



Vlaams
Parlement

vergadering **C105**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 januari 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over innovatie in het betalend individueel personenvervoer – 894 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de taxiregelgeving – 906 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitblijven van een nieuw meerjaren-investeringsplan van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse spoorstrategie – 918 (2015-2016)	7

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over innovatie in het betalend individueel personenvervoer

– 894 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de taxiregeling

– 906 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Collega's, het is vandaag Gedichtendag. Ik heb gisteravond heel wat gedichten gelezen en ik heb gekozen voor een gedicht van een groot, Vlaams dichter: Herman de Coninck. Herman de Coninck verstond de kunst om met weinig woorden veel te zeggen. Een kleine oproep voor vandaag.

Twee soorten niets

*Luxe is het verschil tussen
in een auto rijden zonder autoradio,
en in een auto rijden met een autoradio
die niet aanstaat.*

*Stilte is het verschil tussen
niets zeggen, en alles al gezegd hebben.
Tussen gewone stilte, en de stilte
na de laatste regel van een gedicht
over de stilte.*

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Collega's, ik ga ook beginnen met een gedicht. Ik heb gekozen voor Emile Verhaeren, een Vlaming in hart en nieren, die wel in een tijd leefde dat men het enkel – helaas – in het Frans kon maken in de literaire wereld. Ik heb naar een vertaling gezocht, maar die was niet zo goed dat ik de oorspronkelijke tekst kon vervangen door de vertaling. Ik ga dus een ode brengen – een kort stukje maar – aan mijn eerste grote liefde, de Schelde. Ik zal het dus wel in het Frans doen.

*Escaut,
Sauvage et bel Escaut,
Tout l'incendie
De ma jeunesse endurente et brandie,
Tu l'as épanoui :
Aussi,
Le jour que m'abattrait le sort,
C'est dans ton sol, c'est sur tes bords,
Qu'on cachera mon corps,
Pour te sentir, même à travers la mort, encor !*

Ook Emile Verhaerens graf, erfgoed trouwens, ligt aan de oevers van de Schelde.

Collega's, op 26 maart 2015 werd een voorstel van resolutie ingediend waarin werd opgeroepen om in nauw overleg met alle stakeholders en op basis van een uitvoerige juridische analyse de Vlaamse taxiregeling en de reglementering voor het vervoer van voertuigen met bestuurder, te actualiseren. We vragen om op die manier innovatie in de sector toe te laten, de historisch gegroeide

overdreven regellast in te perken en om dat in nauw overleg met alle stakeholders te doen. In het voorstel van resolutie werd ook gewezen op evoluties in andere landen die nauw zouden moeten worden opgevolgd. We vragen ook dat er overlegd wordt met de federale overheid zodat de federale beslissingen in lijn liggen met onze uitgangspunten.

Dit voorstel van resolutie werd unaniem goedgekeurd. Minister, u hebt zelf gezegd dat u daarmee aan de slag wou en een wettelijk kader wilt scheppen onder de noemer 'gelijk werk, gelijke wetten'. U verwees ook naar een aantal mogelijke praktijkvoorbeelden uit binnen- en buitenland. U ging werken aan een concept-nota. Recent deed de federale staatssecretaris een aantal uitspraken. Hij zei dat het probleem niet enkel Uber is, maar dat er ook in de klassieke taxisector nog misbruiken zijn, waar mensen door te stringente regelgeving in de grijze zone worden gedwongen. Hij zou gesprekken opstarten met Uber en anderen, met het oog op het doorgeven van gegevens aan de fiscus en de sociale zekerheid. Onze bekommernis was immers ook een soepele regelgeving, 'gelijk werk, gelijke wetten', maar ook rechtszekerheid en niets in de grijze, laat staan zwarte zone.

Minister, wat is de stand van zaken? Wat zijn de stappen die u hebt gezet? Welke stappen zullen nog worden gezet om tot een herwerking van de regelgeving te komen? Op welke manier zal de actualisering en modernisering worden doorgevoerd, waarbij innovatie in de sector wordt verzoend met het principe 'gelijk werk, gelijke wetten' en de veiligheid van de passagiers?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik begin ook met een gedicht.

*In de eeuw van de snelheid proberen mens te blijven, zich niet laten opjagen.
Ook de slak bereikte de Ark van Noë.*

Ik heb dit gedicht om vier redenen gekozen. Een, gevolg gevend aan uw oproep is het een kort gedicht. Twee, de relativiserende inhoud van het gedicht. Drie, ik dacht dat het met de woorden 'snelheid' en 'bereikte' passend was voor de commissie Mobiliteit en Openbare Werken. Vier, de belangrijkste reden is dat dit gedicht is geschreven door Phil Bosmans, geboren in en ereburger van Meeuwen-Gruitrode.

Over naar de orde van de dag, na de stilte.

Minister, mevrouw De Ridder verwees daarnet naar het moment van de indiening van het voorstel van resolutie. Ik verwijs naar de goedkeuring ervan. Op 17 juni 2015 keurde dit parlement kamerbreed het voorstel van resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer goed.

Ik heb deze vraag ingediend naar aanleiding van het onderzoek van staatssecretaris Tommelein waaruit bleek dat tot een op vijf taxichauffeurs zich regelmatig bezondigt aan zwartwerk. O ironie, een van de grote argumenten van de taxisector tegen concurrenten uit de disruptieve economie was net de sociale fraude. We weten ondertussen dat de bekendste spelers uit die disruptieve economie 100 procent fiscale klaarheid en openheid willen scheppen.

Daarenboven vraagt de taxisector om flexi-jobs mogelijk te maken in hun sector. Ook dit lijkt sterk op het businessmodel van de nieuwe spelers die vaak met zelfstandigen in bijberoep werken, maar dit zijn grotendeels federale bevoegdheden. Ook de gewesten hebben belangrijke bevoegdheden in deze kwestie.

Ik verwijs naar wat we concreet vroegen met onze resolutie aan de Vlaamse Regering: "1° op basis van een uitvoerige juridische analyse de Vlaamse

taxiregelgeving en de reglementering voor het vervoer van voertuigen met bestuurder op een zodanige manier te actualiseren dat het innovatie binnen de sector toelaat en de historisch gegroeide overdreven regellast inperkt; 2° de nieuwe regelgeving vorm te geven in nauw overleg met alle stakeholders, in de eerste plaats de gebruikers, maar ook de aanbieders van betalende taxidiensten zoals de taxifederaties, aanbieders van platformen waar gebruikers en aanbieders elkaar vinden, alsook andere nieuwe spelers, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de centrumsteden; 3° evoluties in andere landen van nabij op te volgen om tijdig te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen inzake het taxivervoer; 4° overleg te plegen met de federale overheid zodat de wijzigingen die aan de relevante federale wetgeving worden aangebracht in lijn liggen met de uitgangspunten en doelstellingen van de Vlaamse Regering.”

Minister, hoever staat u met uw juridische analyse en met de suggesties voor actualisering van de regelgeving? In hoeverre hield u al overleg met de stakeholders? Gebeurde dit enkel bilateraal of hield u ook al rondetafelgesprekken? Wat was het resultaat? Hoe zit het met het gevraagde overleg met de federale overheid?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal niet dichten, doch u met mijn antwoorden trachten te verlichten. *(Gelach)*

Dat is eigen werk. *(Gelach)*

In september gaf ik in deze commissie toelichting bij de situatie en het traject dat we doorlopen op dit vlak. De doelstelling is de modernisering van de taxi-regelgeving, de dynamiek in de sector aangrijpen om de bestaande wetgeving te moderniseren en nagaan of nieuwe innovatieve vervoersconcepten hierin kunnen worden ingepast. De resolutie is daarbij vanzelfsprekend het richtsnoer.

Ik heb ondertussen contact gehad met de klassieke taxisector, maar ook met Uber heeft mijn kabinet op regelmatige ogenblikken overleg. De tegenstellingen zijn scherp. De taxisector streeft naar een opwaardering van de rol van de taxi binnen een eerder gesloten systeem. De alternatieve spelers stellen het gebrek aan marktwerking in vraag en willen alles opengooien. Het is dus geen eenvoudige opdracht.

Ik heb aan Uber gevraagd om rechtstreeks met de taxisector in dialoog te gaan. Dat is ondertussen gebeurd, meer bepaald in de Permanente Contactcommissie voor Taxikwesties die in november is samengekomen op het stadhuis van Antwerpen. Naast een vertegenwoordiging van de Antwerpse Provinciale Taxi Unie (APTU) en de Nationale Groepering van ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur (GTL) was inderdaad ook een vertegenwoordiging van Uber aanwezig. Dat heeft niet meteen tot een oplossing geleid, maar het is positief dat er luisterbereidheid is aan beide kanten van de onderhandelingstafel.

Inzake de gesprekken met het federale beleidsniveau wil ik eerst het huiswerk op Vlaams niveau maken. Ik weet dat staatssecretaris Tommelein openstaat voor vernieuwing en innovatie. Op dat vlak verwacht ik niet zoveel tegenkanting. Ik wil een en ander eerst wel afwerken op Vlaams niveau en de administratie is bezig met de vertaling daarvan in een conceptnota. We streven het principe na 'gelijke wetten voor gelijk werk', dus een gemeenschappelijk kader voor alle taxidiensten. De centrale focus ligt op de klant en administratieve vereenvoudiging. Er moet ook focus zijn op kwaliteit. Daar bedoelen we concreet mee dat er een modernisering moet komen van de betalingsmethoden, de contracten en een flexibele prijszetting. We moeten een wettelijk kader creëren waarmee we ook invulling kunnen geven aan het concept basisbereikbaarheid en daaraan gekoppeld de betrokkenheid van de

lokale besturen. We moeten nagaan of we de ratio van de vervoersregio's ook kunnen toepassen. Vandaag is er een gemeentelijke bevoegdheid.

Als we op het niveau van de vervoersregio's ook taxidiensten willen inschakelen, bijvoorbeeld voor de last mile, moeten we nagaan of we kunnen komen tot enige uniformiteit inzake regelgeving voor taxi's. Ik wil de timing van het voorjaar handhaven. Ik wil wel behoedzaam te werk gaan, gelet op de moeilijkheden die deze discussie heeft veroorzaakt. Ik verwijs dan naar Brussel of Parijs waarbij niet alleen de weg maar ook het debat volledig geblokkeerd is. Dat wil ik vermijden in Vlaanderen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, het is goed dat u de resolutie als richtsnoer gebruikt, dat kunnen we alleen maar toejuichen. Het is ook goed dat u verder gaat. En dan hoor ik goede zaken zoals het gemeenschappelijk kader, de focus op klantgerichtheid, de kwaliteit, de administratieve vereenvoudiging en de flexibele prijssetting. Dat laatste zal niet eenvoudig zijn voor de klassieke taxisector.

Ik heb nog een bijkomende vraag, minister. Hebt u al nagedacht hoe u de taxi's zult kunnen inschakelen in die proeftuinen in het kader van de basisbereikbaarheid? Daar zult u ook naar een tijdelijk systeem moeten gaan voor de looptijd van de proeftuinen. Alle parameters zijn vastgelegd, het zal dus een soort van proefsetting worden. Mij lijkt het nuttig om de taxisector daarbij te betrekken en de nieuwe regelgeving te laten proefdraaien om te zien of die voldoende flexibel is om de last mile mee te kunnen bedienen.

Voor het overige ben ik heel benieuwd naar de conceptnota die in het voorjaar zal verschijnen. Ik stel voor dat die dan meteen in de commissie kan worden besproken.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik begrijp dat u met de taxisector hebt gesproken, en ook met Uber. We zullen dat binnenkort dan wel lezen in het weekblad Humo. Dat is heel belangrijk in het kader van de basisbereikbaarheid. Dat geeft u zelf aan. U hebt als timing het voorjaar vooropgesteld. Volledigheidshalve wil ik daar altijd het jaartal bij vragen, ook om de urgentie daarvan te benadrukken.

Wanneer we die basisbereikbaarheid willen invoeren, zullen we op dat moment klaar moeten zijn met onze regelgeving. Zo niet, komen we te laat om dit in te schuiven in ons model. Is die timing haalbaar, los van de timing die vooropgesteld is voor de conceptnota?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik was ook heel benieuwd naar uw antwoord over het al dan niet handhaven van uw ambitie om in het voorjaar een conceptnota ter goedkeuring te kunnen voorleggen aan de regering. Ik juich toe dat u die timing wenst te behouden omdat dat belangrijk is. We moeten stappen vooruit zetten want dit is een belangrijke problematiek. Vanuit Vlaanderen moeten we nieuwe, moderne concepten kansen geven en daar een ruimtelijk juridisch kader voor creëren, waarbij de klassieke sector stappen vooruit kan zetten en meer innoverend te werk kan gaan. 'Gelijk werk voor gelijke wetten' is een belangrijk principe. Klantvriendelijkheid moet uiteraard vooropstaan. Ik wil verwijzen naar het baanbrekend werk van uw onvermoeibare collega-staatssecretaris die bevoegd is voor de Noordzee, die op 20 januari een historisch akkoord heeft bereikt met de vakbonden, de werkgeversorganisaties van de taxisector, de inspectiediensten om juist dat gelijke speelveld met gelijke wapens

te creëren. Minister, ik hoop echt dat we vanuit de kracht van de verandering die hier en daar wordt geponeerd, dezelfde dynamiek aan de dag kunnen leggen en dat Vlaanderen eindelijk de toekomst kan omarmen. Vlaanderen moet vooruit en moet de toekomst mee vorm kunnen geven. We rekenen andermaal op uw daadkracht, minister.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat de mogelijke toepassingen in het kader van de proeftuinen betreft, stuiten we op meerdere decretale bepalingen. Vandaar dat we nu ook werk maken van een soort regelluwe zone op dat vlak. Ik bedoel dan mogelijke afwijkingen van de huidige decretale bepalingen, meer bepaald het decreet op het personenvervoer en het decreet Basismobiliteit. Wanneer we met de proeftuinen de vrijheid willen geven om te werken met private taxidiensten voor de last mile, dan moeten we die incorporeren in de regelluwe zone.

Wat de timing betreft, spreken we inderdaad nog steeds over dit voorjaar, 2016, waarin we, zoals collega De Clercq stelde, inderdaad de toekomst zullen omarmen of alleszins ter zake een poging zullen ondernemen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitblijven van een nieuw meerjareninvesteringsplan van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse spoorstrategie – 918 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, ik wil ook gehoor geven aan de oproep van de parlementsvoorzitter en mijn vraag inleiden met een gedicht. Ik heb een gedicht gezocht dat wat aansluiting vindt met het onderwerp van mijn vraag. Mijn vraag gaat over de NMBS. Het is geschreven door een Antwerps dichter, Jan van Nijlen, in 1934. Het is getiteld: 'Bericht aan de reizigers'

*Bestijg de trein nooit zonder uw valies met dromen
dan vindt ge in elke stad behoorlijk onderkomen.*

*Zit rustig en geduldig naast het open raam:
gij zijt een reiziger en niemand kent uw naam.*

*Zoek in 't verleden weer uw frisse kinderogen,
kijk nonchalant en scherp, droomrig en opgetogen.*

*Al wat ge groeien ziet op 't zwarte voorjaarsland,
wees overtuigd: het werd alleen voor u geplant.*

*Laat handelsreizigers over de filmcensuur
hun woordje zeggen: God glimlacht en kiest zijn uur.*

*Groet minzaam de stationschefs achter hun groen hekken,
want zonder hun signaal zou nooit één trein vertrekken.*

*En als de trein niet voort wil, zeer ten detrimente
van uwe lust en hoop en zuurbetaalde centen,*

*Blijf kalm en open uw valies; put uit zijn voorraad
en ge ondervindt dat nooit een enkel uur te loor gaat.*

*En arriveert de trein in een vreemdsoortig oord,
waarvan ge in uw bestaan de naam nooit hebt gehoord,*

*Dan is het doel bereikt, dan leert gij eerst wat reizen
betekent voor de dolaards en de ware wijzen...*

*Wees vooral niet verbaasd dat, langs gewone bomen,
een doodgewone trein u voert naar 't hart van Rome.*

Het gedicht staat op de muren van de centrale hal van het station Antwerpen-Centraal.

Minister, het is bijna zeven maanden geleden dat uw federale collega minister Galant haar spoorvisie heeft gepresenteerd in de Kamer. Een van de belangrijkste elementen van die spoorvisie is dat het meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025 van de NMBS-Groep in de prullenmand werd gegooid. U weet dat dat niet zonder gevolgen is voor ons, want daar zaten zeer belangrijke projecten voor Vlaanderen in, projecten die de vorige Vlaamse Regering, en bevestigd door de huidige regering, onderstreepte als prioritair in haar Vlaamse spoorstrategie.

Minister Galant heeft aangekondigd dat zij een nieuw investeringsplan wil maken, met een beperkte tijdshorizon van vijf jaar. Ze kondigde ook aan dat ze daartoe een nieuwe investeringscel zou oprichten waarin de drie gewesten ruim vertegenwoordigd zouden zijn. Ze sprak over een timing om begin 2016 klaar te zijn met dat nieuwe investeringsprogramma.

Op 13 januari, een tweetal weken geleden, hebben een aantal collega's van de Kamer haar daarover ondervraagd. Uw federale collega wist te vertellen dat wat betreft de investeringscel er maar één keer is samengekomen op administratief-technisch niveau, met als vergaderpunt het vastleggen van de methodologie voor de analyse van de projectvoorstellen die in dat nieuwe investeringsplan zouden moeten terechtkomen. Ze heeft ook gezegd dat op het strategische niveau van die investeringscel, het niveau waar beslist wordt welke projecten al dan niet worden aangehouden, nog niet is vergaderd, dat er nog geen concrete beslissingen werden genomen en dat die ook nog niet op stapel staan. Samengevat heeft minister Galant eigenlijk gezegd dat men nog nergens staat met het nieuwe investeringsprogramma voor de NMBS-Groep.

Minister, eerlijk gezegd vind ik dat ontstellend. U hebt zeer terecht in uw conceptnota, die we hier besproken hebben, gezegd dat het spoor de ruggengraat is van het collectief vervoer. Het is bijzonder belangrijk voor de economische bereikbaarheid van onze regio. Ik ga niet alle prioritaire projecten opnoemen, maar bijvoorbeeld de spoorlijn 204 Gent-Zelzate is een van de cruciale projecten die daarin zaten. Zo is er bijvoorbeeld ook de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen en ga zo maar verder. Ik maak mij zeer grote zorgen over het bijzonder trage tempo waarmee een en ander gebeurt. Ik had u daar graag de volgende vragen over gesteld.

Minister, kunt u een stand van zaken geven over de werkzaamheden van die investeringscel? Kunt u nog iets meer zeggen dan minister Galant wist te vertellen op 13 januari? Staat men al ergens met de analyse van de methodologie die moet bepalen hoe de projecten moeten worden gekozen? Welke stappen zijn er op inhoudelijk vlak gezet? Hebt u enig zicht op een bijgestelde timing wat dat nieuwe investeringsprogramma betreft? Kunt u zeggen in welke mate de gewesten en in het bijzonder het Vlaamse Gewest betrokken zijn bij de voorbereidende werkzaamheden en of dat voldoende gebeurd is? Ten slotte een obligate vraag die al een paar keer is

teruggekomen: hoe zit het nu met de vertegenwoordiging van de gewesten in de raden van bestuur van de NMBS-Groep? Was daar een probleem en is dat al opgelost?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, het analysecomité van de Investeringscel kwam intussen twee maal samen, op 16 december 2015 en op 18 januari 2016. Tijdens de eerste vergadering gaf de FOD Mobiliteit en Vervoer een toelichting aan de gewesten over de federaal goedgekeurde methodologie, de multicriteria-analyse (MCA). Op dat moment heeft er al een discussie plaatsgevonden. Er werd besloten om alle projectvoorstellen voor het meerjareninvesteringsplan te onderwerpen aan een multicriteria-analyse. Het zou een zo objectief mogelijke ondersteuning bieden bij arbitrages op beleidsniveau. Wij hebben problemen met die methodologie omdat met de criteria die worden gehanteerd, het goederenvervoer per spoor nogal onderbelicht blijft. De criteria zijn zo opgesteld dat de projecten met betrekking tot het personenvervoer sowieso veel zwaarder gaan doorwegen dan die met betrekking tot het goederenvervoer.

Op die vergadering hebben de gewestelijke vertegenwoordigers – niet alleen het Vlaamse Gewest, maar ook het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – gevraagd om een andere methodologie te hanteren en een beslissing te nemen op het strategisch niveau, zeg maar het politieke niveau.

Tijdens de tweede vergadering op 18 januari 2016, werden projectfiches van Infrabel en de NMBS besproken. Van de 75 fiches die Infrabel en de NMBS ingediend hebben, konden er slechts 6 worden besproken. Die gingen in hoofdzaak over het veiligheidssysteem European Train Control System (ETCS). Tijdens deze vergadering werd ook afgesproken om in februari drie keer samen te komen. Het Vlaamse Gewest moet tegen 8 februari 2016 opmerkingen formuleren over de projectfiches Infrabel en NMBS.

De Vlaamse vertegenwoordiger heeft aangedrongen dat het strategisch comité zo spoedig mogelijk zou samenkomen, gelet op de discussie over de multicriteria-analyse. Ik heb dat ook nog eens aangeblazen door die vraag ook schriftelijk te stellen aan minister Galant zodat we niet alleen over de methodologie een vergelijk kunnen vinden maar ook over de verdeling van de beschikbare budgetten voor de periode 2013-2020 enige duidelijkheid kunnen krijgen. U zegt dat u van alles hoort van uw federale collega's, maar ik heb de parlementaire verslagen nog eens nagelezen en minister Galant heeft nog geen enkele openheid gegeven over de percentages en de verdeling. Ik heb dus gevraagd aan minister Galant om het strategisch comité van de Investeringscel spoedig samen te roepen.

De coördinatie van het analysecomité is toevertrouwd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. De werkzaamheden van het strategisch comité worden aangestuurd door het kabinet-Galant. Binnen de Investeringscel gebeurt de evaluatie van zowel projecten ingediend door Infrabel en NMBS als van prioritaire projecten ingediend door de drie gewesten. Zo diende Vlaanderen projectfiches in voor volgende Vlaamse prioritaire spoorprojecten: het beseinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels te Antwerpen Rechteroever; spoorlijn 15 Antwerpen - Hasselt: tweede spoor tussen Zonhoven en Balen; spoorlijn 18 Hasselt - Neerpelt; spoorlijn 19 Mol - Neerpelt - Hamont; spoorlijn 52 Puurs - Dendermonde; spoorlijn 57 Aalst - Dendermonde; optimalisatie spoorlijn 59 Antwerpen en Gent: derde spoor tussen Sint-Niklaas en Lokeren; spoorlijn 58 Gent - Eeklo - Maldegem; spoorlijn 204 Gent - Zelzate. In het kader van het bevorderen van de combimobiliteit in de GEN-zones Brussel, Antwerpen en Gent komen park & ride-parkings – niet alleen voor auto's, maar ook voor openbaar vervoer en fiets – aan bod.

Over de historiek van de uitgaven van Infrabel en de NMBS voor de periode 2013-2015 is er nog wel wat onduidelijkheid net zoals over het totaalbedrag van

de beschikbare investerings- en exploitatiebudgetten voor de periode 2016-2020, laat staan over de verdeling ervan tussen Infrabel en de NMBS. Ik heb ook verwezen naar de parlementaire discussie in de Kamer. Er is hierover ook nog geen openheid gegeven.

Als de deelstaten een vertegenwoordiger in de raad van bestuur wilden aanduiden, moest het volgens het federale niveau bij voorkeur een vrouw zijn omdat anders de verhouding niet meer klopte en de raad van bestuur bijgevolg niet meer rechtsgeldig samengesteld zou zijn. Wij hebben gevraagd waarom die verantwoordelijkheid volledig wordt doorgeschoven naar de gewesten. Het is tot een patstelling gekomen. Ik heb begrepen dat er nu toch schot in de zaak zou komen, waarbij men toch eerder op een ruimere hersamenstelling zou mikken dan op een eerder individuele persoonlijke aanvulling.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u, vooral voor het eerste deel van uw antwoord, waarin u minutieus schetst wat er de afgelopen weken en maanden is gebeurd. Het gaat allemaal niet heel snel vooruit, maar het lijkt me toch dat u de druk op de ketel houdt in uw contact met mevrouw Galant. Ik begrijp dat men talrijke pistes nog moet bespreken en dat tegelijk ook de methodologie nog moet worden bijgesteld in overeenkomst met de gewesten. Er is nog heel wat werk aan de winkel.

Ik kan alleen maar hopen dat u de druk hoog kunt houden. Ik hoop ook dat de andere gewesten dat doen. Het belang van het spoor om onze mobiliteit vlot te trekken in ons land en de drie gewesten kan echt niet worden onderschat. Ik hoop dat ook minister Galant van dat besef doordrongen is. Ik wens de Vlaamse Regering veel succes in het verdedigen van de negen prioritaire projecten die u opnieuw hebt geciteerd.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, dames en heren, het voordeel van het plan dat in opmaak is, is de duidelijkheid. Dat was in het verleden wel anders. Elk project zou nu ook echt de middelen kunnen krijgen om gerealiseerd te kunnen worden. Op zich is dat wel een goed uitgangspunt, al dring ik samen met iedereen, over meerderheid en oppositie heen, aan op bekwame spoed en snelle duidelijkheid.

Minister, ik besef als geen ander dat het budgettaire krappe tijden zijn. U zult geenszins de volledige door u geciteerde Vlaamse spoorstrategie kunnen realiseren, denk ik. Ik hoop uiteraard het tegendeel. Ik vrees echter dat dit nog een understatement is. Wat zijn voor u de prioriteiten der prioriteiten? Het is belangrijk dat daar transparantie over bestaat en dat deze gedragen zijn. Met gedragenheid bedoel ik objectivering. Ook hier heb ik in het verleden moeten vaststellen – het gaat me niet over deze of gene regering maar over het principe – dat dit niet altijd even objectief verliep. Het was eerder een pingpong van de belangen tussen een aantal streken. Het is relevant om dit te doen op basis van kosten- en batenanalyses.

Ik moet u niet meer overtuigen van het belang van lijn 204. Dat betekent 10.000 auto's per dag minder. Het is positief voor het milieu. De werkgevers, de werknemers, de stad en de provincie: alle neuzen – en er zijn er veel in onze streek – wijzen in dezelfde richting. Bepaalde provincies discussiëren over een tunnel of een brug en wat nog allemaal en krijgen zakken geld. Maar een provincie die op één lijn staat, krijgt het geld niet voor een project dat iedereen wil. Ik hoop dat daar objectiviteit in kan komen. Zijn er projecten die u nog meer mee zou financieren om ze op die manier in het plan te krijgen? Zo wordt duidelijk

ruggensteun gegeven aan bepaalde projecten. Bent u dat van plan? Vlaanderen kan spoorprojecten mee financieren. Het is belangrijk om daarin te investeren want dat gaat ook over jobs, de mobiliteitsknoop, het milieu, allemaal brede Vlaamse bevoegdheden. Misschien hebben uw collega's nog een centje. Ik denk dan aan de ministers van Leefmilieu en Economie. Het is belangrijk dat dit integraal wordt aangepakt om voortgang te boeken.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, ik wil mijn vragen laten inleiden door een gedicht voorgelezen door de heer de Kort.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Het is een gedicht van Willem Wilmink, heel toepasselijk bij deze vraag.

Echtpaar in de trein

*Met de allerliefste in een trein
kan aangenaam en leerzaam zijn.
De prachtig vormgegeven stoel
geeft allebei een blij gevoel.*

*Voor 't verre reisdoel kant en klaar
zit ik dus tegenover haar.
De trein maakt zijn vertrouwd geluid
en zij rijdt vóór-, ik achteruit.*

*We zien dezelfde dingen wel,
maar ik heel traag en zij heel snel.
Zij kijkt tegen de toekomst aan,
ik zie wat is voorbijgegaan.*

*Zo is de huwelijkse staat:
de vrouw ziet wat gebeuren gaat,
terwijl de man die naast haar leeft
slechts merkt wat zijn beslag al heeft.*

*Van nieuw begin naar nieuw begin
rijdt zij de wijde toekomst in,
en ik rij het verleden uit.
En beiden aan dezelfde ruit.*

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, ik geraak hiervan in een liederlijke bui, alleszins meer dan van het antwoord van de minister, voor alle duidelijkheid zonder af te dingen op de kwaliteit van het antwoord. Van de inhoud word ik niet bepaald vrolijk.

Ik grijp nog eens naar het concept van de Vlaamse spoorvisie die we tijdens de vorige legislatuur hebben ontwikkeld. Achter een duidelijk mobiliteitsplan moet een Vlaamse spoorvisie steken. Dat bewijst vandaag al het concept van basisbereikbaarheid waarin logischerwijze het bovenste net de trein is. Het is dan ook niet zo maar dat ik u al meerdere keren over de Vlaamse spoorvisie heb ondervraagd, maar ik ben nog geen enkele keer vrolijk geworden van de inhoud van de antwoorden.

We kunnen allemaal projecten opsommen. Ik verwijs naar de elektrificatie van een lijn in Noord-Limburg, een van de laatste diesellijnen die nog bestaat in dit land. Als

we daar niet handelen, zullen we in de toekomst niet alleen worden geconfronteerd met het overstappen van elektrische op dieseltreinen bij het binnenrijden van Limburg, maar ook met de milieukost en de extra kosten om die diesellootvoertuigen in exploitatie te houden. We missen daarmee ook nog eens kansen op een aansluiting op internationale verbindingen, iets wat Limburg als centrumregio tussen de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit absoluut nodig heeft.

En dan heb ik nog niet gesproken over lijn 18. Ik heb met genoeg vernomen dat uw partijgenoot aan de andere kant van de straat het daar nu ook voor opneemt. Het gaat over de lijn met het meeste potentieel binnen het Spartacus-project zoals dat is uitgetekend. Daar ligt volgens ons een kans voor Infrabel om op een snelle manier over het historisch tracé de nodige stappen vooruit te zetten. Dat gebeurt echter niet, ondanks de consensus die daarover bestaat. Op dat vlak, mijnheer De Clercq, heb ik de indruk dat wij stilaan lotgenoten beginnen te worden in deze commissie.

Minister, ik heb drie bijkomende vragen. Het verhaal van de cofinanciering is een onlosmakelijk deel van die Vlaamse spoorvisie. In onze Vlaamse begroting is daar nog niets van terug te vinden. Zijn er plannen om daar een stap vooruit te zetten en daarmee het federale niveau te challengen? Of blijven wij wachten, waardoor het federale niveau kan zeggen dat Vlaanderen wel spreekt over een spoorvisie maar zelfs nog niet heeft voorzien in een eigen cofinanciering?

Minister, u hebt ze mooi opgesomd, maar ik heb de opsomming nog niet kunnen vergelijken met de prioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie. Komen ze volledig met elkaar overeen of is er een weggevalen of bijgekomen? Zijn ze allemaal als evenwaardige projecten ingediend of is daar een prioritering aan toegevoegd?

Het is nog niet zo lang geleden dat in dit parlement die minister van Openbare Werken en de minister-president werden gesommeerd om harder op tafel te slaan bij de Federale Regering om die Vlaamse spoorvisie doorgedrukt te krijgen. Ik wil u vragen om die aanmoediging in het achterhoofd te houden en die maximaal te gebruiken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Collega's, ik begin met het gedicht 'Prachtig' van de dichter Bernlef.

*Beroemd maar dood vroeg hij: en
wat bleef er van mij over?*

*Ik wees op een losse regel
een uit zijn verband gerukt citaat
meestal toegeschreven aan een ander.*

*Voetafdruk op een verlaten strand
vol lege, uitgewoonde schelpen.*

*Prachtig is de onsterfelijkheid
maar wat doen wij in de tussentijd?*

Minister, is het waar, in de tussentijd naar de onsterfelijkheid, dat lijn 18 Hasselt-Neerpelt de prioriteit der prioriteiten is? Ik vang her en der echo's op het federale niveau op. Dat zou heel belangrijk zijn, want dat is die derde Spartacuslijn.

Vandaag hebben we nog bedroevend nieuws gelezen in het staatsblad van Limburg, Het Belang van Limburg, over het toekomstige lot van de treinstations in Limburg. Het zou goed zijn als er dan ook eens positief nieuws zou komen op

weg naar de onsterfelijkheid. Staat lijn 18, Hasselt-Neerpelt, inderdaad met stip op één genoteerd, minister Ben Weyts van Mobiliteit in de tussentijd?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik sluit me aan bij de vraag van heel wat collega's. Minister, ik weet dat u het niet helemaal zelf in de hand hebt maar toen een aantal maanden geleden federaal minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant, aankondigde dat ze wat al vastgelegd was in een investeringsplan, van tafel zou vegen en met iets nieuw zou komen, vreesde ik voor dit scenario. Zij spreekt ook over een investeringsplan voor de volgende vijf jaar, wat relatief kort is wanneer men grote investeringen moet doen. Misschien moet u uw collega's van de Federale Regering en meer bepaald minister Galant duidelijk maken dat die Vlaamse spoorstrategie hier wel degelijk werd gedragen door een zeer ruime parlementaire meerderheid en dat daar heel essentiële projecten in zitten – ik hoef u daar niet van te overtuigen, u bent daar vermoedelijk zelf van overtuigd – die zowel te maken hebben met economie als met personenvervoer enzovoort.

Ik doe het omgekeerd, en eindig mijn uiteenzetting met een gedicht. Wanneer we op weg zijn naar de onsterfelijkheid, en er is geen trein maar wel een koffer vol dromen, kunnen we af en toe ook eens de fiets nemen. Ik weet dat u ook een fietser bent.

*Hij is een zwijgzaam dier van staal en lucht,
zo zul je hem bestijgen en bedwingen:
je benen springveer, voeten vogelvlucht,
de wind zal samen met je spieren zingen,
je hijgt het ritme, achtergrondgerucht,*

*Ik maak en breek mijn evenwicht,
ik trap mijn val onder mij weg, ik schrijd,
op jonge wolken door de stad, ik rijd.*

Dat was het gedicht 'Fiets' van Geert van Istendael.

Lies Jans (N-VA): Ik sluit me aan bij de vele vragen die zijn gesteld over de Vlaamse spoorstrategie. Velen hier houden een pleidooi om die staatshervorming verder te zetten, waardoor we de kern van ons mobiliteitsverhaal, het spoor, in eigen handen zouden hebben. In Vlaanderen hebben we onze prioriteiten al lang vastgelegd. Ik sluit me niet aan bij het pleidooi van de heer De Clercq met de vraag wat nu onze prioriteiten der prioriteiten zijn. De lijst die nu voorligt, is al een beknopte versie van de oorspronkelijk lange lijst van prioriteiten. Ik ben dus niet overtuigd dat het een goede onderhandelingspositie is om te zeggen dat we ons beperken tot twee investeringen die we willen gerealiseerd zien. Daar ben ik absoluut geen voorstander van.

Minister, we weten dat dat een heel moeizaam verhaal is, dat zowel uw voorganger als uzelf al zeer hard op tafel hebben geslagen om vooruitgang te krijgen in dat dossier. Ik ben ook niet echt pessimistisch als ik uw verhaal hoor dat er nog een aantal vergaderingen zijn gepland, maar dat de strategische knopen nog moeten worden doorgehakt. Ik ben zeker niet optimistisch als ik hoor dat er over de criteria nog moet worden gediscussieerd. Ook vanuit onze fractie doen wij, net zoals alle andere fracties, de oproep om te proberen enige vooruitgang in dat dossier te creëren en ervoor te zorgen dat niet alleen Limburg, niet alleen Oost-Vlaanderen, maar alle provincies de ontsluitingen krijgen waar ze nood aan hebben.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er werd gezegd: de minister heeft dat niet helemaal zelf in de hand. Dat is een understatement van formaat.

Wat betreft de vragen rond cofinanciering en prioritering: voor alle duidelijkheid, Vlaanderen heeft die prioritering al gedaan, in tegenstelling tot de andere gewesten, waarbij het Waalse Gewest een doos heeft leeggekap van een vijftig- of een zeventigtal – ik ben het even kwijt – prioriteiten. Vlaanderen heeft die pijnlijke oefening gemaakt en de negen prioritaire dossiers aangeduid. Ik ga die niet overdoen. Ik ga niet naar een onderhandeling en zeggen dat men van die lijst van negen eigenlijk de helft kan laten vallen en dat we bijvoorbeeld focussen op de eerste vijf. Dat ga ik niet doen omdat wij onze prioriteiten al hebben aangeduid. Dat zijn en blijven onze prioriteiten.

Hetzelfde geldt voor de financiering. We gaan niet naar een onderhandeling vertrekken met de kaarten open en bloot op tafel, zeggende: dat project moet je maar voor de helft financieren, wij doen de rest wel. Dit zelfs rekening houdend met het gegeven dat de modaliteiten voor cofinanciering nog moeten worden vastgelegd door de federale overheid op basis van de zesde staatshervorming, waarbij de verdeelsleutel gewijzigd kan worden, maar dat men federaal die modaliteiten nog moet bepalen. Wij hebben prioriteiten aangeduid. Ik ga voor die prioriteiten en ik leg die in de onderhandelingen in die zin op tafel.

Wat betreft de keuze, mocht die moeten worden gemaakt, in die prioriteiten, kan ik collega De Clercq en anderen geruststellen wat de bevoordeling betreft van mijn regio of provincie. Dat zal niet het geval kunnen zijn, gelet op de totale afwezigheid van enig project in mijn streek en zelfs in mijn provincie. Het is de meest verstandige optie om vanuit die optiek naar die onderhandelingen te gaan, zonder met de fanfare of met toegevingen op kop te vertrekken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.