Voorts is ook duurzaam vervoer belangrijk. Het gebruik van het spoor brengt heel wat geluidshinder mee. In dat verband verwijst de heer Desmyter naar het Actieplan Spoorweglawaaier dat in 2010 door de Vlaamse Regering is goedgekeurd. Als aan al de daarin opgenomen eisen voldaan moet worden, zullen ook de nodige budgetten moeten worden vrijgemaakt.

3. Krachtlijnen van het strategisch spoorbeleid

Om de krachtlijnen te formuleren, werd vertrokken van de bestaande samenwerkingsovereenkomst en de behoefteanalyse. Bovenaan de prioriteitenlijst voor een strategisch spoorbeleid staat terecht de verhoging van de veiligheid. Het gros van de middelen die worden voorzien voor de volgende twaalf jaar, zullen daaraan worden besteed en inzonderheid aan de invoering van een ETCS-systeem. Vervolgens is er de verhoging van de stiptheid. Infrabel kampt met een probleem van oude infrastructuur, zoals bovenleidingen die dateren van veertig jaar geleden. Dat er meer pannes zijn op het net heeft daarmee te maken. Aan de Federale Regering zal zeker worden voorgesteld om in het meerjarenprogramma 2013-2025 daarvoor middelen in te schrijven. De middelen die naar veiligheid gaan, kunnen uiteraard niet ingezet worden voor nieuwe projecten.

De verhoging van de snelheid en van de capaciteit waar die ontoereikend is of zal zijn, blijven belangrijke aandachtspunten. Zo is de Noord-Zuidverbinding in Brussel vooralsnog een flessenhals. Die kan alleen degelijk worden opgelost door het ontdebellen van die verbinding en dat is een complexe en dure zaak die heel wat tijd zal vergen.

Andere belangrijke punten zijn het waarborgen van duurzaam vervoer en de nood aan relevante statistische spoordata. De gegevens over de stand van zaken van de uitvoering van werken worden één keer per jaar doorgespeeld. Als Vlaanderen kort op de bal wil spelen en mee wil sturen voor de uitvoering van spoorprojecten, zal het meer betrokken moeten worden bij de opvolging van uitvoering van de programma's. Daarover zullen betere afspraken moeten worden gemaakt met de NMBS-Groep, besluit de spreker. De laatste krachtlijn behelst de aandacht voor de al vermelde mogelijke liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer.

4. Actieplannen

Om de krachtlijnen te realiseren worden actieplannen opgemaakt op middellange en lange termijn.

4.1. *Middellange termijn*

Algemene aanbevelingen

Voor de middellange termijn zijn er aanbevelingen voor het verwerven van algemene en meer gedetailleerde data voor het spoor, het verhogen van de veiligheid en het verhogen van de capaciteit. Primordiaal daarbij is de verdere realisatie en afwerking van de grote spoorinfrastructuurprojecten die voorzien waren in het investeringsprogramma 2001-2012, tenzij Vlaanderen zelf meent dat de prioriteiten gewijzigd moeten worden.

Reizigersvervoer

In datzelfde kader wil men voor het reizigersvervoer streven naar een minimumaanbod, naargelang van de categorisering van de stations en van de dag van de week en het uur van de dag. Die categorisering moet in overeenstemming gebracht worden met het RSV.

Ten behoeve van de kwaliteit van de dienstverlening en de gewenste treindiensten is een schema opgesteld waarin is opgenomen welke de minimumsnelheid zou moeten zijn op de diverse lijnen, afhankelijk van het schaalniveau, de gehaalde afstand en de frequentie. Dat schema zal als referentiekader worden gehanteerd bij de uitwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het is enigszins vergelijkbaar met het concept van basismobiliteit bij De Lijn en moet objectief aangeven waar er treinverbindingen moeten zijn en voor wie.

Ook belangrijk is de verhoging van het gebruikscomfort, door onder meer de stiptheid te verbeteren. Een goede aansluiting met de dienstregeling van De Lijn is daarbij van groot

belang. Daarnaast is er nog de optimalisatie van de bestaande interregionale spoorinfrastructuur. De meeste projecten uit het meerjarenprogramma 2001-2012 voldoen aan dat streven. Ook de mogelijke liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer wordt in het actieplan op middellange termijn voorzien.

Goederenvervoer

Voor het goederenvervoer moet men erover waken dat een marktwerking mogelijk wordt. Infrabel is momenteel aanbieder van de infrastructuur en er zijn een aantal exploitanten. Het aandeel van B-Cargo van de NMBS is nog altijd zeer groot. Het is in het belang van Vlaanderen dat er zoveel mogelijk operatoren toegang krijgen tot het net en dat moet worden benadrukt.

Voor de infrastructuurassen zijn de drie corridors en de realisatie ervan belangrijk. Voor het functioneren van de knopen is het van belang dat er aandacht wordt besteed aan de zogenaamde consolidatiepunten. Het ontbreken van kritische massa is immers het grote probleem in de concurrentie met wegvervoer. Voor zowel de binnenvaart als het spoor is het cruciaal dat die kritische massa zo groot is dat het transport ook rendabel wordt, terwijl dat over de weg met veel kleinere hoeveelheden al kan. Het juist inplanten van de consolidatiepunten is essentieel om het aandeel van het goederentransport via het spoor in het totale goederentransport minstens op peil te houden.

Nog een belangrijke vereiste voor het goederenvervoer is ervoor te zorgen dat de knelpuntberoepen kunnen worden ingevuld. De spreker verwijst in dat verband naar de acties die in het kader van Flanders Logistics worden gevoerd rond de arbeidsmarkt. De krachten worden daar best gebundeld. De havens blijken immers ook problemen te hebben met het vinden van logistieke medewerkers.

Inzake imago blijkt de slogan ‘onbekend is onbemind’ vaak zeer toepasselijk. Ook daar is er nog veel werk aan de winkel. Het lijkt de heer Desmyter niet onzinnig in die zin te denken aan een neutrale instantie die onafhankelijk van de modus promotie kan voeren voor het spoor en de binnenvaart. Concurrentie tussen beide vervoersmodi moet voorkomen worden, aangezien ze hetzelfde doel voor ogen hebben: de ongebreidelde groei van het transport over de weg aanpakken.

Op de middellange termijn is er ook de optimalisatie van de knooppunten. Zo wordt onder meer de bouw van een aantal nieuwe stations in de Vlaamse Ruit overwogen. De spreker verwijst ook naar het feit dat Vlaanderen een sterkere rol zou moeten opnemen in het bepalen van de prioriteiten bij de heraanleg van stations en stationsomgevingen. De classificatie van stations en stopplaatsen zou moeten beantwoorden aan de specificaties van het Vlaams mobiliteitsbeleid. Genomen engagementen moeten verder uitgevoerd worden voor wat de stationsomgevingen betreft. Ook de federale overheid heeft daarbij een rol, vooral wat de financiële aspecten aangaat. Er moet voorts nog aandacht zijn voor de voorstedelijke vervoersnetwerken. Een onderzoek van de parkeerbehoeftes is noodzakelijk, want de meningen over de bereikbaarheid van stations zijn vrij verdeeld. In grote steden dient de autobereikbaarheid minimaal te zijn, omdat grote parkeerruimtes enorm beslag leggen op de ruimte. In het buitengebied moeten de autobestuurders beter naar stations worden geleid en moet ervoor worden gezorgd dat ze daar hun wagen kwijt kunnen. Tot slot is ook de verhoging van de sociale veiligheid in en rond de stations cruciaal, omdat dat aspect heel wat mensen ervan weerhoudt gebruik te maken van het openbaar vervoer. En vanzelfsprekend zijn er ook milieumaatregelen nodig.

4.2. Lange termijn

Wat de lange termijn betreft, tot 2040, worden diverse voorstellen ontwikkeld, stelt de heer Desmyter. Daar nu in detail op ingaan, heeft niet veel zin. Die voorstellen zullen in

de komende maanden verder worden uitgewerkt. Veel ervan krijgt zijn beslag in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en voor eind 2012 wordt ook de spoorstrategie verder in detail uitgewerkt, met een doorkijk naar 2040. Dat wordt wetenschappelijk begeleid. De Vlaamse overheid beschikt niet over eigen spoor specialisten en moet dan ook een beroep doen op de knowhow van de NMBS-Groep en de experts van de federale overheid. Er is in Vlaanderen weliswaar al een aantal mensen dat een zekere competentie heeft ontwikkeld, als lid van raden van bestuur bijvoorbeeld, maar op termijn zal toch de nodige competentie en knowhow moeten worden opgebouwd, zodat Vlaanderen als een evenwaardige gesprekspartner met de federale overheid kan overleggen over spooraangelegenheden.

III. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN, MET ANTWOORDEN VAN MINISTER HILDE CREVITS EN DE HEER FERNAND DESMYTER

De heer *Carl Decaluwe* vraagt of de lijst van werken aan stationsomgevingen volledig is. Hij merkt op dat onder meer Torhout, Roeselare en dergelijke niet zijn opgenomen, terwijl daar toch projecten lopen.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat het gaat om een evaluatie van de vorige samenwerkingsovereenkomst. Daaruit blijkt welke engagementen er genomen waren in 2001 en in hoeverre die zijn uitgevoerd of wat de knelpunten zijn. Er zijn intussen ook individuele akkoorden gesloten, samenwerkingsovereenkomsten tussen steden, het Vlaamse Gewest, de NMBS-holding of Infrabel, rond verbeteringswerken elders. Die zijn echter niet opgenomen in dat document van tien jaar geleden.

De heer *Dirk de Kort* is verheugd over de informatie die werd voorgelegd over de stand van zaken van heel wat dossiers. Dat overzicht maakt behalve de staat van al dan niet uitvoering ook duidelijk waarom een aantal zaken vertraging hebben opgelopen en ook de mogelijke oplossingen worden aangegeven. Het lijkt het lid interessant ook te vernemen hoe het voorliggende document tot stand is gekomen. Er was sprake van werkgroepen en stuurgroepen. Verkrijgt men de informatie alleen van de federale overheid en de NMBS, of zijn er nog andere belangrijke spelers zoals de havens waarmee overleg wordt gepleegd? Mensen uit de binnenvaartsector hebben in deze commissie overigens aangegeven dat ze soms ook oneerlijke concurrentie ervaren van de spoorwegen.

Het lijkt de spreker ook aangewezen dat Vlaanderen een eigen plan van aanpak ontwikkelt voor gegevensverzameling. Het blijkt immers bijzonder moeilijk om cijfers te achterhalen van het goederenvervoer op bestaande spoorlijnen, van de verzadigingsgraad van lijnen, en dies meer. Dat is van belang om inzicht te krijgen in de juiste prioriteitstelling voor infrastructuurwerken: welk spoorproject brengt de grootste toegevoegde waarde en realiseert het meest de ‘modal shift’? De timing van de bespreking vindt de heer de Kort ideaal, omdat ook de ontwikkeling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen volop bezig is en het spoor daarin moet worden opgenomen. Het lid had vraag tot slot nog of nog wat nader kan worden ingegaan op de Europese context en inzonderheid de deregulering.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat al geruime tijd geleden een brede ambtelijke werkgroep strategisch spoorbeleid is opgericht onder leiding van de heer Desmyter en met de volgende partners: de Departementen Ruimtelijke Ordening, Leefmilieu, Natuur en Energie, Mobiliteit en Openbare Werken; de agentschappen Wegen en Verkeer, Maritieme Dienstverlening en Kust; De Lijn; de beide binnenwaterwegbeheerders, W&Z en nv De Schepvaart; Toerisme Vlaanderen; Infrabel; de NMBS-holding en de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Er loopt daarnaast nog overleg met de havens, over de aantakpunten, omdat goederen niet alleen binnenkomen in een haven, maar er ook weer buiten moeten raken. De tekst zelf is nog in opbouw en zal na principiële goedkeuring naar MORA gaan, waar heel wat stakeholders vertegenwoordigd zijn. Ook de VVSG krijgt inzage omdat een aantal steden ook een groot particulier belang heeft in het geheel.

De heer *Fernand Desmyter* stelt dat er naast de stuurgroep ook per item nog een werkgroep was. Zo praatten de havens mee over alles wat goederenvervoer aanbelangt. Voor de ontsluiting van de havens en de invoering van de corridors, is de input van de havens immers ook nodig. De aangehaalde oneerlijke concurrentie tussen binnenvaart en spoor is ook volgens de spreker een belangrijk aandachtspunt. Daar moet paal en perk aan worden gesteld, want uiteindelijk wordt er met belastinggeld gewerkt en dat moet zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Hij hoopt dat met de spoorwegen op een open manier te kunnen bespreken.

De heer Desmyter is het ermee eens dat er momenteel te weinig gegevens voorhanden zijn om goed te kunnen wegen op het spoorbeleid. Een vlottere verwerving van data en inzicht daarin is echt nodig om de juiste prioriteiten te kunnen stellen. Er zijn bedrijfsgegevens nodig en bijvoorbeeld B-Cargo zegt bepaalde gegevens niet te kunnen vrijgeven. Het is echter ook voor B-Cargo belangrijk dat ze hun marktaandeel kunnen verhogen, stelt de heer Desmyter en daarin kan de overheid helpen. Wat de Europese context betreft, is men zich er terdege van bewust dat de Europese richtlijnen en de regelgeving inzake mobiliteit en in het bijzonder spoorwegen toonaangevend is voor de te ontwikkelen spoorstrategie, verzekert de spreker.

De heer *Jan Penris* oppert dat er al een zekere mate van verworven beleid is, al heeft Vlaanderen daarin financieel moeten bijdragen. Zo wordt de spoorbundel in Zeebrugge gerealiseerd en is ook de Liefkenshoektunnel verworven beleid. In Antwerpen kwam op Linkeroever de Gentboog tot stand, een nuttige investering, al hoopt het lid dat men daar niet in heeft moeten bijspringen. Voorts is ook de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem verworven beleid.

Er blijft echter nog een en ander op het verlanglijstje en dat zal worden bevestigd in een voorstel van resolutie. Vlaams Belang blijft uiteraard vragende partij voor de IJzeren Rijn, maar gaat ervan uit dat dit een gedeelde bekommernis is. De fractie blijft ook aandringen op een tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen en een bijkomende goederenspoorlijn tussen Zeebrugge en Gent. Ook dat is in voorbereiding, maar er wordt te veel vertraging opgelopen. Ook over een bijkomende goederenspoorontsluiting tussen Antwerpen en Gent moet nagedacht worden. Als het Schipdonkkanaal niet gerealiseerd raakt, moet de haven van Zeebrugge een spoorontsluiting krijgen met een goede aansluiting op het Franse spoorwegennet, met aantakking op Le Havre en Duinkerken.

In het algemeen blijven de havens vragen om een sluitend systeem van bloktreinen om uitiem aan de vraag van de overheid te voldoen en te evolueren naar een verhouding 40-40-20 voor respectievelijk wegtransport, binnenwatervervoer en spoorvervoer in plaats van de 60-30-10 die vooralsnog geldt. Bloktreinen zijn treinen die goed gevuld zijn. Er is dan ook een elektronisch systeem van 'tracing and tracking' nodig. Hoeveel staat het daarmee? Welke ambities koestert de minister daar?

De ambities inzake het personenvervoer volgt het lid volkomen, maar hij vindt het verhaal van de stationsomgevingen en stations zelf minder belangrijk dan dat van de aansluiting op De Lijn. Een degelijke aansluiting van het vervoersaanbod van de NMBS op dat van De Lijn moet mogelijk zijn met enige goede wil bij de NMBS. Ten aanzien van Europa is het volgens de heer Penris aan de minister om de eigen spoorprojecten in de mate van het mogelijke in te schrijven in het TEN-verhaal en zo de subsidiekanalen aan te spreken. Iets actiever lobbyen kan allicht ook helpen.

Ook het vergunningenbeleid moet vlotter zijn. Het lid stelt voor de ambitieuze doelstellingen van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, waar te maken met betrekking tot spoorwerken. Die verantwoordelijkheid hoeft niet altijd bij de NMBS gelegd te worden. Het moet mogelijk zijn snel knopen door te hakken.

Vlaams Belang is geen vragende partij voor een liberalisering van het reizigersvervoer. Daarbij verwijst de heer Penris naar de vele klachten in Groot-Brittannië daaromtrent. De partij is evenmin gewonnen voor een GEN, waardoor de Brusselse stadsvlucht nog meer wordt ondersteund. Goederenlijn 11 vindt al helemaal geen genade. Die lijn moet Moerdijk en een aantal Zeeuwse havens aantakking geven op het Vlaamse spoor. Het lid vindt dat Vlaanderen in dat verband niet te gemakkelijk moet toegeven als Nederland dwars blijft liggen in andere dossiers.

De heer *Fernand Desmyter* stelt dat alles wat de heer Penris opsomde met betrekking tot ontsluiting van de havens, al op de wenslijst staat en dus zeker aan bod komt. Voor ‘tracing and tracking’ verwijst hij naar het Cargo Community System dat in ontwikkeling is. Het betreft een samenwerking tussen het Vlaamse Gewest en de havens, onder meer over containertransport via het spoor.

Wat de verwijzing betreft naar de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, merkt de spreker op dat in het overleg met de NMBS-Groep er een wisselwerking is van vragen en verzoeken. Zo heeft de NMBS-Groep al herhaaldelijk gevraagd om begeleiding in de vrij complexe regelgeving voor milieu en ruimtelijke ordening. Het is altijd de afspraak geweest dat, als het mogelijk zou blijken om tot een beter proces te komen voor infrastructuurprojecten, men hen daarin zou faciliteren. Dat komt niet alleen de projecten van de Vlaamse overheid of de lokale of privéprojecten ten goede, maar ook projecten van de NMBS-holding of Infrabel.

Minister *Hilde Crevits* onderstreept dat er in eerste instantie voor werd gezorgd dat de cruciale netwerken mee zijn opgenomen in de corridors die op Europees niveau zijn vastgelegd. Als dat niet zo zou zijn, dan was het onmogelijk om subsidies te vragen. De juiste klemtonen zijn dus gelegd. Om mee te kunnen mee instappen in grote projecten moet men ook weten wat er in de binnenvaart beweegt en wat er mogelijk wordt bij grensoverschrijdend samenwerken. De minister is het ermee eens dat de bestaande bevoegdheden of de invloed die kan uitgeoefend worden, ten volle benut moet worden. Ook met de opmerking rond de 40-40-20-verhouding en de nood aan een afdoend systeem van ‘tracing and tracking’, kan zij het fundamenteel eens zijn.

Met betrekking tot de stationsomgevingen en stations merkt de minister op dat in een document dat nog in volle ontwikkeling is, nog geen echte prioriteiten worden gesteld. Er gaan veel stemmen op die stellen dat degelijk ontwikkelde stationsomgevingen en voldoende parkeergelegenheid een multimodale poort openen die de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer doen toenemen. Uiteindelijk zullen wel keuzes moeten worden gemaakt, als blijkt dat de middelen beperkt zijn, en dan zal moeten worden nagegaan wat het meest cruciaal is. In eerste instantie wordt bekeken wat er belangrijk is voor Vlaanderen en in een tweede fase kan dan misschien worden beslist om niet te investeren in een nieuw station als de verbindingen slecht zijn.

De heer *Jan Roegiers* heeft gemengde gevoelens bij de gedachtewisseling. Enerzijds vindt hij het goed dat de bespreking plaatsvindt overeenkomstig de gemaakte afspraken en dat de minister open staat voor suggesties van de commissie en het parlement. Anderzijds komt de bespreking zeer laat. In januari 2012 moeten de NMBS en de NMBS-Groep immers belangrijke beslissingen nemen. Mogelijke voorstellen van resolutie zullen dan ook meteen in plenaire zitting moeten worden besproken.

In het debat mist de heer Roegiers vooral de uitleg over wat er precies onder een Vlaamse spoorstrategie begrepen wordt. Beperkt men zich tot een soort van strategie die Vlaanderen in staat moet stellen een advies te verstrekken bij de opmaak van het investeringsprogramma van de NMBS of is het de ambitie meer te doen? Met andere woorden: is wat nu voorligt dé Vlaamse spoorstrategie of maar een deel ervan?

Voorts betreurt de heer Roegiers dat een defensieve houding wordt aangenomen. In plaats van louter te vragen wat het spoor voor Vlaanderen kan doen, zou ook de vraag aan bod moeten komen wat Vlaanderen voor het spoor kan doen. Vlaanderen is onder meer bevoegd voor de toegankelijkheid van stations en de geluidsproblematiek en die aspecten zijn direct gelinkt aan het investeringsbeleid. Waarom wordt ook niet ingegaan op de vraag wie welke lijnen moet en kan exploiteren? Zijn er ambities om bijvoorbeeld een aantal lijnen van 'light rail' en dergelijke zelf te exploiteren of aan te leggen? Of blijft men erbij louter aan te dringen op bepaalde zaken terwijl de NMBS voor de aanleg instaat?

De minister stelde eerst met de spoorstrategie naar de Vlaamse Regering te stappen om ze dan aan de MORA en de VVSG voor te leggen. Is het de bedoeling daarna eerst terug te koppelen naar het parlement met de definitieve nota of is de rol van het parlement afgesloten op het ogenblik dat eventuele resoluties zijn goedgekeurd?

In antwoord op een vraag om uitleg van de spreker over de afstelling van de timing van de Vlaamse spoorstrategie op de plannen van de NMBS-Groep (*Hand.* VI. Parl. 2011-12, nr. C299, p. 3-7), antwoordde de minister op 30 juni 2011 dat er "een dossier 'Wetenschappelijke ondersteuning' (is) opgestart voor de Vlaamse spoorstrategie, met als specifiek onderwerp van studieopdracht: een wetenschappelijke en cijfermatige onderbouwing van de Vlaamse spoorstrategie.". Daar werd nog aan toegevoegd: "De bedoeling daarvan, collega's, is de ontwikkeling van een eigen Vlaams strategisch spoorbeleid op lange termijn, met de focus zelfs op 2035. De horizon is nog breder, maar dat is van belang als je een volwassen beleid wilt maken.". Kan het verband worden toegelicht tussen die opdracht en het advies dat zal worden opgemaakt voor de korte termijn, en hoe dat allemaal past in de vooropgestelde spoorstrategie of het stukje spoorstrategie?

De uiteenzetting rond de 60/40-verdeelsleutel intrigeert de heer Roegiers. Wat bedoelt de heer Desmyter als hij zegt dat die sleutel geëvalueerd moet worden? Koestert Vlaanderen de ambitie om daaraan te sleutelen of wil men dat aanbrengen binnen de onderhandelingen met de NMBS en verwacht men die evaluatie van hen?

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat het niet om 'de' spoorstrategie gaat. Op hun uitdrukkelijk verzoek heeft zij het parlement en de commissie de kans geboden over de spoorstrategie van gedachten te wisselen voor er daarover een goedkeuring was binnen de Vlaamse Regering. Het was gemakkelijker geweest daar niet op in te gaan en een reeds goedgekeurde tekst aan het parlement voor te leggen, zoals gebruikelijk is. Ze vindt de kritiek van de heer Roegiers dan ook beneden alle peil. Het is niet dé spoorstrategie, want de Vlaamse Regering moet nog een beslissing nemen.

Wat is het te volgen traject? Er moet nog in 2011 een principiële beslissing genomen worden door de Vlaamse Regering. Daarna gaat de tekst naar de adviesraden en vervolgens moet het document nogmaals in de Vlaamse Regering goedgekeurd worden. Als het parlement daarover nog wil debatteren, kan dat, maar als er input wordt gegeven via een resolutie moet dat wel gebeuren voor de definitieve goedkeuring.

De minister zegt voorts dat zowel de korte als de lange termijn in de keuzes worden meegenomen. Er is inderdaad een opdracht uitgeschreven om wetenschappelijke ondersteuning te krijgen. Niemand heeft echter ingeschreven en dan moest de keuze worden gemaakt: een nieuwe opdracht uitschrijven of zelf met de beschikbare expertise en mensen in de sector stappen zetten. Er is voor de laatste optie gekozen, wat niet belet dat er alsnog een wetenschappelijk onderbouwd document wordt opgesteld.

De vraag wat Vlaanderen voor het spoor kan doen, is interessant. Bij de opbouw van het document werd uitgegaan van de vraag wat er al bestaat en hoe de bestaande samenwerkingsovereenkomst geëvalueerd wordt, om dan na te gaan hoe er optimaal kan worden samengewerkt om het spoor te verbeteren. Het thema van de geluidsschermen is niet mee-

genomen, erkent de minister. Wie gaat exploiteren, is een principiële vraag. De minister verwijst naar de uitdagingen die er al zijn bij het openbaar vervoer. Zelf exploiteren voor 'light train' kan de Vlaamse overheid niet. Voor 'light tram' kan dat eventueel wel. Of dat moet gebeuren, blijft een open vraag, maar dat heeft in elk geval zware budgettaire gevolgen.

De heer *Fernand Desmyter* licht toe dat bij het opstellen van de verhouding 60/40 in 2001, het Vlaamse Gewest niet wilde spreken over verdeelsleutels, maar enkel de objectieve criteria naar voren wou schuiven. De idee was dat met een goede ontsluiting van de havens, iedereen beter af zou zijn. Men vreesde dat met verdeelsleutels projecten die belangrijk waren en zijn voor Vlaanderen en het land, vertraging zouden oplopen. Er is dan afgesproken dat de 60-40sleutel zou worden opgenomen in de meerjarenprogramma, maar dat een werkgroep met vertegenwoordigers van de federale overheid en de gewesten zou nagaan wat daarmee moest gebeuren. Nu zou daar eigenlijk al uitsluitsel over geweest moeten zijn. Met een tijdige realisatie van het GEN zou de verdeelsleutel 60/40 nu in het nadeel van Wallonië spelen. Een deel van de trajecten die nog gerealiseerd moeten worden, zou immers op het conto van het Waalse aandeel moeten komen en dat zou tijdelijk niet volstaan. Door in bijkomende sleutels te voorzien, verhindert men dus vaak de snelle operationalisering van gemaakte afspraken. Dat punt blijft inderdaad nog open.

De heer *Jan Roegiers* wil graag meer duiding over de evolutie van de verdeelsleutel 60/40. Is dat intussen bijvoorbeeld 62/38 geworden en komt dat dan overeen met wat men wil of net niet?

Minister *Hilde Crevits* verwijst naar een advies van 2001 van de SERV en de Minaraad. Zij stelden toen dat transparantie nodig was rond de 60/40-verhouding. De minister meent dat Vlaanderen perfect in staat is om daarrond berekeningen te maken. Er is geen eis vanwege Vlaanderen om de verhouding te wijzigen, maar er moet wel een objectieve en transparante verklaring voor zijn. Daarom is gevraagd om dat in een werkgroep een degelijke onderbouw te geven. Uit de resultaten moet dan blijken of de verhouding klopt of gewijzigd is.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat tijdens de vorige legislatuur op zijn schriftelijke vraag over de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst werd geantwoord dat de verdeling 60/40 altijd gelijk is gebleven.

De heer *Marino Keulen* stelt dat een strategie altijd uitgaat van doelstellingen en projecten en de middelen die daarvoor uitgetrokken moeten worden. Wat is dan precies die Vlaamse spoorstrategie? Aangezien de NMBS allicht nooit integraal in Vlaamse handen zal komen, moet Vlaanderen zich erin schikken dat het slechts met de beschikbare modus operandi verder kan: er is co- en prefinanciering. In een advies van 10 juli 2001 stelde de SERV "dat de mogelijkheid voor de regionale pre- en cofinanciering een zodanig essentieel onderdeel is dat de uitvoering ervan zeker moet gewaarborgd worden. Zonder dat onderdeel is het samenwerkingsakkoord vanuit Vlaams oogpunt niet te verdedigen.". Er is bijvoorbeeld de mogelijkheid om jaarlijks 60 miljoen intrestlasten op het eigen conto te nemen die niet meteen ten koste gaan van de 60/40-verhouding, rekent de heer Keulen. Op tien jaar is dat 600 miljoen euro. Wat gebeurt daarmee?

In het federaal regeerakkoord zit ook een interessant instrument om regionale impact op een spoorbeleid te verkrijgen: "Nadat de federale overheid een meerjareninvesteringsplan heeft goedgekeurd dat in voldoende financiering voorziet en de 60/40-sleutel respecteert, zullen de gewesten voor een bijkomende financiering kunnen zorgen voor de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen. Deze bijkomende gewestelijke financiering zal een evenredigheid ten aanzien van de federale financiering moeten naleven. Deze evenredigheid zal door een verplicht samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de betrokken gewesten moeten worden vastgelegd. Dat samenwerkingsakkoord zal dus de

voorwaarde vormen voor een bijkomende gewestelijke financiering.”. Wat gebeurt er met dergelijke instrumenten, hefboomen en kaders? Open Vld staat helemaal achter de ambitie om Vlaanderen tot een logistieke regio uit te bouwen. Het spoor is daarin van kapitaal belang als men stappen voorwaarts wil zetten.

In het kader van een mobiliteitsbeleid moet ook gestreefd worden naar een nauwere samenwerking met Infrabel. Het lid herinnert aan een werkbezoek van deze commissie aan Maastricht. Er is een spoorverbinding tussen Heerlen en Maastricht. Men voert daar een of/of-beleid: waar een spoorlijn ligt, rijden geen sneltrams of bussen. Dat maakt dat met hetzelfde geld meer mensen bediend worden, terwijl anders diverse vervoersmodi naast elkaar bestaan. Op de lijn Aalst-Brussel bijvoorbeeld is er nu een snelbus, wat uiteraard een goede zaak is. Daar is echter ook een spoorlijn en het is wellicht meer aangewezen om daarin te investeren, want daar is geen probleem met files.

Het lid waardeert het feit dat de minister de samenwerking met het parlement zoekt in alle openheid. Met een titel die suggereert dat men naar een stukje Vlaamse spoorstrategie wil gaan, kunnen individuele projecten een belangrijk onderdeel zijn. Toch vindt hij dat met de pre- en cofinancieringsmogelijkheden en de instrumenten die voorhanden zijn, het tussenkomen in mogelijke intrestlasten, wat niet mag wegen op de 60/40-verhouding, het mogelijk zou moeten zijn om met het geld dat niet federaal moet besteed worden, andere spoorprojecten te financieren die in Vlaanderen belangrijk zijn. Een strategisch debat moet gaan over de doelstellingen en de mogelijkheden en over de middelen die daar tegenover gezet worden. Dergelijke strategische discussie is er tot nog toe niet geweest.

Minister *Hilde Crevits* kan het betoog van de heer Keulen volgen, maar is het er niet mee eens dat er geen strategie of aanpak is. In eerste instantie is er zonder een samenwerkingsakkoord geen samenwerking. Alles wat nu gebeurt, is input voor een nieuw samenwerkingsakkoord en de citaten van de heer Keulen bevestigen dat. Er is bewust voor gekozen om tijdens deze gedachtewisseling veel aandacht te besteden aan de evaluatie van het vorige akkoord. Dat biedt immers de kans om duidelijk te stellen wat er met het vorige akkoord is gebeurd, te zien waarop men al dan niet vat heeft gehad en wat er al dan niet volgens schema is gelopen. Dat is nodig om de keuzes en prioriteiten voor een nieuw akkoord te bepalen.

De minister begrijpt dat er vraag naar is om al prioriteiten vast te leggen en te bepalen waar Vlaanderen zal pre- of cofinancieren. Tussen beide is er overigens een heel verschil. Bij het prefinancieren van een stationsomgeving zijn er intrestlasten die men dan al dan niet kan terugkrijgen. Er werd voor gekozen om in het strategische document de prioriteiten pas in de laatste fase te bepalen, nadat er een goed zicht is verkregen op de reële noden voor Vlaanderen en op wat er verwacht wordt van een goede samenwerking met de spoorwegen. Er wordt ook aandacht besteed aan de verdeelsleutel 60/40 en het feit dat veel projecten versneld kunnen worden uitgevoerd mits er geprefinancierd wordt en ook de tenlasteneming van de intresten staat uitdrukkelijk vermeld. Er zijn dus inderdaad instrumenten om tot realisatie over te gaan. De keuze werd echter gemaakt om eerst breed inzicht te verwerven in wat nodig is. Dan zal bekeken worden welke instrumenten daar toe beschikbaar zijn. Daaruit moet dan een goed document gedistilleerd worden, besluit minister Crevits. Per project moet het samenwerkingsakkoord dan nog gevolgd worden door een individuele beslissing om te pre- of cofinancieren. Die individuele beslissingen worden niet in het document genomen.

De heer *Fernand Desmyter* voegt hieraan toe dat de NMBS-Groep nog niet weet wat haar enveloppe van de federale overheid zal omvatten. Dat zal uiteraard mee een uitgangspunt voor de prioriteitstelling vormen. Binnen dat budget zal de NMBS-Groep, zoals al vermeld, prioriteit verlenen aan veiligheid en instandhouding van infrastructuur. Nadien zal blijken wat er overblijft om ook de wensen van Vlaanderen uit te voeren. Om duidelijk te

weten waar er nog pre- en cofinanciering nodig is, moet men eerst weten waar Infrabel of de NMBS nog zelf in zullen investeren.

Prioriteiten vanuit Vlaanderen bepalen, zal volgens de spreker geen simpele opdracht zijn, omdat men vaak appels met citroenen zal moeten vergelijken. Hij haalt zo de afweging aan tussen de tweede spoortoegang voor Antwerpen en de flessenhals op de Noord-Zuid-verbinding in Brussel, twee ontzettend dure projecten. Als de middelen beperkt zijn, moeten er keuzes gemaakt worden. Intussen moet de wenslijst duidelijk afgebakend worden. Wat binnen het programma 2012-2025 moet gerealiseerd worden, zal afhangen van wat de NMBS-Groep ter beschikking krijgt van de federale overheid. Dan moet het Vlaamse Gewest bepalen wat het daaraan kan toevoegen om uiteindelijk tot prioriteiten te komen. Dat zal onvermijdelijk enige tijd duren.

Minister *Hilde Crevits* pikt nog in op de opmerking dat men moet vermijden dat er concurrentie komt tussen de diverse openbaarvervoersmodi. Dat is terecht en het staat ook in haar beleidsbrief 2011. Ook bij het concept van een spoorstrategie lijkt de complementariteit van het openbaar vervoer haar een evidentie. Dat moet aangepakt worden in het permanent overleg tussen de spoorwegen en De Lijn. Hier gaat het echter over een strategisch investeringsdocument voor de volgende jaren. Als de heer Keulen dat graag verwerkt ziet als deel daarvan, kan dat voor de minister eigenlijk perfect. Dat er geen concurrentie mag zijn binnen het openbaar vervoer, is een premisse inzake operationele werking. Dat neemt overigens niet weg dat het zinvol kan zijn dat er naast een spoorverbinding van A naar B ook een busverbinding is met veel meer stopplaatsen.

De heer *Jan Peumans* vult aan dat een trein vaak een verbindende functie invult, terwijl bussen een ontsluitende functie hebben. Als voorbeeld refereert hij aan de buslijn Aalst-Brussel, die een heel andere functie heeft dan de treinverbinding tussen beide steden.

Minister *Hilde Crevits* onderstreept nogmaals dat het voor haar om een basisvoorwaarde gaat. De budgetten zijn veel te beperkt om toe te laten dat vervoersmodi zinloos naast elkaar rijden. De strategie van De Lijn zit dan wel niet verweven in de vooropgestelde spoorstrategie, maar het document moet wel integraal deel uitmaken van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. Daarin komt alles samen en er moet voor gezorgd worden dat alles comodaal en geïntegreerd functioneert.

De heer *Marino Keulen* meent dat het net wel van strategie zou getuigen als men al zou bepalen wat er aan projecten is en wat men daarvoor wil uittrekken, los van wat er federaal mee gebeurt. Wat men voor pre- en cofinanciering uittrekt, weegt niet op de 60/40-verdeling, en zou zaken kunnen versnellen en in beweging krijgen. Kan een inventaris worden voorgelegd van de projecten die al gerealiseerd zijn met pre- en cofinanciering en van het gebruik van de mogelijkheid van tussenkomst in intrestlasten?

Minister *Hilde Crevits* meent dat door nu al aan te geven waarin Vlaanderen wil investeren, aan de federale overheid de gelegenheid wordt geboden om te beslissen niet verder te investeren in bepaalde projecten. Ze wil liever duidelijk de prioriteiten vastleggen en ook niet zeggen welke projecten niet belangrijk worden geacht. Men gaat naar onderhandelingen met een nog nader vast te leggen enveloppe en die wordt liefst zo groot mogelijk. Daarna kan worden uitgemaakt waar er sprake kan zijn van pre- en cofinanciering. De lijst met de pre- en cofinancieringen die al gebeurd zijn, zal aan het verslag worden toegevoegd (zie bijlage 3).

De heer *Marino Keulen* meent dat net door open kaart te spelen ervoor kan worden gezorgd dat men federaal extra inspanningen levert.

De heer *Fernand Desmyter* stelt dat in 2001, toen de afspraken rond prefinanciering zijn gemaakt, het aan Vlaamse kant tactisch beter werd geacht om eerst te bekijken waarvoor

de spoorwegen zelf middelen voorzien en pas daarna desgevallend in bijkomende middelen of extra prefinanciering te voorzien. Bij een omgekeerde werkwijze bestaat inderdaad het risico dat de federale overheid Vlaanderen laat betalen en het geld voor andere doeleinden aanwendt.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar het aanleggen van de Liefkenshoek tunnel, een beslissing die door de toenmalige Federale Regering is genomen. Tegelijk met die werken zou ook een spoortunnel aangelegd worden. Toenmalig minister van Verkeerswezen Herman De Croo vond dat echter geen prioriteit, hoewel de haven erom vroeg. Vlaanderen heeft achteraf wel de factuur betaald, met name 123 miljoen euro rente voor de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel. Als dat een Vlaamse spoorstrategie is, dan is het lid het daar niet mee eens. Naar zijn mening moesten de spoorwegen die spoortunnel aanleggen en niet Vlaanderen laten betalen.

De heer *Marino Keulen* merkt op dat er nu eenmaal een aantal instrumenten zijn en dat men daarmee verder moet. De NMBS en de sociale zekerheid zijn twee factoren die België vormen, al de rest zit al ergens op het niveau van de deelstaten. Met die realiteit moet men leren werken om van daaruit een eigen spoorstrategie te ontwikkelen. Daarvoor is er duidelijk nog werk aan de winkel.

De heer *Dirk Peeters* vindt dat voor het dossier van de IJzeren Rijn enige realiteitszin geboden is. Dat project zit niet in het TEN-T-netwerk vervat en er kan dus niet op Europese subsidies gerekend worden. Het belooft een enorm duur project te worden, met cofinanciering uit Nederland en Duitsland. De IJzeren Rijn moet nog tot in Limburg geëlektrificeerd worden en de IOK stelt, terecht, nog voorwaarden voor de doortocht Rijn in Herentals, Geel en Mol. Aan de andere kant zijn de discussies met Nederland niet van die aard dat men kan hopen dat het dossier snel afgerond zal zijn.

De spreker stelt voor ook de lijn 11 richting Nederland en de verbinding Betuwelijn-Brabantroute in overweging te nemen bij het onderzoek naar een Vlaamse spoorstrategie en spoorinfrastructuur. Hij vraagt louter dat eens grondig te bekijken, zeker in het licht van het gegeven dat het grootschalig behoefteonderzoek nog niet uitgevoerd blijkt. Als dat onderzoek gevoerd wordt, kan samen met Nederland worden bekeken of dat alternatief mogelijk sneller te realiseren is dan de IJzeren Rijn en of er misschien nog meer potentie en capaciteit is op die lijn.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat een algemeen behoefteonderzoek op Belgisch niveau moet gebeuren. Het door de heer Peeters gevraagde onderzoek kan dus moeilijk in het kader van dat behoefteonderzoek gebeuren. Inzake de grensoverschrijdende transporten, zal er hopelijk tegen eind 2011 een 'memory of understanding' zijn. De Vlaamse visie op de noodzaak van de IJzeren Rijn is overigens gekend.

De heer *Jan Peumans* is ervan overtuigd dat het behoefteonderzoek er op Belgisch niveau nooit komt. Dan wordt immers duidelijk dat de 60/40-verdeelsleutel overdreven is en niet werkbaar is.

Mevrouw *Griet Smaers* vindt de voorgestelde uitgangspunten voor een Vlaamse spoorstrategie correct. Voor haar zijn daarin de comodaliteit in goederen- en personenvervoer en een geïntegreerd multimodaal vervoersysteem prioritair. Comodaliteit behelst de link tussen goederenvervoer, spoor en binnenvaart en de waterwegen, met een afweging van prioritaire investeringsdossiers inzake goederenvervoer tussen beide modi. Comodaliteit tussen beide en een goede aansluiting zijn cruciaal.

Voor personenvervoer is het lid, in tegenstelling tot de heer Penris, wel te vinden voor investeringen in stations en stationsomgevingen, gelet op de vraag naar comodaliteit, integratie van vervoerssystemen en een opvoeren van de gebruiksratio van het openbaar ver-

voer. Voldoende en afdoende parkeercapaciteit dragen daar onder meer toe bij. Stations zijn multimodale knooppunten en dienen zo als prioritair aspect in de Vlaamse spoorstrategie een plaats te krijgen.

In welke mate verwacht men vanuit het parlement lijsten met de prioritaire spoorprojecten voor het afronden van de Vlaamse spoorstrategie? Zelf denkt de spreker daarbij onder meer aan spoorlijn 207, een goederenvervoerlijn langs het Albertkanaal. Moeten dergelijke projecten worden meegenomen en dan doorgegeven aan het federale niveau? Als het om een definitief plan moet gaan met het oog op de belangrijke investeringsprojecten, dan is de voorliggende lijst onvolledig. Ook de elektrificatie van de lijn Herentals, richting Neerpelt, is niet expliciet opgenomen in de projectenlijst. Er wordt wel in het kader van de IJzeren Rijn over gesproken, maar niet als een apart project voor het personenvervoer.

Bij de bespreking van de beleidsbrief is gepleit voor een verhoogde samenwerking tussen Vlaanderen en het federale overheid inzake spoor en spoorstrategie en investeringsprojecten ter zake, herinnert mevrouw Smaers. Dat ging mede over de impact die Vlaanderen kan hebben via een vertegenwoordiging in de bestuursorganen van Infrabel en de NMBS. In hoeverre wordt ook daaraan gewerkt? Zullen er ambtelijke verbindingspersonen worden aangesteld binnen de NMBS om de link naar Vlaanderen te garanderen? Hoe wordt de samenwerking met de NMBS ervaren en wat ontbreekt daar eventueel nog?

Minister *Hilde Crevits* bevestigt dat het de bedoeling is dat de strategische investeringsprojecten in een nieuw samenwerkingsakkoord zijn opgenomen. Die lijst is in opbouw. Dat belet uiteraard niet dat in een voorstel van resolutie een lijst met strategische projecten kan worden opgenomen. Vooralsnog is men uitgegaan van wat in de vorige overeenkomst stond. In het ontwerp van investeringsprogramma zijn een aantal van de door mevrouw Smaers opsomde zaken al opgenomen. Met het op federaal niveau gesloten akkoord zou er binnen de raden van bestuur van de NMBS-Groep een vertegenwoordiger van de gewesten moeten komen. Pijnpunten blijven onder meer de dataverzameling en die worden meegenomen in de nota. De minister hoopt dat er daaromtrent ook afspraken kunnen worden gemaakt in het kader van samenwerkingsakkoord. Met een vertegenwoordiging in de raden van bestuur zullen er alvast stappen voorwaarts kunnen worden gezet.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat het zeker de bedoeling is de samenwerking die men probeert uit te bouwen in het kader van de Vlaamse spoorstrategie, voort te zetten. Dat moet toelaten dat er ook opvolging is van wat wordt afgesproken. Daaruit kan dan weer een correcte rapportering aan regering en parlement volgen. Het moet Vlaanderen onder meer ook in staat stellen de dataverzameling te vereenvoudigen. Nu is men immers afhankelijk van de spoorwegen om de juiste gegevens te verzamelen. Gestructureerd overleg lijkt de heer Desmyter de goede weg om dat te bewerkstelligen.

De heer *Lukas Van Der Taelen* herinnert aan de spoorlijn die tot 1958 reed tussen Adinkerke en Duinkerke. Die lijn ligt er nog steeds. Het lijkt het lid een verloren kans, zeker aangezien Duinkerke de derde haven van Frankrijk is. Een treinverbinding van Calais naar Zaventem lijkt niet ondenkbaar, zeker ook voor goederenvervoer. De vergeten lijn zou de ontsluiting van de Westhoek mogelijk kunnen maken en aansluiten op de haven van Duinkerke. Hoe staat de minister daar tegenover?

Een nog veel groter probleem is de Noord-Zuidverbinding. Als het enige antwoord op de oververzadiging van Brussel-Centraal en de Noord-Zuidverbinding een extra verdieping is, dan is dat betreutswaardig, want dat biedt geen oplossing. De Noord-Zuidverbinding is aangevat begin vorige eeuw en werd maar afgerond eind jaren 50. Die werken hebben in Brussel littekens nagelaten die nog steeds zichtbaar zijn. De aanleg van het station Brussel-Centraal was in feite overbodig, want er waren voldoende stations in Brussel als men de logica van de Parijse stations had gevolgd: naargelang van de bestemming, moet men naar een ander station. De Noord-Zuidverbinding mag blijven bestaan, maar het is

absurd dat wie naar Gent wil, nu ook de trein kan nemen in Brussel-Noord, en dat wie naar Antwerpen wil, ook in Brussel-Zuid kan opstappen. Dat blijft op lange termijn niet haalbaar en het spoorstelsel zou moeten worden herdacht. Zo zou iemand die naar Gent wil, moeten weten dat hij naar Brussel-Zuid moet en niet kan opstappen in Brussel-Noord of Brussel-Centraal. Bij het opzetten van het Centraal Station heeft men destijds geen rekening gehouden met het belang van Brussel en met de aangroei van het spoorverkeer. Niet alleen de tunnel, maar ook het station is nu oververzadigd, met dagelijks twee tot drie keer meer reizigers dan ooit werd berekend.

Het aanleggen van een dieperliggend niveau is een megalomaan project, en als men kiest voor een duur project, blijft er uiteraard minder geld over voor andere dingen. Dergelijke gigantische bouwprojecten in Brussel zijn volgens de heer Van Der Taelen niet meer haalbaar. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering ter zake? Is men bereid af te stappen van dat megalomane project en te pleiten voor een volledig herdenken van de spoorlijnen en -bestemmingen?

De heer *Fernand Desmyter* meldt dat de verbinding Adinkerke-Duinkerke al op de wenslijst stond. Wat de Noord-Zuidverbinding betreft, waar Infrabel mee bezig is, heeft hij destijds dezelfde vragen gesteld naar de noodzaak van het project en hij heeft daarbij ook verwezen naar buitenlandse voorbeelden van kopstations. Daarop werd toen geantwoord dat studies hebben uitgewezen dat dit niet mogelijk is met de specifieke situatie in Brussel. Het is wellicht zinvol om de specialisten ter zake hier eens aan het woord te laten in een hoorzitting, want het gaat hier uiteindelijk om zeer dure ingrepen, met een enorme impact.

Minister *Hilde Crevits* vindt het goed dat het probleem wordt aangekaart. De Vlaamse Regering wacht ook op de resultaten van het onderzoek ter zake en het zal zaak zijn op de juiste manier te formuleren wat de aandachtspunten zijn. Of zomaar kan worden gesteld dat alles anders moet of dat er geknipt moet worden in het project, als blijkt dat er dan andere technische effecten zijn, is een andere zaak. De vraag is in elk geval al gesteld door de secretaris-generaal en ze is ook logisch, besluit de minister.

De heer *Jan Peumans* acht het zinvol om na te gaan wat de intenties waren van de ondertekenaars van het in 2001-2002 afgesloten samenwerkingsakkoord waarop men zich nu baseert. De pre- en cofinanciering die in dat akkoord zaten, waren een aanzet tot de regionalisering van de spoorwegen die destijds zeer actueel was. Na de liberalisering van het goederenvervoer, zal er op termijn wellicht ook een liberalisering van het personenvervoer volgen. De spoorwegen zijn daartoe perfect geschikt, door de opsplitsing van infrastructuur en exploitatie. In 2007 heeft de spreker met een voormalig topman van de spoorwegen al de oefening gedaan voor een mogelijke regionalisering van de spoorwegen en hij is nog steeds van oordeel dat voor een integraal mobiliteitsbeleid in Vlaanderen, de regionalisering van de spoorwegen onontbeerlijk is.

In de discussie over en de verhouding tussen de niveaus Vlaanderen en Europa, moet volgens de heer Peumans ook aandacht worden besteed aan het Belgische niveau, met alles dat daar te gebeuren staat en een impact kan hebben. Hij verwijst in dat verband naar wat in het federale regeerakkoord staat, zoals een vertegenwoordiging in de raden van bestuur. Over de pre- en cofinanciering staat er dat de bijkomende gewestelijke financiering een evenredigheid ten aanzien van de federale financiering zal moeten naleven. Als de Frans-taligen niet akkoord gaan met een project omdat ze menen over onvoldoende financiële middelen te beschikken, kan er op Vlaams niveau dus ook niets gebeuren. Elk gewest kan zijn projecten weerhouden.

Binnen de NMBS zou een structuur opgericht worden waarin de drie gewesten en de federale overheid vertegenwoordigd zijn, en die het geheel van de uitbating van het gewestelijk expresnet zal beheren. Dat is nieuw, want in eerste instantie heeft men geprobeerd met de

drie regionale vervoersmaatschappijen en de spoorwegen een eigen autonome beheersinfrastructuur samen te stellen voor exploitatie. Vlaanderen was daar toen tegen gekant. Met betrekking tot de intergewestelijke mobiliteit rond Brussel, staat in het akkoord over de staatshervorming: “Binnen de door de bijzondere wet opgerichte hoofdstedelijke gemeenschap, zullen de drie gewesten met elkaar overleggen over de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel.”. De spreker veronderstelt dat ook daar het intergewestelijke aspect speelt. Het lijkt hem in elk geval zinvol ook met het federale niveau terdege rekening te houden en er een hoofdstuk aan te wijden. Ook belangrijk zijn de besparingen die men voor 2012 en verder verwacht.

In verband met de goederencorridors, wijst de heer Peumans er nog op dat alles wat het land verlaat, via de Montzenlijn gaat. Goederencorridor 3 gaat via Athus en Luxemburg naar het buitenland. Goederencorridor 8 gaat over de IJzeren Rijn. Van de Montzenlijn en de lijn naar Athus is men zeker. De IJzeren Rijn wordt zo duur dat men zich kan afvragen hoe de financiering zal gebeuren. Het lid vraagt ook aandacht voor de spoorwegovergangen. In Vlaanderen is er volgens hem maar één echte spoorwegovergang die voor personenvervoer alle richtingen uitgaat: Essen-Roosendaal. Bijna alle grensoverschrijdende lijnen zijn verdwenen. Het lid pleit ervoor daaraan expliciet aandacht te besteden.

De heer Peumans herinnert er ten slotte nog aan dat toen het decreet gestemd is, men cofinanciering heeft uitgesloten, omdat de bijzondere wet Vlaanderen geen bevoegdheden geeft inzake de spoorwegen. Daarom ging het lid ervan uit dat men voor de spoorwegen aan prefinanciering deed, wat impliceert dat men vooruit betaalt en achteraf het geld recupereert. Voor de Liefkenshoekspoortunnel blijkt echter dat Vlaanderen 123 miljoen euro investeert, terwijl die financiering binnen het kader van de 60/40-verdeelsleutel gewoon door de NMBS zou moeten gebeuren. Het lijkt de spreker ook nodig de 60/40-verdeling te objectiveren op basis van de behoefteanalyse waarvan sprake. Die verdeling is sowieso niet gestoeld op personen- of goederenvervoer. Hij refereert aan diverse stations waarin geïnvesteerd wordt volgens de beruchte wafelijzerpolitiek, terwijl er andere eigenlijk hoger op de prioriteitenlijst zouden moet staan.

In het licht van de nota over relevante strategische spoordata, zou informatie van de NMBS over de verdeling van de tewerkstelling in België wenselijk zijn. Uit een interne nota van de NMBS blijkt dat in Wallonië in verhouding tot de prestaties die er geleverd worden, 4000 mensen meer tewerkgesteld zijn. Een categorisering van stations moet niet op Vlaams maar op Belgisch niveau gebeuren. Met de juiste data over op- en afstappers, zou men tot de conclusie kunnen komen dat een aantal stations in Vlaanderen een veel hogere prioriteit moet genieten.

Minister *Hilde Crevits* is het ermee eens dat er een federaal luik moet worden ingevoegd om de bestaande en de mogelijke nieuwe context te schetsen. Voor wat de 60/40-verhouding betreft en de behoefteanalyse, geeft de strategische nota de aanzet om tot onderzoek over te gaan. Ook minister Crevits wil de bedenkingen over de verdeelsleutel meenemen naar de onderhandelingen en de zaken enigszins geobjectiveerd zien.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Griet SMAERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ETCS	European Train Control System
GEN	Gewestelijk Expresnet
hsl	hogesnelheidslijn
IOK	Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
STOP	(voorrang aan) stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal

BIJLAGE 1:

PowerPointpresentatie van de heer Fernand Desmyter



	 departement Mobiliteit en Openbare Werken
•	Inhoud
•	Deel I. Inleiding
•	Deel II. Beleidscontext
•	Deel III. Evaluatie bestaande samenwerkingsovereenkomst en behoefteanalyse
•	Deel IV. Krachtlijnen van het strategisch spoorbeleid
•	Deel V. Actieplannen
•	• V.1. Voorstellen middellange termijn (2013 – 2025)
•	• V.2. Voorstellen lange termijn (2040).
	2

1. Inleiding

- Het Vlaamse Gewest is bevoegd voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.
- Een gedegen mobiliteitsbeleid is slechts mogelijk wanneer **alle** vervoersmodi hierin hun eigen plaats hebben, dus ook het spoor.
- Spoor is een federale bevoegdheid, de hefboomen om het spoorbeleid te sturen liggen dan ook bij de federale overheid en bij de NMBS-groep.



Overleg noodzakelijk

- **Spoorstrategie definieert voor Vlaanderen prioritaire spoorprojecten**

3

2. Beleidscontext

• 2.1. Vlaamse context

- **Pact 2020 – Vlaanderen in actie;**
- **het Vlaams Regeerakkoord 2009 – 2014;**
- **de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009 – 2014**
- **het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 en het in opmaak zijnde nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen;**
- **het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte.**

4

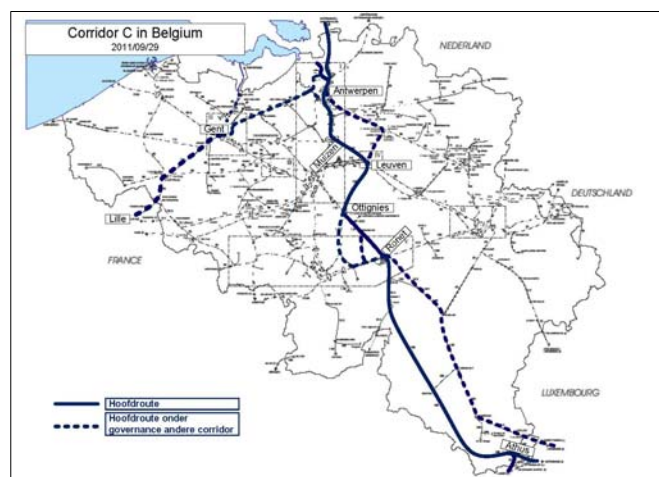
2.2. Europese context

- Europese evolutie inzake spoorinfrastructuur:
 - **TEN-T in relatie tot subsidieerbare assen;**
 - **EU verordening 913/2010 inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer;**
 - **EU richtlijnen betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap;**
- de mogelijke liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer per spoor;
- de co-modaliteit.

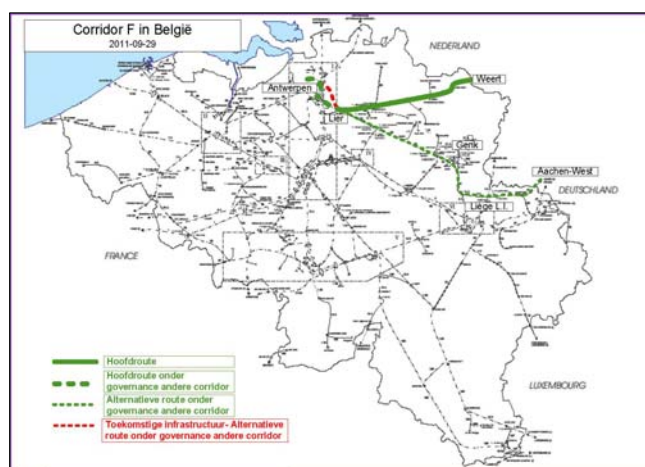
5



Goederencorridor 3



Goederencorridor 8





departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

3. Bestaande samenwerkings- overeenkomst + behoefteanalyse

3.1. Evaluatie bestaande samenwerkingsovereenkomst

1. Bijna alle voor Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken, opgenomen in het meerjarenplan 2001-2012, hebben vertraging opgelopen.
2. Pré- en cofinanciering biedt mogelijkheden voor snellere realisatie.
3. Objectieve criteria voor verdeelsleutel nog vast te leggen.
4. Grootscheepse studie naar de mobiliteitsbehoeften in België werd niet uitgevoerd.

11



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Realisatie investeringsplan 2001-2012

OMSCHRIJVING	Projectfiche	OORSPRONKELIJKE PLANNING	HUDIGE PLANNING	Reden van vertraging
1. Reizigersvervoer (of gemengd karakter)				
Brussel-Zuid	211		2007-2019	Verloop werken in functie van de andere werkzaamheden waaraan federaal prioriteit wordt gegeven, nl. GEN, HST-werken, enz.
Brussel-Noord – Schaarbeek (I)	8	2001-2009	1999-2018	Planning gelinkt aan de Diabolo + stedenbouw-kundige vergunning Vierhoek nog niet bekomen.
Brussel-Noord – Schaarbeek (II)	311	2006- ...	2005-2018/23 (?)	Planning gelinkt aan HST-werken, Diabolo en Vierhoek.
Watermaal – Schuman – Josaphat	12	2001-2009	2003-2015	• Stedenbouwkundige vergunning tunnel Schuman-Josaphat met vertraging • Uitvoeringsmoeilijkheden • Uitvoering door de cel Beliris van de FOD
Heropening spoorlijn 18 Houthalen – Neerpelt	-	2001-2009*	-	Volgens de studie en interpretatie van deze spoorlijn
Lijn 21: dubbel spoor tussen Landen & Alken	-	2011-...	-	• Infrabel voorziet ontdebelling wanneer dit noodzakelijk is.; met één trein per uur is er geen verzadiging • 2^{de} spoor in dienst bij inrit Landen

Realisatie investeringsplan 2001-2012



Lijn 25: aanpassing Mechelen	108	2006-2011	2009-2015	Stedenbouwkundige vergunning vertraagd wegens Masterplan Mechelen
Lijnen 35/36: Bocht van Leuven	14	2002-2006	2003-2006	operationeel
Lijn 36C Diabolo				
• Lijn 25N	109	2001-2012	2006-2012	op schema
• Tunnel Zaventem	119	2001-2012	2006-2012	op schema
• Aansluiting bocht L25	129	2001-2012	2007-2016	Gelinkt aan tunnel Schuman - Josaphat
• Aansluiting bocht L26	129	2001-2012	2007-2015	Gelinkt aan tunnel Schuman - Josaphat
Lijn 50 + 50 ^E Vertakking Lederberg - Melle + Schellebelle	1218	2007-...	2007-...	Vertakking Lederberg - Melle gerealiseerd Haalbaarheidsstudie gedeelte Schellebelle nog op te starten
Lijn 50A (3 ^{de} en 4 ^{de} spoor Gent-Brugge)	1206	2001-2012	2003-2016	Diverse redenen zoals: - opmaak ontheffingsdossiers; - vertragingen bij onteigeningen; - archeologisch onderzoek

Realisatie investeringsplan 2001-2012



Lijn 50A: 200 km/h	-	2012	ten laatste 2022	wordt norm van ETCS na voltooiing
Lijn 50A: aanpassing Gent-Sint-Pieters	1368		2019	bekomen stedenbouwkundige vergunningen; hangt samen met heraanleg station
Lijn 51A: 3 ^{de} spoor	1207	2003-2009	2006-2016	* projectwijzigingen vereisten een geactualiseerd milieueffectrapport * budgetspreiding * onteigening
Lijn 58: Gent - Eeklo: verhoging (Gent)	-	2006-2010	-	wordt door Infrabel niet meer als prioritair beschouwd
GEN-netwerk				
• Lijn 36C: Bocht van Nossegem	13	2003-2005	2002-2005	operationeel
• Lijn 50A: 3 ^{de} en 4 ^{de} spoor Brussel-Denderleeuw	106	2001-2012	2006-2015	bediening over 4 lijnen vanaf 2016
• Lijn 161: 3 ^{de} en 4 ^{de} spoor Watermaal-LLN	101	2001-2011	2004-2018	project strekt zich uit over 3 gewesten
• Lijn 124: 3 ^{de} en 4 ^{de} spoor Linkebeek-Nijvel	103	2001-2012	2005-2020	vermietiging bouwvergunning door Raad van State

Realisatie investeringsplan 2001-2012



2. Goederenspoorvervoer				
Liefkenshoekspoortunnel	56	2004-2012	2006-2014	Reële uitvoeringstermijn bedraagt 5,5 jaar en niet 4 jaar
Tweede spoortoeegang zeehaven Antwerpen	10	2001-2012	2009/2010- ?	Vastlegging door Vlaamse Regering van uiteindelijke tracékeuze
Y-Oude Landen	068		2011-2014	studies / werken op schema
Y Krijgsbaan	168		2009-2016-?	gelinkt aan de 2 ^{de} spoortoeegang
IJzeren Rijn	1217	2011-2007	2009-2017-?	Ontbreken consensus tussen betrokken landen
Verlenging lijn 11 (> Bergen-op-Zoom)	-	2006-?	-	- Niet prioritair in het kader van goederenvervoer - Voorafgaand overleg met Nederland vereist
Zeebrugge Vorming	1212	2002-2010	2006-2017	* Opmaak plan-MER * Stedenbouwkundige vergunning voor afschaffen overweg Wuifsbeghe; * Uitstel studie bundel Zwankendamme wegens andere prioriteiten bij Infrabel
Zeebrugge: bocht Ter Doest	1234	2005-2008	2005-2011	Aangepaste planning : levering materieel

Realisatie investeringsplan 2001-2012



Station	Stand van realisatie			
	In studiefase	Samenwerkings-protocol	In uitvoering	Voltooid
Aalst			x	
Antwerpen-Centraal				x
Antwerpen-Berchem				x
Blankenberge	x			
Brugge		x		
Denderleeuw	x			
Dendermonde	x			
Gent-St. Pieters			x	
Kortrijk	x	x		
Leuven			x	
Lokeren	x			
Mechelen	x	x		
Mol			x	
Oostende	x			
Oudenaarde	x			
Sint-Niklaas				x
Vilvoorde	x			
Zottegem	x			

3. Bestaande samenwerkings- overeenkomst + behoefteanalyse

3.2. Behoeftanalyse

•reizigersvervoer:

- de opportuniteiten voortvloeiende uit mogelijke liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer;
- het minimum aanbod aan spoorvervoerdiensten;
- de voorstedelijke vervoersnetwerken;
- de grensoverschrijdende verbindingen.

•goederenvervoer

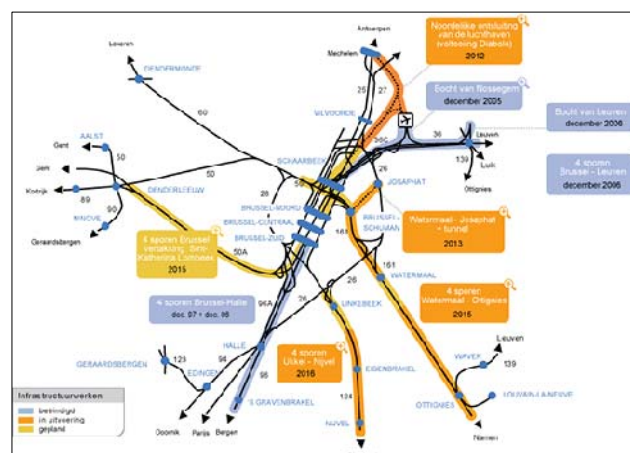
- marktontwikkeling en de belangrijkste infrastructuurassen

•stations en stationsomgeving.

•duurzaam vervoer

17

GEN voor Brussel



3. Bestaande samenwerkings- overeenkomst + behoefteanalyse



De bevindingen van de evaluatie van de bestaande samenwerkingsovereenkomst werden meegenomen voor het bepalen van de krachtlijnen van het Vlaams strategisch spoorbeleid en van de actieplannen.

19

4. Krachtlijnen voor het strategisch spoorbeleid



- verhoging van de veiligheid;
- verhoging van de stiptheid;
- verhoging van de snelheid;
- verhoging van de capaciteit waar deze ontoereikend is of zal zijn;
- verhoging van toegankelijkheid en bereikbaarheid van de stations;
- waarborgen van een duurzaam vervoer;
- nood aan relevante statistische (spoor)data;
- aandacht voor mogelijke liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer

20

5. Actieplannen

5.1. Middellange termijn (2013 – 2025)

➤ Algemene aanbevelingen

- verwerven van algemene en gedetailleerde data voor het spoor;
- verhoging van veiligheid
- verhoging van capaciteit
- primordiaal is de verdere realisatie en afwerking van de grote spoorinfrastructuurprojecten, die in het lopende investeringsprogramma 2001-2012 niet werden afgewerkt of opgestart

21

5. Actieplannen

5.1. Middellange termijn (2013 – 2025)

➤ Reizigersvervoer

- Minimaal aanbod
- Categorisatie stations
- Kwaliteit van de bediening en gewenste treindienst
- Verhoging van het gebruikerscomfort o,m, door verhoging stiptheid
- Optimalisatie van de huidige (inter)regionale spoorinfrastructuur
- Mogelijke liberalisering binnenlands reizigersvervoer

22

Wenssnelheden



Schaal niveau	Relatiety pen	Knoop typen	Commerciële snelheid		Halte-afstand			Frequentie		Voorbeeld
			Actueel	Wens	Min.	Gem.	Straal invloedssfeer	Actuele	Wens	
		Stedelijk	km/h	km/h	km	km	km	Spitsuur	Spitsuur	
Boven-gewestelijk	Internationaal	Bgk	> 80	> 150	100	> 150	50	1	2	HST
	Interstedelijk	Bgk	> 80	> 120	> 30	> 40	35	0	3	IC+
Gewestelijk	Interstedelijk	Gk	> 65	> 80	20	> 30	25	3	4	IC
Boven-lokaal	Interregionaal	Blk	50-60	> 60	15	> 15	12	2	3	IR
	Regionaal	Blk	40-45	> 45	2,5	> 4	3	2	3	L

5. Actieplannen



5.1. Middellange termijn (2013 – 2025)

➤ Goederenvervoer

- **Marktwerving**
- **Infrastructuur/assen**
 - Functioneren assen
 - Functioneren knopen
- **Banen & vaardigheden**
- **Imago**

5. Actieplannen

5.1. Middellange termijn (2013 – 2025)

➤ Optimalisatie van de knooppunten

- Bouw van nieuwe stations met name in de Vlaamse Ruit wordt selectief overwogen.
- Prioriteiten in de heraanleg van stations en stationsomgevingen worden door Vlaanderen mee bepaald.
- Ontwikkeling een classificatie van stations en stopplaatsen die beantwoordt aan het Vlaams mobiliteitsbeleid.
- De genomen engagementen inzake stationsomgevingen in stedelijke gebieden worden verder uitgevoerd.
- Aandacht voor de voorstedelijke vervoersnetwerken
- Onderzoek parkeerbehoeftes.
- Verhoging sociale veiligheid.

25

5. Actieplannen

5.1. Middellange termijn (2013 – 2025)

➤ Milieu

Aandacht en nodige maatregelen voor oplossen

- Geluidshinder
- Trillingshinder
- Fijn stof

26

5. Actieplannen

5.2. Lange termijn (2040)

Deze voorstellen kaderen in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat een onderdeel spoorvervoer bevat.

•Spoorinfrastructuur

- Ontdubbeling van bepaalde spoorlijnen met onvoldoende capaciteit t.b.v. een scheiding van reizigersvervoer en goederenvervoer.
- Verhoging van de snelheid.
- Reduceren van de omgevingsimpact
- Verhoging van het veiligheidsniveau
- Versterken van de technische interoperabiliteit

27

5. Actieplannen

5.2. Lange termijn (2040)

•Reizigersvervoer

- Aanpassen vervoersaanbod aan de toenemende vraag.
- Verder uitbouwen gelaagd aanbod inzake spoorvervoer.
- Optimalisatie taakverdeling tussen aanbestedende overheden voor publieke dienstencontracten voor openbaar vervoer in België.
- Verder uitwerken en optimaliseren van het systeem van franchise voor toekenning van publieke dienstencontracten (in kader van de eventuele liberalisering door EU van binnenlands reizigersvervoer)
- Voeren van een aangepast parkeerbeleid.
- Ontwikkelen van voorstellen ter verduurzaming woon-werkverkeer.
- Versterken van het mobiliteitsmanagement voor ondernemingen.

28



5. Actieplannen

5.2. *Lange termijn (2040)*

•Goederenvervoer

- Blijvende aandacht voor het realiseren van de missing links (met name voor ontsluiting economische poorten).
- Goed onderhoud van de infrastructuur
- Aandacht voor innovatie en implementatie van nieuwe technologieën.

BIJLAGE 2:

De evaluatie van de samenwerkingsovereenkomst 2001-2012

DEEL III. Evaluatie samenwerkingsovereenkomst 2001 – 2012 en behoefteanalyse

III.I. Evaluatie samenwerkingsakkoord 2001 – 2012

III.1.1. Algemeen

Het basisprincipe van het samenwerkingsakkoord¹³ tussen de Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS voorziet in de financiering van de investering, exclusief de investeringen uitgevoerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en investeringen in rollend materieel, volgens de 60/40-verdeelsleutel voor elk burgerlijk jaar.

Voormelde verdeelsleutel is echter niet van toepassing op transregionale projecten (als de modernisering van de lijnen 161 en 124 op Vlaams grondgebied en de lijn naar Luxemburg) en op de infrastructuurwerken betreffende de toegang tot de luchthaven van Zaventem.

Conform artikel 3 van het samenwerkingsakkoord werd een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit opgericht. Dit comité bevoegd voor het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en voor de opvolging van het meerjareninvesteringsprogramma vergaderde slechts een beperk aantal maal. Gebrek aan actuele informatie over de vordering van voor Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken vormt een belangrijke hinder bij de ontwikkeling van het Vlaams mobiliteitsbeleid. Vandaag kan deze vordering enkel maar worden opgevolgd aan de hand van de jaarlijks geactualiseerde projectfiches van de NMBS-groep, die door de FOD Mobiliteit en Vervoer begin juli worden bezorgd aan Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Op het moment van ontvangst zijn deze projectfiches gedateerd. Bovendien stemmen de bijgevoegde geactualiseerde planningen niet altijd overeen met de praktijk.

In de verklarende nota van 14 juli 2001, bijlage bij het samenwerkingsakkoord, kwamen alle ondertekende partijen overeen om een grootscheepse studie naar de mobiliteitsbehoeften in België uit te voeren evenals naar de wijze waarop de spoorwegen aan deze studie kunnen beantwoorden. Uit informatie verstrekt door de FOD Mobiliteit en Vervoer, blijkt dat deze studie nooit werd gemaakt. Wel werden over sommige deelaspecten (zoals bv. over het GEN) specifieke studies uitgevoerd.

¹³ Goedgekeurd door het Vlaams Parlement bij decreet van 22 maart 2002

III.1.2. Pre- en cofinanciering

In de samenwerkingsovereenkomst werd eveneens het principe van pre- en cofinanciering, om de realisatie van belangrijke infrastructuurprojecten te versnellen, opgenomen. Prefinanciering is slechts mogelijk wanneer het maximaal voorzien bedrag niet wordt overschreden en met inachtneming van de traditionele 60/40-verdeelsleutel. Cofinanciering zou echter geen invloed hebben op voormelde verdeelsleutel. De opgelegde verdeelsleutel wordt als een rem ervaren. Tevens wordt deze verdeelsleutel wegens het ontbreken van enige transparantie in vraag gesteld^{14 15}.

Een juridische basis¹⁶ is bovendien vereist opdat pre- en cofinanciering wettelijk mogelijk zou zijn.

De huidige overeenkomsten (Zeebrugge & Liefkenshoekspoortunnel) zijn bovendien voor verbetering vatbaar. Zo wordt in deze overeenkomsten bepaald dat het Vlaamse Gewest haar bijdrage in het project in jaarlijkse schijven zal overmaken. De storting van deze bijdragen is echter niet altijd verbonden met de werkelijke realisatie van het project, noch met de ingebruikname van de nieuwe spoorverbinding.

III.1.3. Opvolging investeringsplan 2001 - 2012

In tabel III.1.2.1. wordt een overzicht gegeven van de realisatie van de voor het Vlaamse Gewest belangrijkste projecten uit het Investeringsprogramma 2001-2012 van de NMBS-groep.

III.1.3.1. Reizigersvervoer

III.1.3.1.1. HSL naar Nederland

De bocht van de spoorlijn 25 te Duffel vormt één van de knelpunten van het tracé van de HSL naar Nederland. Teneinde de snelheid van de lijn 25 te Duffel van 90 km/h op te trekken tot 160 km/h dient de bochtstraal van de spoorlijn 25 aangepast te worden.

Hiervoor dient onder meer een nieuwe spoorbrug voor de lijn over de Nete gebouwd te worden. Deze brug zal eind 2012 afgewerkt zijn.

De bocht te Duffel zal medio 2013 voltooid zijn.

¹⁴ Zie ook het advies van de SERV van 8 november 2001 en het advies van de MINA-raad van dezelfde datum over het ontwerpdecreet houdende de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord over het investeringsprogramma van de NMBS

¹⁵ Zie ook verslag van de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement van 13 maart 2002

¹⁶ Zie beslissing Vlaamse Regering d.d. 26 november 2004 betreffende de prefinanciering spoorweginfrastructuur: Liefkenshoekspoortunnel en vormingsstation Zeebrugge

III.1.3.1.2. Spoorontsluiting luchthaven Zaventem: Diabolo-project

Het totaalproject "Diabolo" beoogt enerzijds een betere verbinding met Brussel en Antwerpen en anderzijds de uitbreiding van het station.

Het Diabolo-programma bestaat uit drie projecten:

- de uitbreiding van het station in de luchthaven en de ondergrondse spoorverbinding tussen het station Brussel – Nationaal – Luchthaven en de toekomstige dubbelsporige lijn Schaarbeek – Mechelen;
- de lijn 25N op de middenberm van de E19 tussen Mechelen en Machelen. Deze spoorverbinding zal in dienst worden genomen op 10 juni 2012.
- De aansluiting op de bestaande spoorlijnen te Schaarbeek.

De "bocht van Nossegem", (lijn 36C/1) tussen de lijn Brussel-Leuven en de lijn 36C Brussel –Luchthaven, die zorgt voor de rechtstreekse bereikbaarheid van de luchthaven van en naar Leuven, is sinds december 2005 operationeel.

Eind 2015 zal Infrabel verderop in de richting van Mechelen de bypass aanleggen (HSL-doortocht te Mechelen maakt deel uit van dossier stationsomgeving Mechelen)

III.1.2.1.3. Verhogen van de in- en uitrijnsnelheid in de stations

Momenteel is de in-en uitrijnsnelheid van treinen in de grote stations dikwijls over een afstand van verschillende kilometers beperkt tot 40 km/h wat de reistijd opdrijft. Reistijdwinst kan worden geboekt door het opdrijven van deze snelheid. Dit veronderstelt echter grote infrastructurele ingrepen zoals het vereenvoudigen van wisselstraten, wegwerken van gelijkgrondse kruisingen door het aanleggen van viaducten en dergelijke. Het gaat dus om projecten met een complex karakter die een lange doorlooptijd vergen.

De projecten die opgenomen werden in het investeringsprogramma 2001-2012 (vb.: Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters) kampen dan ook met vertragingen en zullen noodgedwongen verder lopen in het volgende investeringsprogramma.

Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden voor de verhoging van de baanvak-snelheid op een aantal grote lijnen. Deze lijkt door Infrabel op de lange baan geschoven te zijn. Zo is de voorziene snelheidsverhoging van 140 naar 160 km/h op lijn 50A tussen Gent en Brugge momenteel van de baan, laat staan de initieel geplande voorziene verhoging tot 200 km/h.

Tabel III.1.3.1:

**Realisatie van het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS-groep
(belangrijkste projecten voor het Vlaamse Gewest)**

OMSCHRIJVING	Projectfiche	OORSPRONKELIJKE PLANNING ¹⁷	HUIDIGE PLANNING ¹⁸	Reden van vertraging ¹⁹
1. Reizigersvervoer (of gemengd karakter)				
Brussel-Zuid	211 ²⁰		2007-2019	Verloop werken in functie van de andere werkzaamheden waaraan federaal prioriteit wordt gegeven, nl. GEN, HST-werken, enz.
Brussel-Noord – Schaarbeek (I)	8	2001-2009	1999-2018	Planning gelinkt aan de Diabolo + stedenbouwkundige vergunning Vierhoek nog niet bekomen.
Brussel-Noord – Schaarbeek (II)	311	2006- ...	2005-2018/23 (?)	Planning gelinkt aan HST-werken, Diabolo en Vierhoek.
Watermaal – Schuman - Josaphat	12	2001-2009	2003-2015	• Stedenbouwkundige vergunning voor de tunnel Schuman-Josaphat met vertraging • Uitvoeringsmoeilijkheden • Uitvoering door de cel Beliris van de FOD
Heropening spoorlijn 18 Houthalen - Neerpelt	-	2001-2009*	-	Volgens de studie en interpretatie van deze spoorlijn

¹⁷ Volgens investeringsprogramma 2001-2012

¹⁸ Op basis van de projectfiches 2011 en aanvullende informatie vanwege Infrabel

¹⁹ Als beginjaar wordt in principe de start van de technische studies genomen, waarbij dus abstractie gemaakt wordt van de voorafgaande studies en planprocedures. De vele noden versus de beperkte budgettaire middelen spelen ongetwijfeld ook een rol bij deze vertragingen.

²⁰ Is gelinkt aan project 106 (3^{de} – 4^{de} spoor Brussel - Denderleeuw)

Lijn 21: dubbel spoor tussen Landen & Alken	-	2011-...	-	• Voorzien in het RSV • Infrabel voorziet ontdebelling pas wanneer dit noodzakelijk is, • Met één trein per uur is er geen verzadiging • Een 2^{de} spoor is in dienst bij inrit Landen
Lijn 25: aanpassing Mechelen	108	2006-2011	2009-2015	Stedenbouwkundige vergunning verstraagd als gevolg van de ontwikkeling van het Masterplan Mechelen
Lijnen 35/36: Bocht van Leuven	14	2002-2006	2003-2006	operationeel
Lijn 36C Diabolo				
• Lijn 25N	109	2001-2012	2006-2012	op schema
• Tunnel Zaventem	119	2001-2012	2006-2012	op schema
• Aansluiting bocht L25	129	2001-2012	2007-2016	Gelinkt aan tunnel Schuman - Josaphat
• Aansluiting bocht L26	129	2001-2012	2007-2015	Gelinkt aan tunnel Schuman - Josaphat
Lijn 50 + 50 ^E Vertakking Lederberg - Melle + Schellebelle ²¹	1218	2007-...	2007-...	Vertakking Lederberg – Melle gerealiseerd Haalbaarheidsstudie gedeelte Schellebelle nog op te starten
Lijn 50A (3 ^{de} en 4 ^{de} spoor Gent-Brugge)	1206	2001-2012	2003-2016	Diverse redenen zoals: - noodzaak opmaak ontheffingsdossiers; - vertragingen bij onteigeningen; - archeologisch onderzoek

²¹ Het 3^{de} en 4^{de} spoor (Melle) en de aanpassing Wetteren zijn verschoven naar het IP 2013-2025

Lijn 50A: 200 km/h ²²	-	2012	ten laatste 2022	wordt norm van ETCS na voltooiing van alle andere werven
Lijn 50A: aanpassing Gent-Sint-Pieters	1368		2019	bekomen stedenbouwkundige vergunningen; hangt samen met heraanleg station
Lijn 51A: 3 ^{de} spoor	1207	2003-2009	2006-2016	- projectwijzigingen vereisten een geactualiseerd milieueffectrapport - budgetspreiding - onteiningsproblematiek
Lijn 58: Gent – Eeklo: verhoging (Gent)	-	2006-2010	-	wordt door Infrabel niet meer als prioritair beschouwd
GEN-netwerk				
Lijn 36C: Bocht van Nossegem	13	2003-2005	2002-2005	operationeel
Lijn 50A: 3^{de} en 4^{de} spoor Brussel-Denderleeuw	106	2001-2012	2006-2015	bediening over 4 lijnen vanaf 2016
Lijn 161: 3^{de} en 4^{de} spoor Watermaal-LLN	101	2001-2011	2004-2018	project strekt zich uit over 3 gewesten
Lijn 124: 3^{de} en 4^{de} spoor Linkebeek-Nijvel	103	2001-2012	2005-2020	vernietiging bouwvergunning door Raad van State

²² In project 1206 was enkel de verhoging van 140 naar 160 km/h opgenomen voor de snelle binnenste sporen (Gent-Brugge). Bij beslissing van Infrabel-TN.1 d.d. 21 december 2010 wordt de snelheid op alle 4 sporen op 140 km/h behouden. Van 200 km/h is nergens sprake.

2. Goederenspoorvervoer				
Liefkenshoekspoortunnel	56	2004-2012	2006-2014	Reële uitvoeringstermijn bedraagt 5,5 jaar en niet 4 jaar zoals oorspronkelijk voorzien
Tweede spoortoegang zeehaven Antwerpen	10	2001-2012	2009/2010- ?	Vastlegging door Vlaamse Regering van uiteindelijke tracékeuze
Y-Oude Landen	068		2011-2014	studies / werken op schema
Y Krijgsbaan	168		2009-2016-?	gelinkt aan de 2 ^{de} spoortoegang zeehaven van Antwerpen
IJzeren Rijn ²³	1217	2011-2007	2009-2017-?	Ontbreken consensus tussen betrokken landen
Verlenging lijn 11 (> Bergen-op-Zoom)	-	2006-?	-	• Niet prioritair in het kader van goederenvervoer • Voorafgaand overleg met Nederland vereist
Zeebrugge Vorming	1212	2002-2010	2006-2017	• Opmaak plan-MER • Stedenbouwkundige vergunning voor het afschaffen van overweg Wulfsberge; • Uitstel studie bundel Zwankendamme wegens andere prioriteiten bij Infrabel
Zeebrugge: bocht Ter Doest	1234	2005-2008	2005-2011	De planning van de werken moest aangepast worden o.m. van niet-geleverd materiaal (bovenleidingen) en het niet tijdig leveren door de werkplaats Bascoup van de spoortoestellen voor het inbouwen van de Y Ter Doest.

²³ De vermelde planning is deze op 31 december 2009 maar lijkt intussen alweer achterhaald. Het project bevat intussen ook de elektrificatie van het baanvak Herentals-Mol.

III.1.3.1.4. Realiseren van voorstedelijke vervoersnetwerken

III.1.3.1.4.1. Gewestelijk expresnetwerk (GEN) ²⁴

Voor de realisatie van het GEN worden op Vlaams grondgebied volgende werken uitgevoerd:

- lijn 50A tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw krijgt tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw een 3^{de} en een 4^{de} spoor, links en rechts van de bestaande sporen, over een afstand van 15 km. Deze belangrijke ingreep verloopt gefaseerd. De voltooiing is voorzien tegen eind 2015. In een volgende fase worden de twee centrale sporen gemoderniseerd. De volledige bediening van de vier sporen is voorzien tegen december 2016.
- lijn 124 tussen Linkebeek en Nijvel: Het baanvak van lijn 124 tussen Ukkel en Nijvel heeft 2 sporen. De 2 sporen laten niet toe om de combinatie van rechtstreekse treinen en GEN-treinen te laten rijden met een voldoende frequentie om de mobiliteitsgroei-doelstellingen van de federale regering te halen. Het project voorziet in de uitbreiding van de bestaande spoorwegbedding door het aanleggen van een 3^{de} en een 4^{de} spoor.

De Raad van State vernietigde begin 2010 op vraag van de gemeente Linkebeek de bouwvergunning voor werken op haar grondgebied voor het Gewestelijk Expresnet. De bouwvergunning van Infrabel zou strijd zijn met het Vlaamse gewestplan. Door de vernietiging van de bouwvergunning heeft de uitbouw van het GEN belangrijke vertraging opgelopen. Bovendien werd in september 2010 opnieuw een bezwaarschrift bij de Raad van State ingediend tegen de toegekende bouwvergunning in de gemeente Linkebeek. Bijgewerkte einddatum: eind 2019;

- lijn 161 tussen Brussel en Ottignies: het project wil een 3^{de} en een 4^{de} spoor aanleggen, zodat sneltreinen en trage treinen er gelijktijdig mogen doorrijden (2 sporen voor het GEN en 2 sporen voor rechtstreekse treinen).

Het project strekt zich uit over de drie gewesten (19% in het Brussels gewest, 20% in het Vlaamse, 61% in het Waalse). Bijgewerkte einddatum: eind 2016.

²⁴ Bron vermelde vermoedelijke einddata: <http://www.mobiliteit.fgov.be/nl>

III.1.3.2. Goederenvervoer

Het samenwerkingsakkoord van 2001 tussen de federale staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS, voorziet zowel in capaciteitsbehoud als in uitbreiding van de capaciteit.

III.1.3.2.1. Ontsluiting van de Vlaamse economische poorten

III.1.3.2.1.1. Haven Zeebrugge

In de Haven van Zeebrugge zijn verschillende projecten lopende ten einde de capaciteit van het spoor te verhogen. Er wordt in de periode 2006-2013 voor 175 miljoen euro geïnvesteerd. Deze projecten hebben tot doel de haven van Zeebrugge uit te rusten met spoorweginfrastructuren om de in het strategisch plan van de haven vooropgestelde ontwikkeling mogelijk te maken. Sommige van deze projecten maken deel uit van een prefinancieringsovereenkomst met het Vlaamse Gewest, waarbij het Vlaams Gewest voor 102 miljoen euro investeert

De werken in de haven van Zeebrugge zijn gestart. De belangrijkste deelprojecten zullen in 2012 afgewerkt zijn. Nadien wordt nog een Logistiek Centrum Infrastructuur gebouwd. De volledige voltooiing is voorzien tegen eind 2015.

a. Uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de zeehaven Brugge – Zeebrugge en nieuwe spoorbundel Zwankendamme

Het masterplan van de vorming van Zeebrugge voorziet onder meer in:

- de aanleg van een nieuwe aankomst- en vertrekbundel “Zwankendamme” bestaande uit 24 bundelsporen
- de aanleg van een volledig nieuwe trierbundel op de plaats van de huidige vorming Zeebrugge;
- de aanleg van een brug over de sporen en de afschaffing van de overweg 5 ter hoogte van het station Zwankendamme;
- de volledige verplaatsing van de lijn 51A (Brugge – Zeebrugge)
- de afschaffing van de bestaande stopplaats Zwankendamme.

Voormelde werken vereisen wijzigingen aan de huidige ruimtelijke bestemmingen, waarvoor een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) noodzakelijk was. Dit plan werd geïntegreerd in het GRUP “Afbakening zeehavengebied Zeebrugge”, dat definitief werd vastgelegd door de Vlaamse Regering op 19 juni 2009. In dit kader, werd voor het nieuwe vormingsstation een specifiek plan-MER opgesteld. Deze plan-MER “Uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de zeehaven Brugge-Zeebrugge”, werd goedgekeurd op 7 april 2008. Het opmaken van een project-MER is de volgende stap. De richtlijnen van de cel MER i.v.m. de milieueffectrapportage werden verstrekt op 28 januari 2011.

Streefdata van Infrabel voor de in dienst stelling van:

- de bundel Zwankendamme: tweede helft 2013;
- de bundel Zeebrugge: tweede trimester 2016.

b. Bundels Pelikaan en Wielingen

De werken beogen de toename van de beschikbare spoorcapaciteit en omvatten:

- de verbinding van de bundel "Pelikaan" met de nieuwe bundel "Ramskapelle" (in dienst april 2010);
- de uitbreiding van de bundel Ramskapelle tot 16 geëlektrificeerde sporen (in dienst sinds 2008);
- de aanleg van de toegang naar de toekomstige bundel Wielingen (april 2011). De aanleg van de bundel wordt wellicht door een derde partij uitgevoerd.

c. Bocht Ter Doest

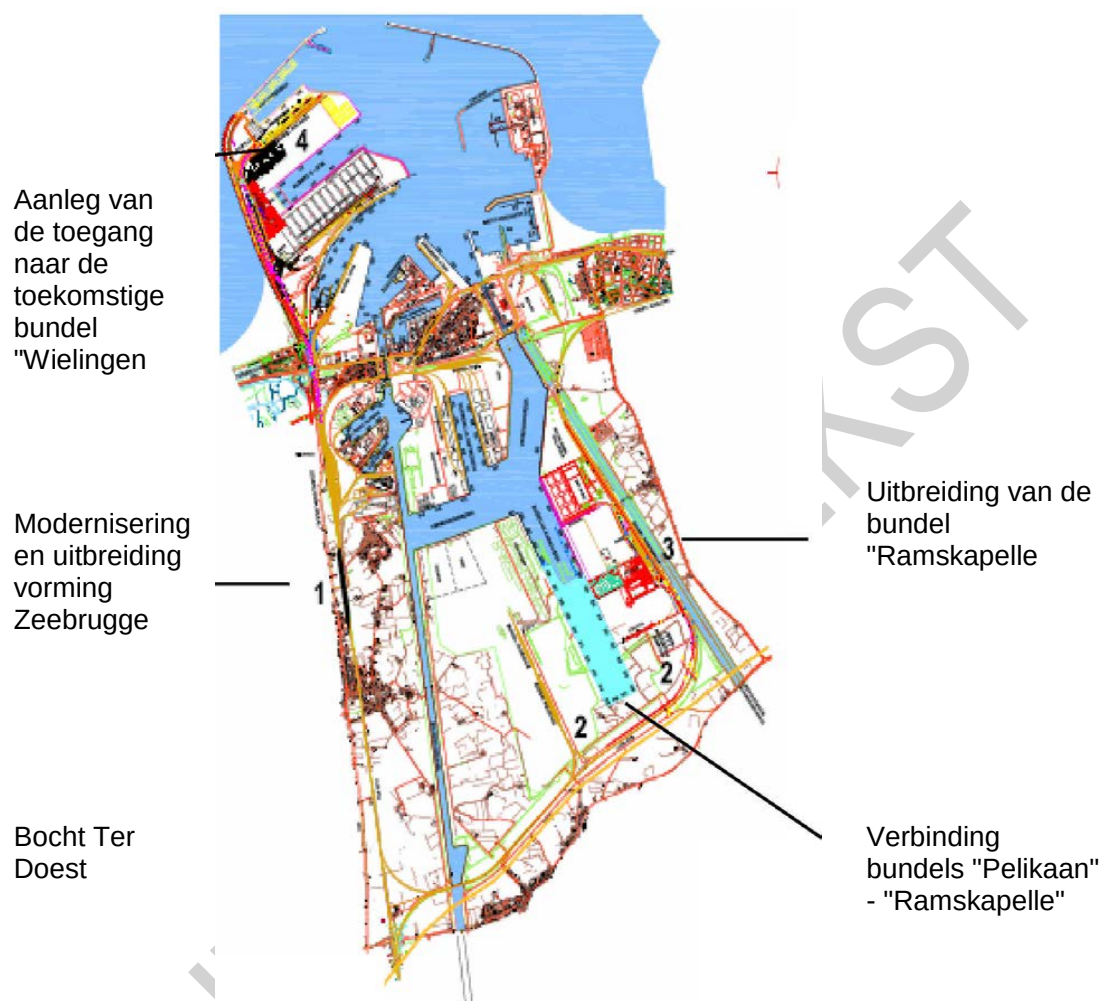
De bocht Ter Doest is één van de meest prioritaire capaciteitsuitbreidingen van het spoorwegennet ter ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Door de realisatie van deze bocht, ontstaat een spoordriehoek, die toelaat rechtstreekse treinbewegingen uit te voeren tussen Zeebrugge Vorming en de rechteroever van het Boudewijnkanaal.

Wegens uitblijven van de stedenbouwkundige vergunning en de grondverwervingen werd de aanvang van de werken uitgesteld. Bijkomende vertraging werd opgelopen door het niet tijdig leveren van de spoortoestellen voor het inbouwen van de Y Ter Doest,

De vraag stelt zich of de streefdatum van de in dienst stelling (21 december 2011) dan effectief zal worden gehaald.

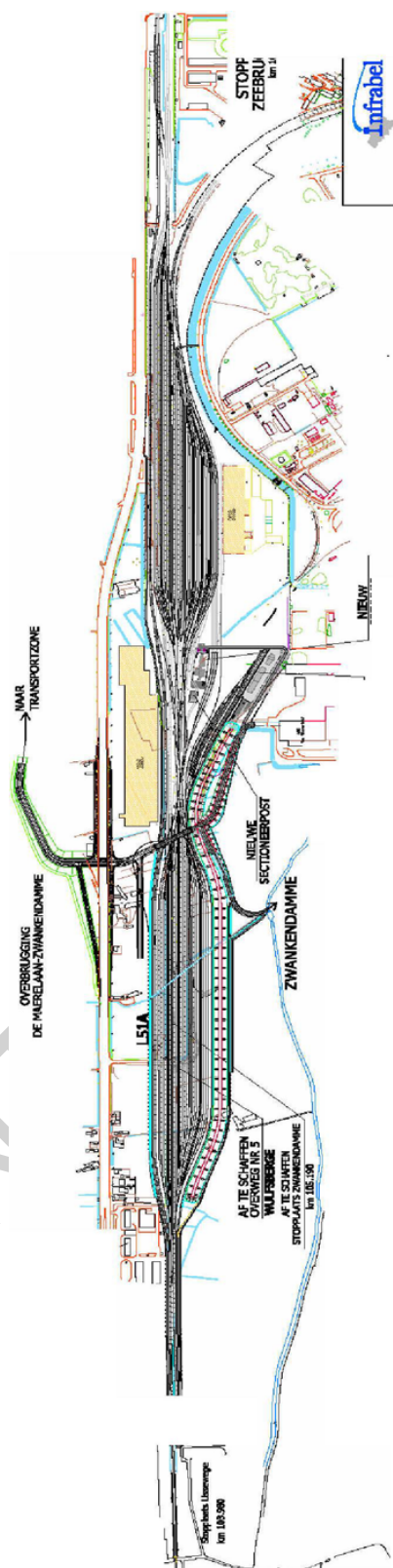
Fig. III.1.3.2.1.1.

Situering spoorbundels in haven van Zeebrugge²⁵



²⁵ Bron: Infrabel

Schematisch overzicht Zeebrugge Vorming²⁶



²⁶ Bron: Infrabel

III.1.3.2.1.2. Haven van Antwerpen

a) IJzeren Rijn

Voor de ontsluiting van de Antwerpse haven is en blijft voor de Vlaamse Regering de realisatie van de IJzeren Rijn cruciaal. Zo vermeldt het regeerakkoord 2009-2014 expliciet dat de spoorontsluiting van alle havens cruciaal en een prioritaire zorg is. Investerings in de haveninfrastructuur moeten samengaan met investeringen op het vlak van mobiliteit, met het oog op een modal shift naar spoor en binnenvaart. Daarnaast is de IJzeren Rijn niet enkel belangrijk voor de haven van Antwerpen, doch ook voor de economische ontsluiting van de Kempen en van Noord-Limburg.

De IJzeren Rijn vormt een belangrijke schakel in de Europese goederencorridor 8 (verordening 913/2010). Vlaanderen heeft de opname van de IJzeren Rijn in het TEN-T kernnetwerk bepleit bij de FOD Mobiliteit en Vervoer en de EU-Commissie. De EU-Commissie verkoos echter de Montzenroute als alternatief, zonder dat hierbij enige argumentatie werd verstrekt. Eens voldoende vooruitgang in het IJzeren Rijn dossier zal zijn geboekt, zal het Vlaamse Gewest opnieuw aandringen bij de EU-Commissie opdat de IJzeren Rijn in plaats van de Montzenroute tot het TEN-T kernnetwerk gaat behoren. De IJzeren Rijn verbinding is wel opgenomen in het uitgebreide TEN-T netwerk.

Over het verdere verloop van de realisatie van dit spoorproject worden door de federale overheid onderhandelingen met Nederland²⁷ en Duitsland gevoerd. Over de definitieve tracékeuze bestaat er consensus tussen de 3 betrokken landen.

In opdracht van Infrabel en ProRail, voerde Transport & Mobility Leuven samen met TNO Delft een maatschappelijke Kosten Baten Analyse uit over de gehele verbinding vanaf Antwerpen tot het Ruhrgebied²⁸. Deze studie is een snapshot in de tijd en gebeurde op basis van cijfers van 2007²⁹.

De conclusies van deze studie worden echter door het Vlaamse Gewest slechts gedeeltelijk onderschreven. Zo wordt onder andere de verschuiving van het goederentransport van de weg naar het spoor onderschat, terwijl Vlaanderen heel wat belang hecht aan het realiseren van de modal shift. Ook de mogelijkheden die de reactivering van de IJzeren Rijn biedt voor een verbetering van het reizigersvervoer vanuit de Kempen naar Antwerpen, voor de economische ontwikkeling en de ontsluiting van de Kempen en voor Noord-Limburg worden in de studie onvoldoende bekeken.

²⁷ Tijdens het overleg van 4 juli 2011 tussen de federale ministers van Nederland en België bevoegd voor de spoorinfrastructuur, werd afgesproken dat beide landen een uiterste inspanning zouden doen om tegen 1 november 2011 te komen tot een ontwerp van Memorandum van Overeenstemming over onder meer de verdeling tussen beide landen van de kosten op Nederlands grondgebied en over het tijdsplan voor de realisatie van het project. De vooropgestelde datum werd niet gehaald: de ambtelijke werkgroep belast met de opmaak van het ontwerp van Memorandum van Overeenstemming legt actueel de laatste hand aan dit ontwerp en aan zijn bijlagen. Vervolgens zal het concept- Memorandum van Overeenstemming onderwerp zijn van politiek overleg. (Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer)

²⁸ TML & TNO: Social cost-benefit analysis Iron Rhine (13 februari 2009)

²⁹ TNO & TML: Vervoersprognose IJzeren Rijn (8 mei 2007)

Daarnaast vermeldt de MKBA-studie als belangrijkste reden waarom de IJzeren Rijn minder goed scoort, dat de IJzeren Rijn trafiek zou aantrekken van de bestaande Montzenroute, die vandaag al intensief wordt gebruikt. Verwacht wordt dat deze laatste lijn eind 2015 haar theoretisch maximale capaciteit zal bereiken.

Bij de opmaak van de MKBA werden echter een aantal elementen niet meegenomen. Zo houdt de MKBA wel rekening met de bottleneck in Aarschot (aanpassing pas voorzien in 2020), maar niet die in Aken-West. Deze bottleneck werd destijds door de Duitse spoorlijnen DB Netz afgedaan als een probleem van operationele aard, dat in 2030 zou zijn opgelost. De verwachte capaciteitsproblemen, die zich situeren op de baanvakken vanuit Aken naar Mönchengladbach en naar Keulen, werden door DB Netz echter niet ingebracht.

In opdracht van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen, werd door Technum, Resource Analysis en Tritel de studie "Voorwaardenscheppend kader ingebruikname IJzeren Rijn voor de Kempen" opgesteld. In deze studie wordt gevraagd om bij de realisatie van de IJzeren Rijn, de nodige milderende maatregelen te voorzien om de geluidshinder en de barrièrewerking (fileproblematiek) te verminderen. Tevens wordt in de studie gepleit opdat de IJzeren Rijn over haar volledige traject zou worden geëlektrificeerd.

De infrastructuurbeheerders ProRail, DB Netz AG en Infrabel kregen van hun functioneel bevoegde ministers de opdracht de elektrificatiestudie van de IJzeren Rijn aan te vatten. ProRail en Infrabel kregen bovendien als opdracht om de met de elektrificatie samen horende kostenraming te verfijnen.

b) Tweede spoorontsluiting Antwerpse zeehaven

De tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen maakt net zoals de IJzeren Rijn onderdeel uit van het TEN-T netwerk en de Europese goederencorridor 8 (verordening 913/2010). In tegenstelling tot de IJzeren Rijn, behoort de tweede spoorontsluiting tot het TEN-T kernnetwerk, waardoor voor de realisatie van deze spoorverbinding mogelijks een beroep kan worden gedaan op EU cofinanciering.

Het project "Tweede spoorontsluiting Antwerpse Haven" is nauw verbonden met de projecten "E313 Antwerpen- Ranst", "Regionale bedrijventerrein Wommelgem – Ranst" en het project "A102". Voor elk van deze projecten moet een plan-MER worden opgemaakt. De opmaak van de plan-MER (volgens het integratiespoor) voor de "Tweede spoorontsluiting Antwerpse zeehaven" en van de plan-MER voor de E313 geschieden gelijktijdig. De studieopdracht voor het opmaken van beide plan-MER's voorziet eveneens in de opmaak van een MKBA. Het Departement MOW treedt op als procesbegeleider voor het globale project "Tweede spoor – E313 – ENA – A102".

In de plan-MER voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, zullen volgende tracévarianten worden bekeken:

1. het geoptimaliseerde tracé 2000 - 2002, met inbegrip van diverse uitvoeringsvarianten;
2. het tracé R11, zijnde een tunnel onder de Krijgslaan en vervolgens samen sporen met de spoorlijn 15 naar Lier, die op 4 sporen wordt gebracht;
3. een geboorde tunnel van 24 km tussen Schoten en Lier.

Volgens de huidige planning "Opmaak plan-MER Tweede Spoorontsluiting" wordt de Nota Publieke Consultatie (NPC) in de loop van de maand januari 2012 voor goedkeuring door Infrabel ingediend bij de dienst MER. De door de dienst MER goedgekeurde NPC zal vervolgens voor de bevolking officieel in openbaar onderzoek worden gesteld.

Op basis van de resultaten van voormelde plan-MER's en van de technische haalbaarheidsstudies zal vervolgens een voorstel van tracékeuze "Tweede spoorontsluiting" worden opgemaakt en voor principiële beslissing worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Rekening houdende met de doorlooptijd van de diverse administratieve procedures, mag verwacht worden dat de start van de realisatie van de tweede spoorontsluiting ten vroegste begint in de loop van 2014.

De uitvoeringstermijn van het project is functie van de weerhouden variante (6 à 10 jaar).

c) Vertakking 'Oude Landen' te Ekeren

Dit tracé was oorspronkelijk het eerste tracé van het project tweede spoorontsluiting van de Antwerpse Haven. De werken voor de realisatie van de vertakking 'Oude Landen' omvatten hoofdzakelijk het op 4 sporen brengen van de lijn 27A in de zone van Ekeren en de aanleg van een ongelijkgrondse vertakking tussen de bestaande spoorlijn 27A en de nieuw te realiseren spoorlijn 16A in de omgeving van het natuurgebied "Oude Landen".

Het ontwerpbesluit houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren" werd op 27 mei 2011 door de Vlaamse Regering goedgekeurd.

Een aanvraag tot bekomen van de stedenbouwkundige vergunning werd door Infrabel ingediend bij de stad Antwerpen, die hierover medio november 2011 een ongunstig advies verstrekke.

De in dienst stelling van het spoortracé "Oude Landen", volgens de recentste planning voorzien voor eind 2014, kan hierdoor vertraging oplopen.

d) Linkerscheldeoever

❖ Ontsluiting Deurganckdok

Dit project omvat de werken die nodig zijn voor de spoorontsluiting van de nieuwe havenontwikkelingen op de Linkerscheldeoever van de Antwerpse haven, zoals:

- de spoorontsluiting Deurganckdok, Verrebroekdok, en enz.
- de aanleg van de luslijn 208/2 (L211 – 208) met de daarop gelegen spoorbundels Liefkenshoek, Kalishoek, Krommenhoek, Doel, Arenberg.

Voor de westelijke spoorontsluiting van het Deurganckdok was oorspronkelijk louter een enkelspoor gepland. Later werd gevraagd om een tweede spoor bij te leggen. De werken van het eerste spoor met volledige signalisatie werden eind 2009 voltooid. Het einde van de werken voor beide sporen is voorzien tegen 2011.

De bundels Krommenhoek, Kalishoek en Doel zullen pas na 2012 volledig operationeel zijn.

❖ Spoorlijn 10 Antwerpen-Linkeroever – Kennedytunnel

Dit werk omvat de ont dubbeling en de elektrificatie van de lijn 10 en de nodige aanpassingen aan bundel Zuid en de aanleg van de lijn 10/1 (Gentboog).

De Gentboog in Melsele verbindt de spoorlijn 10 met de spoorlijn 59 Antwerpen – Gent. Hierdoor kunnen de treinen rechtstreeks rijden van Antwerpen-Linkeroever richting Gent, Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk.

De werken zijn voltooid.

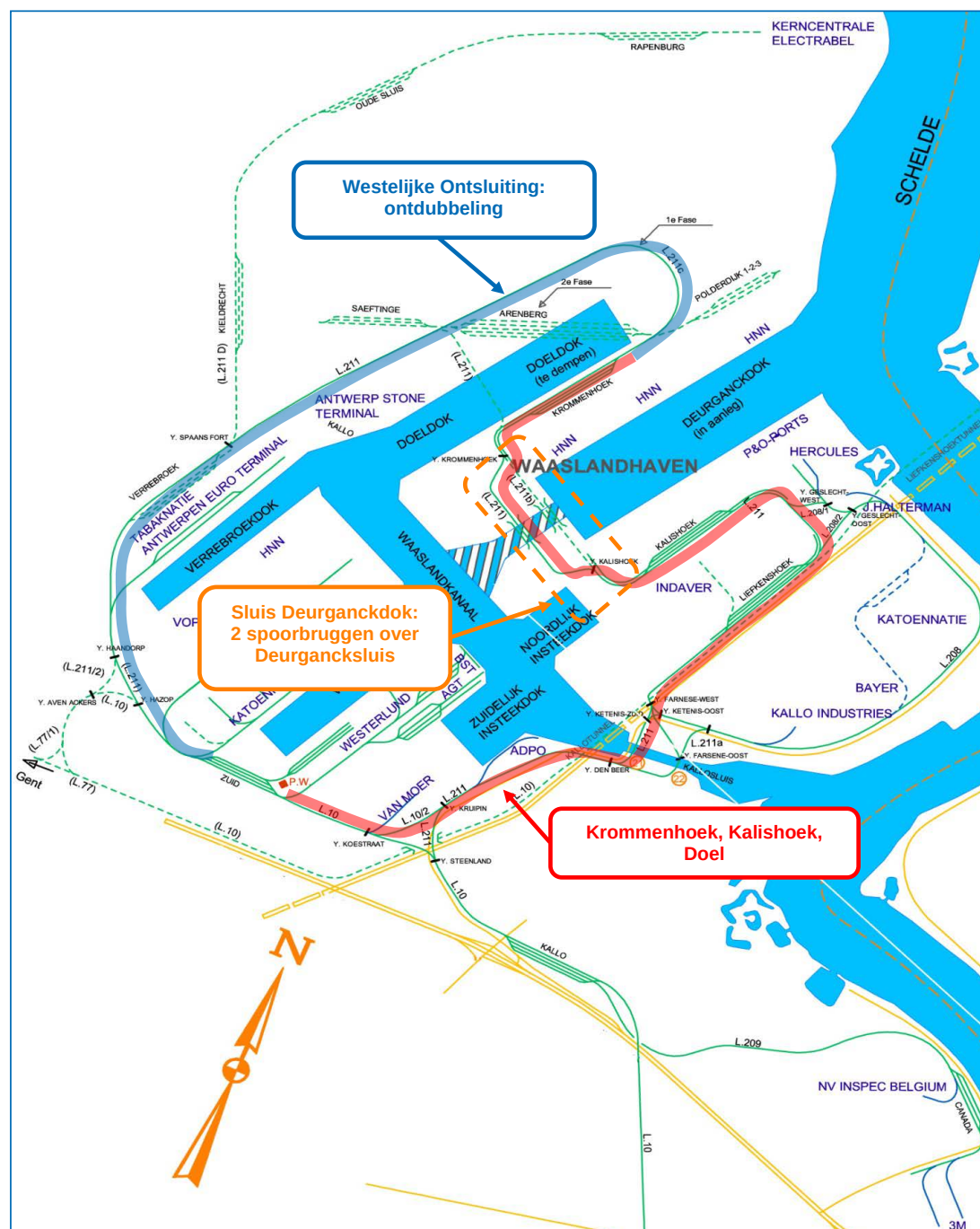


Fig. III.1.3.2.1.2.

Overzichtsplan spoorontsluiting Linkerscheldeoever ³⁰

³⁰ Bron: Infrabel

❖ **Liefkenshoekspoortunnel**

Door de nieuwe Liefkenshoekspoortunnel onder de Schelde wordt een rechtstreekse spoorverbinding gecreëerd tussen het havengebied op de Linkeroever van de Schelde en het havengebied op de Rechteroever. Aldus zal het goederenverkeer, dat op Linkeroever wordt gegenereerd, op een vlotte manier afgehandeld worden zonder interferentie met het reizigersverkeer op de lijn 59.

Door de tunnel zal een rechtstreekse verbinding worden gevormd tussen de bundel Zuid op Linkeroever, die thans het knooppunt is van de spoorexploitatie in dit havengebied, en de Rechteroever. Op Rechteroever zal er aansluiting zijn op het vormingsstation Antwerpen Noord (de draaischijf van waaruit de meeste internationale goederentreinen de haven van Antwerpen verlaten) en op de bestaande goederenassen in zuidelijk/oostelijke en noordelijke richting (lijnen 27A en 11) alsook op de geplande tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.

De Liefkenshoekspoorverbinding is een project met cofinanciering³¹ door het Vlaamse Gewest.

Door het maken van de gedetailleerde uitvoeringstudie is gebleken dat de totale uitvoeringstermijn van de werken 5,5 jaar zal zijn in plaats van de origineel voorziene 4 jaar.

Het project verloopt volgens schema en zou tegen 31 augustus 2014 volledig moeten gerealiseerd zijn.

e) **Uitbreiding spoorlijn 11 Antwerpen – Bergen op Zoom**

De lijn 11 is een goederenverbinding tussen de Antwerpse haven (Antwerpen-Noord) en het Nederlandse spoornet ter hoogte van Woensdrecht, richting Bergen-op-Zoom en verder naar onder meer Rotterdam. Daarbij wordt een nieuwe grensovergang gecreëerd ten noordoosten van Zandvliet, nabij de grensovergang van de autoweg A12.

De spoorlijn 11 bestaat al voor het grootste deel op Belgisch grondgebied en ligt over een vrij grote afstand in de middenberm van de A12. Dit gedeelte is momenteel nog enkelsporig. Op Nederlands grondgebied echter moet nog heel wat gerealiseerd worden. Zo zijn er ingrijpende inpassingsmaatregelen noodzakelijk ter hoogte van Bergen op Zoom en Roosendaal. Wil men deze lijn uitbouwen, dan dient het overleg met Nederland over dit dossier te worden heropgestart.

De lijn zou een ontlastend van de lijn 12 Antwerpen – Essen kunnen betekenen, die door de stijging van het binnenlands reizigersverkeer en de invoering van voorstadsverkeer goederenrijpaden zal verliezen.

³¹ Co-financieringsovereenkomst van 20 december 2007 betreffende de Liefkenshoekspoortunnel in de haven van Antwerpen afgesloten tussen Infrabel NV, NMBS Holding NV en het Vlaamse Gewest

III.1.3.2.1.3. Haven van Gent

a) Uitbreidingswerken binnen de haven

Om het Kluizendok beter te bedienen, wordt de bundel Zandeken uitgebreid. Dit project, met als vermoedelijke einddatum eind 2012, omvat:

- de aanleg van 8 bundelsporen en één omloopspoor in eerste fase (eindstadium 16 sporen);
- de aanleg van een enkel spoor naar de al bestaande kaaisporen aan de noordkant van het Kluizendok;
- de aanleg van een enkel spoor tot aan de zuidzijde van het Kluizendok met aan het uiteinde een bundel.

Op de rechteroever van het Sifferdok worden de sporen en de spoortoestellen in de bestrating op de kaaien, in samenwerking met het Havenbedrijf Gent, nagekeken, hersteld en vervangen waar nodig. Het havenbedrijf en Infrabel hebben de werken opgestart.

Door de creatie van de spoorbundel Groene Banaan wordt extra opstelcapaciteit gerealiseerd aan de buitenzijde van het vormingsstation Gent-Zeehaven. De bundel Groene Banaan bestaat uit 2 deelbundels. Eén van 6 sporen, waarvan de 4 buitenste sporen zijn aangelegd. De aanleg van de 2 middelste sporen, waarvan de plaats momenteel gebruikt wordt als opslag van spoormaterieel, en van de tweede deelbundel van 8 sporen moeten nog opgenomen worden in de werkplanning van Infrabel.

b) Doortrekking van de goederenlijn 204

Voor de doortrekking van de goederenlijn 204 van Gent naar Axel is nog geen timing beschikbaar. Deze werken zijn niet prioritair voor Vlaanderen.

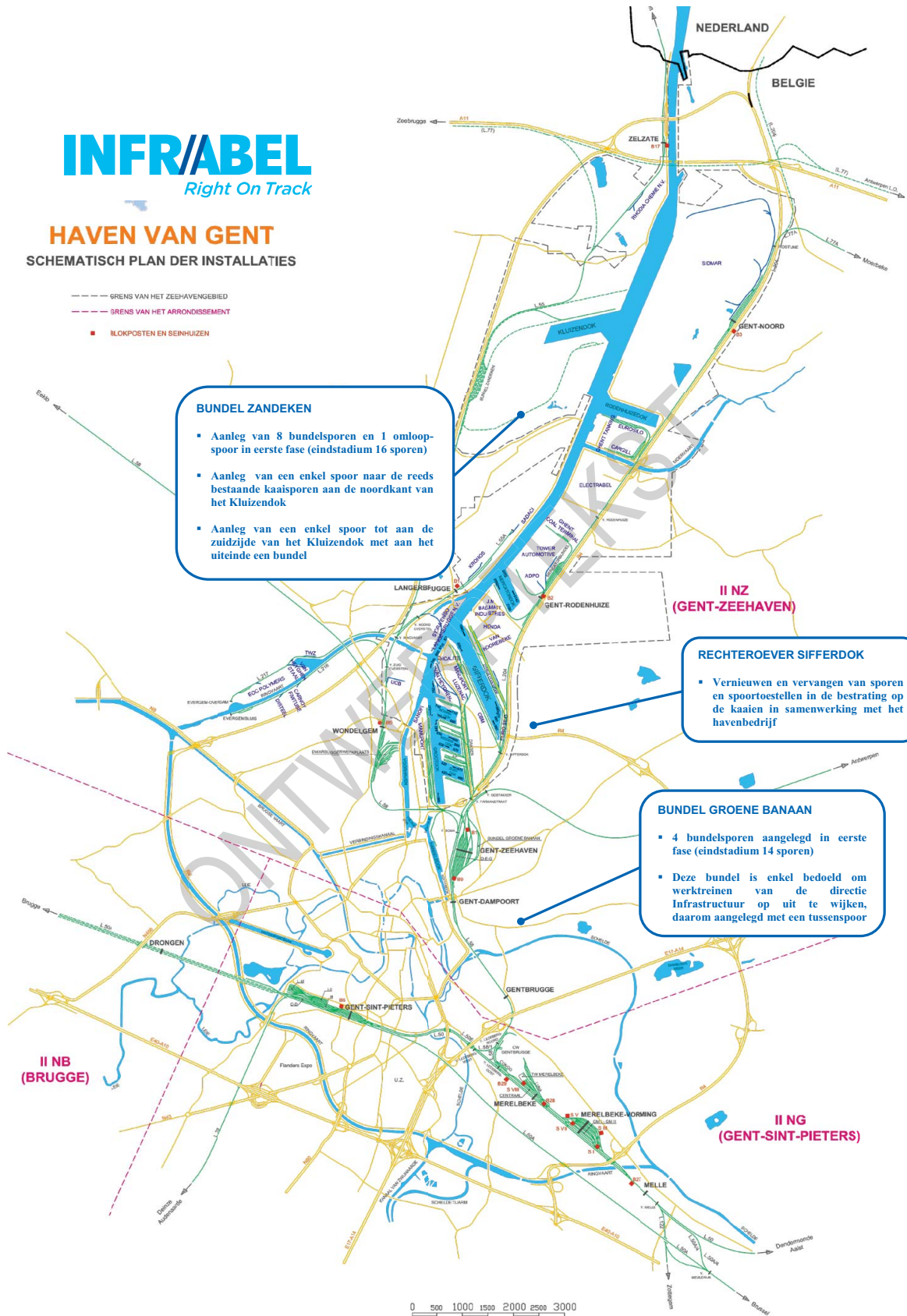
INFRABEL

Right On Track

HAVEN VAN GENT

SCHEMATISCH PLAN DER INSTALLATIES

- GRENS VAN HET ZEEHAVENGEBIED
- GRENS VAN HET ARRONDISSEMENT
- BLOKPOSTEN EN SEINHUZEN



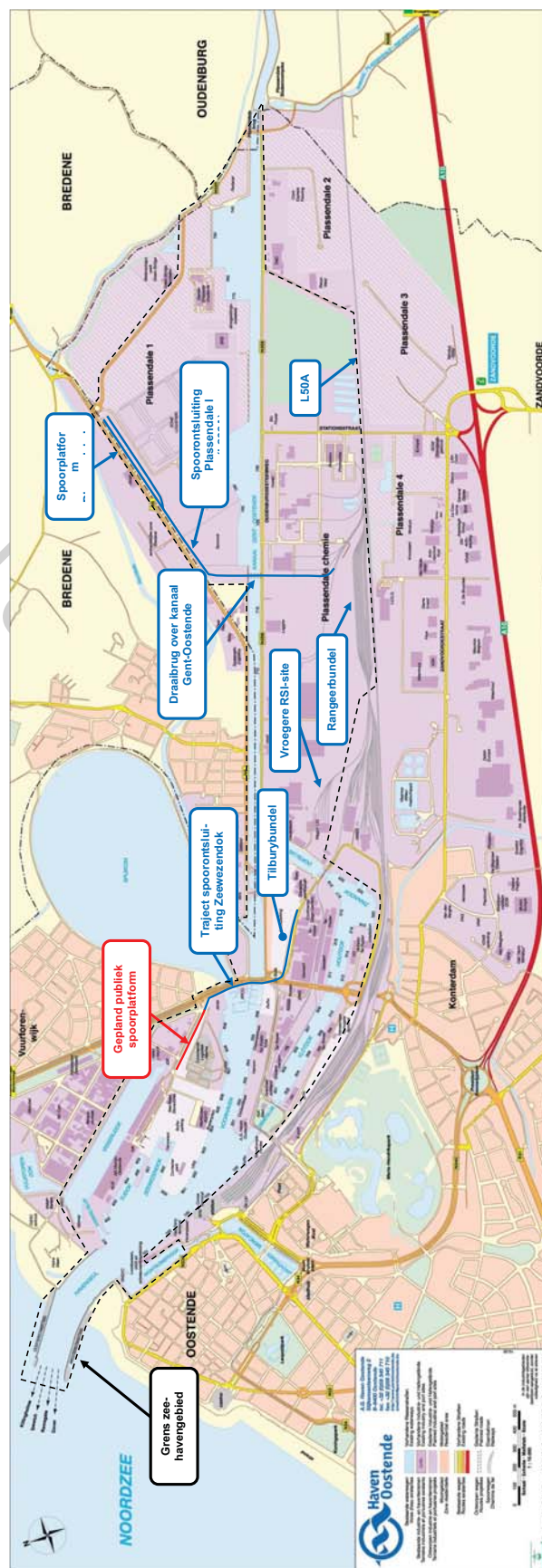
III.1.3.2.1.4. Haven van Oostende

De spoorwerken in de haven van Oostende hadden vooral betrekking op de ontsluiting van het industrieterrein Plassendale (nieuwe lijn 202A). Deze werken zijn voltooid.

Een uitbreiding naar de toekomst toe, is het opnieuw spoorgebonden maken van de omgeving van het Zeewezendok voor de trafiek van containers die thans op de Tilburybundel worden behandeld. Het betreft hier een publiek spoorplatform met 3 sporen. De werken zijn aangevat en zullen medio 2012 voltooid zijn.

ONTWERP TEKST

HAVEN VAN OOSTENDE, DIVERSE UITBREIDINGSWERKEN OVERZICHTSPLAN ³²



³² Bron: Infrabel

*III.1.3.2.2. Capaciteitsverhoging**III.1.3.2.2.1. Zeebrugge –Gent – Antwerpen**a) Aanleg van een 3^{de} spoor tussen Brugge en Zeebrugge*

De aanleg van het derde spoor is voorzien voor februari 2010 tot juni 2016.

Projectwijzigingen maakten de opmaak van een geactualiseerd milieueffectrapport voor het gehele 3^{de} spoor tussen Brugge en Dudzele noodzakelijk.

Op 15 juni 2011, bekwam Infrabel de ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een MER voor het project “Aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele te Brugge” mits de voorgestelde milderende maatregelen worden nageleefd (ontheffingsdossier OHPR0414).

b) Aanleg van 3^{de} en 4^{de} spoor tussen Gent en Brugge

Dit project bestaat uit:

- de aanleg van een 3^{de} en een 4^{de} spoor langsheen de huidige spoorlijn 50A tussen Gent en Brugge;
- de afschaffing van alle overwegen tussen Gent-Sint-Pieters en Brugge;
- de aanleg van een ongelijkgrondse vertakking ter hoogte van de Snepkaai te Gent.

Het volledige project is onderverdeeld in 5 deelprojecten, hierna opgesomd in dalende volgorde van prioriteit:

- de vertakking Snepbrug tot de Ringvaart (in dienst sinds eind 2009)
- het vak Gent – Landegem (2004-2012) met de doortocht door Drongen en de afschaffing van 3 overwegen gelegen in de verlenging van Landegem;
- het vak Beernem – Brugge met de afschaffing van 4 overwegen tussen Beernem en Oostkamp, de doortocht Oostkamp en de doortocht Beernem;
- het vak Landegem – Aalter; Infrabel voorziet dat de eigenlijke werken begin 2013 zullen starten;
- het vak Aalter – Beernem.

c) Vertakkingen Ledeberg – Melle en Schellebelle

Het baanvak Ledeberg - Schellebelle van de lijn 50 (Brussel-Noord - Aalst - Gent-Sint-Pieters) omvat hoofdzakelijk twee delen:

- het viersporig baanvak Ledeberg - Melle;
- het dubbelsporig baanvak Melle - Schellebelle.

De problemen op dit baanvak zijn zowel de veroudering van sommige installaties, als de verzadiging of het gebrek aan capaciteit van de lijn in de vertakkingen Schellebelle (met station) en tussen Melle en blok 27 (flessenhals met stopplaats).

Schellebelle fungeert met zijn wijksporen als buffer voor goederenverkeer en, bij incident voor reizigersverkeer.

Voor de aanleg van het derde en vierde spoor te Melle en het afschaffen van overweg 84 te Wetteren moet de haalbaarheidsstudie nog worden begonnen.

De werken in het station van Merelbeke naderen hun voltooiing..

d) Merelbeke-vorming

Merelbeke-vorming, nog voorzien in het herziene Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, is afgeschaft. Een groot deel van de terreinen zal worden overgedragen naar B-Technics (NMBS), die er een overdekte tractiewerkplaats en enkele kuisplatforms voor het onderhoud van het GEN-materieel zal bouwen. Rond 2015 zullen deze bouwwerken voltooid zijn.

III.1.3.2.2.2. Andere knelpunten

In De Pinte komen 3 lijnen samen namelijk lijnen 73, 75 en 86 die verder tot Gent Sint-Pieters beschikken over één dubbelspoor. De lijnen 73 en 75 worden eveneens gebruikt voor het goederenverkeer afkomstig van de havens van Zeebrugge en Antwerpen. Bij piekmomenten leidt dit tot vertragingen.

Andere knelpunten op het vlak van vlotte doorstroming tijdens piekperiodes zijn:

- de aansluiting van spoorlijn Denderleeuw – Brussel op de lijn 50A;
- Y Zandberg te Kortrijk (spoorlijnen 75 en 89).

De reistijd op de spoorlijnen 16 en 35 wordt sterk beïnvloed door de driehoek van Aarschot ³³.

³³ Driehoek van Aarschot vormt ook een bottleneck op de Montzenroute.

III.1.3.3. Stations en stationsomgevingen

Bijlage 5 aan de samenwerkingsovereenkomst voorziet in de verbetering van het onthaal van de reizigers in volgende belangrijke stations in Vlaanderen.

Tabel III.1.3.3. geeft een overzicht van de stand van realisatie van deze verbeteringswerken.

Tabel III.1.3.3.
Stationsomgevingen

Station	Stand van realisatie			
	In studiefase	Samenwerkings-protocol	In uitvoering	Voltooid
Aalst			x	
Antwerpen-Centraal				x
Antwerpen-Berchem				x
Blankenberge	x			
Brugge ³⁴		x		
Denderleeuw	x			
Dendermonde	x			
Gent-St. Pieters			x	
Kortrijk	x	x		
Leuven			x	
Lokeren	x			
Mechelen	x	x		
Mol			x	
Oostende	x			
Oudenaarde	x			
Sint-Niklaas ³⁵				x
Vilvoorde	x			
Zottegem	x			

³⁴ De perrons, onderdoorgangen en het Kamgebouw zijn grotendeels afgewerkt; het oude stationsgebouw moet nog worden gerenoveerd

³⁵ Het stationsgebouw van Sint-Niklaas is afgewerkt. Er wordt nog gewerkt aan de vernieuwing van de perrons.

III.1.4. Samenvattende evaluatie

Uit de evaluatie van het huidige samenwerkingsakkoord kunnen volgende conclusies getrokken worden:

1. Bijna alle voor Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken, opgenomen in het meerjarenplan 2001-2012, hebben vertraging opgelopen. Sommige andere projecten werden zelfs helemaal niet opgestart. De tabel III.1.2.1 geeft hiervan een beknopt overzicht. De oorzaak van deze vertraging is niet altijd gekend. De vele noden versus de beperkte budgettaire middelen spelen hier ongetwijfeld ook een rol. Bovendien wordt er met vertraging gerapporteerd over de vordering van deze werken, wat snel ingrijpen nagenoeg onmogelijk maakt. De rapportering over de vordering van voor Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken is voor verbetering vatbaar.
2. Via pré- en cofinanciering kan Vlaanderen de realisatie van sommige infrastructuurwerken vroeger laten realiseren, mits hiertoe de wettelijke basis aanwezig is. In de huidige overeenkomsten ontbreken echter concrete afspraken tegen wanneer een bepaald spoortraject operationeel moet zijn.
3. De 60/40-verdeelsleutel: het Vlaams Parlement heeft in 2008 gevraagd om de kredietverdeling te laten geschieden op basis van objectieve criteria. Deze objectieve criteria zijn tot op heden nergens in gemeenschappelijk overleg vastgelegd.
4. De grootscheepse studie naar de mobiliteitsbehoeften in België werd niet uitgevoerd zodat geen vergelijking kon gemaakt worden met de Vlaamse studies en vooruitzichten ter zake, noch een evaluatie kon uitgevoerd worden van de potentiële rol van het spoor in dat kader.

BIJLAGE 3:

De lijst met pre- en cofinancieringen

De lijst met pre- en cofinancieringen

1. Cofinanciering Vernieuwen goederen spoorlijn 20 baanvak Lanaken – Nederlandse grens, overeenkomst van 8 mei 2004
2. Contract betreffende de prefinanciering van de te realiseren spoorweginfrastructuur in de haven van Zeebrugge, d.d. 5 december 2006
3. Liefkenshoekspoorverbinding in de haven van Antwerpen – Overeenkomst van cofinanciering, d.d. 20 december 2007