



Vlaams
Parlement

vergadering **C167**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 maart 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de eerste samenkomst van het mobiliteitsplatform – 1245 (2015-2016)	4
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de introductie van de trambus in Vlaanderen – 1253 (2015-2016)	8
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de investeringen in fietsinfrastructuur – 1258 (2015-2016)	12
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het statistisch verkeersongevallenrapport 2015 van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) – 1260 (2015-2016)	13
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gratis cambio-abonnement voor abonnees van De Lijn – 1262 (2015-2016)	15
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vraag van de gemeenteraad van Maastricht om overleg met Vlaanderen omtrent de variantenstudie voor Spartacuslijn 1 – 1284 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van het Spartacusplan – 1286 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de motie in de gemeenteraad van Maastricht betreffende de vernietiging van het bestemmingsplan voor de sneltram Hasselt-Maastricht door de Nederlandse Raad van State – 1287 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over tramlijn 1 van het Spartacusplan – 1301 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de motie van de Maastrichtse gemeenteraad met betrekking tot de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht – 1332 (2015-2016)	18
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over acties van de loodsen rond een sociaal akkoord – 1431 (2015-2016)	

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de boycot van grotere schepen door de Scheldeloodsen en het bereikte akkoord van 4 maart 2016
– 1441 (2015-2016)

27

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de eerste samenkomst van het mobiliteitsplatform – 1245 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, op 26 februari hebt u op uitnodiging van federaal minister van Mobiliteit Galant een startvergadering bijgewoond van haar nieuwe mobiliteitsplatform waarop zij ook alle regionale ministers uitnodigt. Het eerste doel van dat platform is het beter op elkaar afstemmen van het spooraanbod op de andere vormen van vervoer, met het oog op het nieuwe transportplan dat de NMBS in 2017 wil invoeren. Volgens minister Galant is dat nieuwe platform noodzakelijk als gevolg van de zesde staatshervorming.

In de Senaat zijn wij bezig met het opstellen van een rapport waarin we nagaan wat er allemaal bestaat aan interministeriële, interambtelijke en andere overlegstructuren die al dan niet samenkomen. We hebben daar een mooie tabel van gemaakt die u zeker nog in handen zult krijgen. Blijkbaar zijn er interministeriële comités die niet samenkomen en nu komt daar nog dit nieuwe mobiliteitsplatform bij.

U bent naar die vergadering geweest. Op de agenda zou ook het dossier van het Gewestelijk Expresnet (GEN) hebben gestaan en wellicht ook nog andere punten. Welke punten zijn er behandeld tijdens dat eerste mobiliteitsplatform? En welk standpunt hebt u daar ingenomen?

Zijn daar al conclusies getrokken als resultaat van het overleg en wat betekenen die concreet voor Vlaanderen? Welke initiatieven zult u in opvolging daarvan nemen?

Is er al een nieuwe samenkomst gepland? Ik denk dat u die vraag al hebt beantwoord op een vergadering van de commissie Brussel waar u de hele mobiliteitsproblematiek van Brussel en de Vlaamse Rand hebt toegelicht. U zei toen dat het de bedoeling is om driemaandelijks bijeen te komen. U hebt daar gezegd dat men het zou hebben over mogelijke locaties voor parkeerplaatsen en transitparkings aan NMBS-stations in de Vlaamse ruit. Dat zijn ook voor ons interessante zaken. U hebt zelf aangegeven dat in het kader van de evolutie naar de basisbereikbaarheid het spoor hoe dan ook de ruggengraat is voor ons openbaarvervoersbeleid in Vlaanderen. We hebben daar niet alles over te zeggen en daarom is het belangrijk te weten wat er uit dit soort overleg komt.

Wanneer zal de volgende vergadering van het mobiliteitsplatform plaatsvinden? Wat zullen de agendapunten zijn?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Op de vergadering van 26 februari van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM) stonden twee dossiers op de agenda: enerzijds de heractivering van het ECMM en de opstart van het intermodaliteitsplatform en anderzijds het GEN-Brussel.

Het GEN-Brussel hadden we tijdens een vorige vergadering al uitvoerig besproken op het kabinet van Brussels minister van Mobiliteit Smet.

Wat de heropstart van het ECMM betreft, werd voorgesteld om negen werkgroepen op te richten. Deze negen werkgroepen zijn: sturing GEN, vervoersplan NMBS 2017/2030, langetermijnvisie inzake 's lands multimodale en duurzame mobiliteit,

trein-parking, trein-tram-metro, trein-bus, trein-fiets, trein-carpooling en intermodaliteit goederenvervoer.

Mijn standpunt hierover is dat er een inflatie is van diverse comités wat niet bepaald bevorderlijk is voor de vooruitgang van een en ander. Tijdens de zitting bleek trouwens dat er nog een overlegorgaan bestaat dat is opgericht bij besluit en dat op regelmatige basis zou moeten samenkomen. We zijn dan ook tot de conclusie gekomen dat het misschien niet zo'n goed idee is om nog negen werkgroepen op te richten. We moeten veel meer een benadering bottom-up volgen. De andere gewesten zijn het daarmee eens.

Uiteindelijk hebben we beslist een vereenvoudiging door te voeren van de structuur van het ECMM en drie niveaus te behouden. Het eerste niveau is het ECMM zelf op het niveau van de ministers. Het tweede is een interfederale werkgroep met vertegenwoordigers van de kabinetten van de mobiliteitsministers die het politieke niveau voorbereiden.

Het derde is een technisch niveau, het operationele niveau dat belast is met het vastleggen van de hoofdlijnen van het transportplan 2017 van de NMBS en met de langetermijnvisie over duurzaam vervoer, combimobiliteit en intermodaal vervoer met het spoor als ruggengraat van het hele mobiliteitssysteem. Dat technisch niveau komt dan in de plaats van die negen werkgroepen.

Ik heb ook de problematiek van het GEN-Antwerpen en het GEN-Gent aangebracht. Ik had dat eerder al gedaan in de schoot van het Overlegcomité. Daar heb ik aan de premier gevraagd wat zijn houding ter zake was en of hij kon bevestigen dat er geen koppeling bestaat tussen enerzijds GEN-Antwerpen en GEN-Gent en anderzijds GEN-Brussel. De premier heeft dan bevestigd dat er in zijn hoofde geen koppeling bestaat. Daar is geen notulering van want het was ook geen agendapunt, ik heb dat gewoon terzijde aangebracht in het kader van een andere discussie. Het werd ter tafel ook niet tegengesproken.

Vervolgens heeft minister Galant op de vergadering waar we het nu over hebben, dat standpunt herbevestigd, maar omdat ik dat genotuleerd wilde zien, kwam er plots vanuit het Brusselse en vanuit het Waalse Gewest protest want ze wilden dat niet als dusdanig genotuleerd zien in de verslaggeving van deze vergadering. Ik dacht dat ik daar een stap vooruit zou kunnen zetten, maar alleszins in hoofde van de Federale Regering is het duidelijk. Ik heb ook gevraagd om de dossiers GEN-Antwerpen en GEN-Gent te agenderen op de raad van bestuur van de NMBS. U weet dat voor het GEN-Gent er nog wat onderzoek moest gebeuren, dat was nog niet helemaal rond, dus kon het niet worden geagendeerd. De NMBS zou de studies van GEN-Antwerpen en GEN-Gent wel agenderen op de vergadering van de raad van bestuur van eind april.

Ik heb ook de multicriteria-analyse (MCA) aangebracht. Ik heb al eens gezegd dat bij de vastlegging van de prioriteiten op het vlak van investeringen, er vanuit de FOD Mobiliteit en Vervoer een MCA op tafel werd gelegd als methodiek om de prioritaire investeringen te gaan rangschikken maar dat die methodologie er ook wel voor zorgt dat de facto de investeringen op het vlak van goederenvervoer worden benadeeld door verschillende parameters die in die methodiek zitten. Daar heb ik de toezegging gekregen dat er een aparte rangorde zal worden gehanteerd voor enerzijds goederenvervoer en anderzijds personenvervoer. Dat heeft minister Galant bevestigd.

Het volgende overleg van het ECMM is vastgelegd op 27 mei van dit jaar.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, dank u wel. Ik ben blij dat u de vis niet hebt laten verdrinken in negen werkgroepen en samen met uw collega's naar een

vereenvoudigde werking bent gegaan om het ECMM opnieuw wat zuurstof te geven. Het is me niet helemaal duidelijk wie juist in die technische werkgroep gaat zitten. Ik neem aan dat dat zowel de FOD Mobiliteit en Vervoer, als de NMBS, als ons departement Mobiliteit en Openbare Werken zijn. Zitten zij daar ook in of gaat het alleen over De Lijn? Ik ga ervan uit dat zij voorstellen zullen doen die dan naar die inter-federale werkgroep gaan waar de kabinetsmensen in zitten en dat het een beetje een getrapt systeem wordt tot jullie bepaalde beslissingen kunnen nemen. Het is wel heel belangrijk wie in dat technisch, operationeel niveau de zaak gaat trekken.

Zoals u zelf aangeeft, mag een langetermijnvisie op de mobiliteit voor heel het land er wel eens gaan komen. We hebben het er genoeg over gehad. Of dat nu specifiek voor Brussel en de Vlaamse Rand is, waar ik u onlangs in de plenaire vergadering heb ondervraagd, of niet, ik denk dat hetzelfde geldt voor andere gebieden waar je grensoverschrijdend openbaar vervoer hebt binnen ons land. Het is zeer interessant dat die mensen met een goede visie en een planning komen. U hebt zelf niets meer gezegd over de parkings, maar het is belangrijk dat die op de juiste plaatsen komen. Vlaanderen moet ook zijn zegje hebben over waar er precies prioritair zal worden geïnvesteerd en in welke stations. Het is zeer belangrijk dat dat op een goede manier gebeurt. Daarom vroeg ik me af wie daar nu precies in die werkgroep zit.

Eergisteren hebben we hier de grote baas van Toerisme Vlaanderen, Peter De Wilde, in de commissie Toerisme gehoord over zijn marketingplan. Daar is door ongeveer elke fractie gepleit voor een soort toeristisch ticket voor mensen die toekomen in Zaventem, zodat zij een treintje kunnen nemen, daarna een metro of eventueel in Gent een bus enzovoort. Dergelijke dingen bestaan te weinig in ons land. Dat zou je moeten kunnen afspreken met de collega's van zowel het federale niveau als de gewesten om naar een soort toeristisch combiticket te gaan. Laten we daar misschien eens mee beginnen.

Voor de eigen bevolking is het natuurlijk ook interessant om dat allemaal meer naar elkaar te laten toegroeien. Daar zijn zeker ideeën rond. Maar dat het zelfs voor toeristen nog niet kan! Terwijl je in gelijk welk land waar je op reis gaat dat soort formules hebt, is dat hier nog te weinig aanwezig. Dat kan misschien al een concreet zaakje zijn waar jullie zich ook mee kunnen bezighouden op dit platform. Of valt dat er totaal buiten?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Wat mij bijzonder bekoort, is dat er wel degelijk is gesproken over het apart houden van de trajecten Antwerpen en Gent, los van Brussel. Het belangrijkste vind ik dat de premier dat heeft bevestigd, als 'andere kanten' problemen maken over het al dan niet opschrijven in het verslag. Het standpunt van de Federale Regering is duidelijk. Belangrijk voor Antwerpen is ook het GEN-dossier van Gent en Vlaams-Brabant.

U sprak over een methode goedgekeurd om de prioriteiten in de investeringen voor goederen en reizigers te bepalen. We weten allemaal dat er in het GEN-fonds budgettaire tekorten zijn en dat men ermee worstelt. De MR-minister zegt eerst dat men de uitbreiding naar vier sporen laat vallen en wordt meteen teruggefloten door de eigen partij die de lijnen 124 en 161 wel onmiddellijk wil realiseren.

In Brussel denkt men momenteel aan de aanwending van Belirisfondsmiddelen. We moeten er wel waakzaam voor zijn dat men federale middelen niet gaat gebruiken om Waalse spoorprojecten te financieren. Men spreekt ook over een prefinanciering vanuit het Waalse Gewest. In de wandelgangen doet het idee de ronde van het hanteren en handhaven van de 60/40 percentages maar tegelijk het naar voren schuiven van de Waalse of Brusselse projecten en het achteruitschuiven van de

Vlaamse investeringen. Is dat een piste die is geopperd en die u ook hebt vernomen? Uiteraard zou ik graag uw mening daarover kennen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik heb echt niet veel toe te voegen aan wat de geachte dames-senatoren hier al hebben gezegd.

Annick De Ridder (N-VA): Collega Vandenbroucke, ik spreek hier als Vlaams parlementslid en niet als senator.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Er wordt blijkbaar in de Senaat aan een belangwekkend rapport gewerkt. Misschien kunnen we daar hier ook nog een gedachtewisseling over houden als u dat voorstelt.

Minister, ik dank u voor de toelichting die u hebt gegeven. Wat mij zorgen baart, is het dossier van de NMBS. Er is een discussie over de multicriteria-analyse waarbij het Vlaamse Gewest zegt dat men het goederenvervoer niet mag vergeten. Minister Galant heeft op 2 maart in de Kamercommissie verklaard dat ze de werkzaamheden, het vastleggen van een lijst van te bespreken prioritaire spoorprojecten, nog altijd wil afronden in de loop van het eerste trimester van 2016. Dat lijkt me bijzonder straf, vooral in het licht van het feit dat bij mijn weten de definitieve bedragen voor de dotaties voor investeringen en exploitatie door de NMBS en Infrabel, nog altijd niet zijn vastgelegd. Goed dat u verder discussieert, goed dat er prioriteiten op tafel worden gelegd en dat er criteria worden afgepunt, maar zolang de Federale Regering geen beslissing neemt over welke middelen er te verdelen zijn, gaan we geen stap vooruit. Het lijkt mij bijzonder, bijzonder sterk dat minister Galant haar statement zal kunnen hard maken, namelijk dat ze de werkzaamheden zal afronden in het eerste trimester van 2016.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dat laatste was geen vraag, dacht ik.

Wie er op het technische niveau meewerkt, is een beetje afhankelijk van de agenda. Als je de vertegenwoordigers van de gewesten neemt, dan heb je aan Vlaamse kant al vertegenwoordigers van Waterwegen en Zeekanaal, van De Scheepvaart, van het Agentschap Wegen en Verkeer, van De Lijn, van het departement. Ik vergeet er ongetwijfeld nog enkele. Je moet dit dus maal drie doen en dan heb je al een grote groep.

U verwijst naar één tarief. Dat wordt al besproken in het kader van de Belgian Mobility Card en de implementatie van MOBIB. Zowel de MIVB, TEC als De Lijn zitten hiervoor samen. De volgende stap is dat de NMBS kan aansluiten. Die ratio zit ook wel vervat in het GEN-Antwerpen en het GEN-Gent. We trachten alvast om op het niveau van de vervoersregio bijvoorbeeld te komen tot een tariefintegratie waarbij men op termijn idealiter zou kunnen komen tot één tarief voor openbaar vervoer, of zelfs voor collectief vervoer, voor de hele vervoersregio. Dat is de ideale situatie.

De piste van de 60/40-verdeling is al een paar keer in de schoot van de Federale Regering ter sprake gekomen. Het is niet duidelijk wat het statuut daarvan is. Is het een beslissing of niet? Ook bij begrotingsbesprekingen en in het kader van het investeringsplan is dat al wel eens ter sprake gekomen. Principieel heb ik daar geen problemen mee, tenzij het wordt gebruikt ten voordele van één gewest of als er geen garanties kunnen worden geboden met betrekking tot de besteding van de totaliteit van de middelen. In de praktijk is het GEN-Brussel, of het s-plan, daarvan de beste illustratie. Projecten worden doorgeschoven en wijken af van hun oorspronkelijke planning. Als je in zo'n situatie terechtkomt, is dat een piste die je niet kunt bewandelen, maar ik zou in concreto moeten weten wat er wordt voorgesteld.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik vond het nogal opmerkelijk dat u zei dat uw twee gewestelijke collega's niet wilden dat iets werd genotuleerd toen u het had over Antwerpen en Gent. Ik vind dat eerlijk gezegd een beetje klein. Ik hoop dat dit niet de mentaliteit is waarmee het platform van start is gegaan. Ik hoop dat u op 27 mei stappen vooruit kunt zetten en we niet in discussies zullen vervallen over of iets al dan niet in het verslag mag komen, want dan zullen we nog lang stilstaan in dit land.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de introductie van de trambus in Vlaanderen – 1253 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, we hebben het hier al eerder gehad over een aantal belangrijke mobiliteitsdossiers in verband met de uitbreiding van het tramnet in Vlaanderen. Sommige van die dossiers dreigen vast te lopen doordat de geplande infrastructuur voor openbaar vervoer misschien niet zal kunnen worden gerealiseerd om praktische en juridische redenen. Dat is natuurlijk absoluut slecht voor de ontsluiting van de regio's in kwestie of voor de oplossing in congestiegevoelige gebieden.

In de conceptnota over de basisbereikbaarheid schreef u het volgende: "Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen." Verder staat er: "De kostendekkingsgraad zal cruciaal zijn om het aanbod binnen het kernnet en het aanvullend net blijvend te verantwoorden. Waar de kostendekkingsgraad onder een niet langer te verantwoorden grens zakt, zal, in functie van een optimale inzet van de middelen, uit overleg binnen de vervoerregio automatisch tot een efficiënter alternatief aanbod gekomen worden in lijn met de reële vraag. Op basis van de proefprojecten zal een meer concrete grens rond kostendekkingsgraad kunnen bepaald worden."

Over kostendekkingsgraad gesproken: CD&V pleit al lang voor het inzetten van een trambus in Vlaanderen, dat weet u. Het is een vervoersmiddel dat gemakkelijker en goedkoper inzetbaar is dan een klassieke tram.

Kortrijk heeft de eer gehad om voor, tijdens en na Busworld een trambus aan het werk te zien in het kader van een proefproject. Het ging over de ExquiCity van busbouwer Van Hool. Volgens de kranten bleek het een groot succes te zijn. Zo'n 14.000 reizigers maakten in oktober 2015 kennis met de trambus. Het was de eerste keer dat de trambus voor een langere periode op proef mocht in Vlaanderen. De trambus reed tussen het station van Kortrijk en Hoog-Kortrijk, waar de economische bedrijvigheid voortdurend toeneemt. Om dit proefproject te continueren, moeten er voor De Lijn West-Vlaanderen nog een aantal bijkomende maatregelen onderzocht worden om de doorstroming te verbeteren, want daar hangt alles echt wel mee samen, want als de trambus niet kan doorstromen, staat die net zoals alle andere bussen stil. Er zal ook een kosten-batenanalyse moeten worden opgemaakt. Op basis daarvan moet worden beslist of de trambus op termijn een vaste waarde kan worden in Kortrijk.

De trambus combineert volgens ons de flexibiliteit van een bus met de efficiëntie van een tram. Hij is tot 10 ton lichter. Net als bij trams is een eigen bedding nodig

om efficiënt te kunnen rijden, maar er moet niet geïnvesteerd worden in rails of bovenleidingen. Bovendien kan de trambus zijn bedding verlaten in geval van calamiteiten of wegenwerken.

Uit buitenlandse ervaringen blijkt dat de trambus tot meer dan 50 procent goedkoper kan rijden dan de traditionele tram wanneer we de hele levensduur ervan bekijken. Soms is de trambus meer dan 50 procent goedkoper, maar er zijn ook lagere percentages, het hangt er wat van af. In de berekeningen wordt al rekening gehouden met de minder lange levensduur in vergelijking met een tram. Wij hebben dus cijfers gevonden waaruit blijkt dat de trambus effectief goedkoper is.

Volgens ons is de tijd rijp voor een globaal plan van aanpak om de trambus in Vlaanderen een definitieve plaats te geven. De trambus moet minstens als alternatief worden meegenomen in lopende en toekomstige openbaarvervoerprojecten. Dit toestel maakt dat we meer openbaar vervoer kunnen realiseren met minder geld, en kan dus minstens gedeeltelijk een antwoord geven op de noodzakelijke besparingsoefening die De Lijn nog steeds doorvoert.

Minister, is de trambus voor u een volwaardig alternatief voor het uitwerken van huidige en toekomstige tramprojecten? Indien ja, welke initiatieven zult u dan nemen om het gebruik van de trambus in Vlaanderen mogelijk te maken?

Werd het project in Kortrijk al geëvalueerd en wat waren de conclusies? Zijn er specifieke knelpunten opgedoken die de introductie van de trambus in Vlaanderen zouden belemmeren?

Wordt de trambus momenteel al als alternatief systematisch meegenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) voor hoogwaardig openbaar vervoer, zowel voor de reeds geplande – want ik veronderstel dat u regelmatig updates doet – als voor de nieuwe projecten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, dames en heren, als we het hebben over de trambus als alternatieve modus is het inderdaad zo dat de basisvereiste voor hoogwaardig en dus aantrekkelijk openbaar vervoer een hoge commerciële snelheid is en blijft, die vanzelfsprekend een goede doorstroming veronderstelt. Belangrijker dan de modus is dus de mogelijkheid om een zo goed mogelijke doorstroming te kunnen garanderen en een goede commerciële snelheid, vandaar dat een eigen bedding altijd een absoluut pluspunt is.

Het is daarnaast zeker correct om te stellen dat er ten opzichte van spoorgebonden projecten minder investeringskosten gepaard gaan met een trambus, zowel voor infrastructuur als per voertuig.

Daarnaast is er het voordeel van een potentieel versnelde realisatie en de flexibiliteit van die modus. U hebt erop gewezen: bij wegenwerken of calamiteiten is er altijd wel een uitwijkmogelijkheid. Trambussen lenen zich vanwege deze flexibiliteit uitermate goed tot testprojecten om tracés uit te testen op het vlak van capaciteit en reizigersvraag, en om de impact op het verkeer af te toetsen. Een trambus kan worden ingezet als een opstap naar een tram. De trambus wordt trouwens gemaakt in Vlaanderen.

Er zijn ook enkele nadelen: tramvoertuigen hebben nog altijd een grotere capaciteit. De grote Albatrostram bijvoorbeeld heeft een lengte van 43 meter terwijl een dubbelgelede bus 30 meter lang is, en dat is zo ongeveer de lengte van de Hermelijntram. Dat is een verschil. Trams genieten wel van de railbonus en bieden iets meer reiscomfort. Verder is de snelheid beperkter. Zeker als het om lange tracés gaat, biedt de tram voordelen.

Ik heb de Task Force Doorstroming opdracht gegeven om te onderzoeken of er tracés in aanmerking komen voor een trambus. Ik neem dit alternatief mee in de maatschappelijke kosten-batenanalyses.

Het proefproject in Kortrijk ging om een voertuigtest, eerder dan een HOV-test (hoogwaardig openbaar vervoer). HOV gaat niet alleen over het voertuig, maar ook over een eigen bedding of afzonderlijke busbanen in functie van de commerciële snelheid, en daarnaast over frequentie, goed uitgeruste en toegankelijke haltes, geen betalingen op het voertuig en relevante, accurate informatie aan de reizigers. De eerste opmerkingen van reizigers en chauffeurs met betrekking tot het voertuig waren positief, zowel op het vlak van reizigerscomfort, capaciteit, vlotheid van in- en uitstappen – met meerdere deuren – en wendbaarheid van het voertuig. De infrastructuur was hier totaal nog niet op voorzien; men heeft gewoon de bestaande infrastructuur gebruikt. De haltes waren nog niet volledig geschikt voor dit type voertuig, maar de eerste beperkte tests van het voertuig waren positief.

Uit de aanbevelingen voor de toekomst hebben we een en ander geleerd. De regelgeving moet worden aangepast. We moeten de conformiteit van zo'n dubbelgelede bus nog regelen, net als de homologatie. De infrastructuur moet worden aangepast, met de nodige ruimte in functie van de doorstroming. We moeten zorgen voor een verkeersveilige interactie met andere weggebruikers.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik ben zeer tevreden dat u de trambus als een volwaardig alternatief wilt onderzoeken en al de opdracht hebt gegeven om na te gaan welke tracés in aanmerking komen. Ik ben benieuwd naar het resultaat daarvan.

U neemt de trambus mee als alternatief in de MKBA's. Dat is zeer positief. U hebt niet vermeld of de huidige MKBA's daar nog eens op worden getoetst, ja dan neen.

De regelgeving moet worden aangepast. Dat hadden we al opgevangen. De trambus in Kortrijk mag daar eigenlijk nog niet rijden. Het is misschien goed om niet te wachten met die aanpassing van de regelgeving. Het parlement is bereid om indien nodig een initiatief te nemen. Dat geef ik maar mee. Dan zouden we meer precies moeten weten wat er moet veranderen om de trambus effectief juridisch mogelijk te maken zodat hij op het gebied van de verkeersveiligheid correct kan rijden.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, dames en heren, ik ben bereid om de optie van een trambus te bekijken. Het succes hangt voor mij grotendeels af van de doorstroming.

We hebben het systeem gezien tijdens ons bezoek aan Stockholm. Ze gebruiken daar dergelijke types. Die rijden wel allemaal in een zo goed als volledig vrije bedding. Dat is een bijzonder belangrijke voorwaarde.

Het is een eeuwige discussie, maar ik blijf erbij dat het comfort voor de reiziger groter is op de tram dan op de bus, zeker als men moet rechtstaan, dat heb ik deze week nog aan den lijve ondervonden. Er is nog altijd een comfortverschil.

Ik ben op zich niet tegen het idee, maar dan moet u zorgen voor een vrije busbaan, zodat men als men met zo'n gevaarte door de stad moet rijden, vlot kan rijden. Dat hebben we – u was erbij – gezien in Stockholm of Göteborg.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Er wordt soms over de trambus gesproken zoals over glamping wordt gesproken. Ik weet niet of u dat kent. Dat is een leuke, avontuurlijke vakantieformule: betaal de helft, ga avontuurlijk op vakantie maar geniet toch van de luxe van een hotel. Het is en blijft echter wel een tent waarin je overnacht. Dat begin je op den duur wel te merken als het een paar dagen regent daar in Zuid-Frankrijk. Gelukkig gebeurt dat niet te veel.

Hetzelfde met een trambus. Minister, ik ben blij dat u zegt dat dit een interessante optie is om op een aantal locaties snel een aanwezig potentieel van reizigers te bedienen of als opstap naar tramprojecten. Ik hoop, collega's van CD&V, dat ik uw pleidooi voor de trambus niet moet begrijpen als een manier om de lat lager te leggen en om tramprojecten die al een aantal jaren in de steigers staan – en die wat mij betreft iets te veel vertraging oplopen –, te schrappen en over te stappen op de trambus omdat dit toch hetzelfde is. Dat is niet hetzelfde. Uit onderzoek blijkt stevast dat een comfortabele, frequente, goed doorstromende tram nog altijd het meest succesvolle vervoersmiddel is om mensen aan te trekken naar het openbaar vervoer.

Minister, is het niet zo dat de lijnen waarvan de kostendekkingsgraad het hoogste is in Vlaanderen tramlijnen zijn? Ik zou me kunnen vergissen, maar ik dacht dat tramlijn 1 in Gent en tramlijn 3 in Antwerpen de twee lijnen zijn met de hoogste kostendekkingsgraad. Dat is geen toeval. Het zou me verbazen mocht je met een trambus een even groot succes kennen als met een tram.

Dus, ja aan de trambus als opstap naar de tram of om op een aantal plaatsen snel een versterking te kunnen realiseren van het openbaar vervoer, maar neen als het in de plaats van geplande tramprojecten moet komen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Zo'n debat moet op zeker ogenblik worden geobjectiveerd. Er zijn heel veel behartenswaardige dingen gezegd. We kennen allemaal het begrip 'trambonus'. Daar bestaan cijfers over. Het moet dus mogelijk zijn om een trambusbonus te becijferen. Over welke reizigersaantallen spreken we om het kostendekkend te maken? Er is ook de doorstromingsproblematiek. Dit is een interessant denkspoor om te onderzoeken, om op een objectieve manier de verschillende modi naast elkaar te zetten, om het debat te voeren en keuzes te maken.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik wil reageren op de collega's die vragen hebben bij het standpunt van onze fractie. De doorstroming moet er zeker zijn. Trambussen inzetten zonder doorstromingsmaatregelen te nemen, heeft geen enkele zin. Dat is weggesmeten geld.

Wat betreft het stoppen terwijl je rechtstaat, mijnheer Rzoska, moet je de tram en trambus vergelijken op verschillende snelheden. Wij zijn een project gaan bezoeken in Metz waar we rechtstonden in een trambus. Het comfort bij het stoppen was oké. *(Opmerkingen van Björn Rzoska)*

Die reed inderdaad in eigen bedding. Zonder dat is er geen enkele meerwaarde aan een trambus.

De mogelijkheden moeten grondig worden bekeken. In Kopenhagen worden op de spitsuren op de bestaande tramlijnen trambussen ingezet om extra capaciteit te genereren. We moeten durven verschillende mogelijkheden grondig te onderzoeken.

Mijnheer Vandenbroucke, je slaapt dan wel in een tent in plaats van in een hotel, maar voor sommigen zou het kunnen dat als ze niet in die tent konden slapen, ze

helemaal niet op vakantie konden gaan. Daarom moet de trambus grondig worden onderzocht.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik weet niet of het zo'n goed idee is om de huidige MKBA's retroactief open te gooien. Dat zou ons extra werk opleveren. Ik ben daar niet onmiddellijk toe geneigd.

We gaan zeker niet wachten met de regelgeving. We bekijken dat. Wat betreft Kortrijk was er een heel specifieke problematiek. Het ging om een voertuig dat nieuw moest worden geleverd aan een Zuid-Amerikaans land. Daar speelden ook andere elementen.

De kostendekking van bepaalde tramlijnen is erg hoog. Ik weet niet of die het hoogste zijn, maar dat heeft ook te maken met het feit dat de traminvesteringen gedaan zijn net op die locaties waar er een grote vraag was en dus een grote capaciteit, dus op drukke verkeersassen. Eerder dan de modus zijn daar de locatie en het tracé van doorslaggevend belang.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Mijnheer Vandenbroucke, ik wil u ook geruststellen. Het is er ons niet om te doen om alle bestaande tramprojecten te wijzigen in trambusprojecten. Het gaat er meer om een opstap naar de tram. De trambus is daarvoor ideaal.

We denken dat we met minder geld meer kunnen doen voor het openbaar vervoer door de trambus geleidelijk aan meer in te schakelen op trajecten die daarvoor geschikt zijn en die voldoen aan alle normen van doorstroming enzovoort. Laat ons dit verder onderzoeken. De minister heeft opdracht gegeven. Zodra duidelijk is waar het kan, laat ons dan hopen dat er binnen enkele jaren echt bestellingen kunnen gebeuren van trambussen zodat deze eindelijk ook hier kunnen rondrijden en niet alleen in proefprojecten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de investeringen in fietsinfrastructuur – 1258 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Ik verneem dat er wat vragen waren bij het feit dat dit een vraag om uitleg is, maar het is een omgezette schriftelijke vraag.

De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, ik ga er geen gewoonte van maken om mijn schriftelijke vragen om te zetten in een vraag om uitleg, maar ik vond dat de antwoordtermijn in dit geval ver genoeg was verstreken om dat toch eens te doen.

Minister, eigenlijk is mijn bedoeling heel eenvoudig. In het regeerakkoord staat dat de investeringen in fietsinfrastructuur zullen worden versterkt. Dat hebt u tot op heden nog niet kunnen hardmaken. U hebt dat ook gezegd. U zegt ook dat dat in de loop van de legislatuur wel mogelijk zal zijn. U hebt steeds gezegd dat u op zijn minst wel het investeringsritme of de bedragen die in het verleden werden geïnvesteerd, op dat niveau wilt handhaven. Ik heb u een aantal schriftelijke vragen gesteld om te controleren of dat inderdaad zo is. Ik kon mijn lijstje voor 2015

niet vervolledigen, omdat er met betrekking tot een aantal investeringen nog geen duidelijkheid was of die nog in 2015 zouden worden vastgelegd of niet. Is die duidelijkheid er ondertussen wel? Kunt u me het totaalbedrag meedelen dat in 2015 naar fietsinfrastructuur is gegaan?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijn excuses voor de laattijdigheid van de schriftelijke vraag, maar soms wordt het ook wat te veel. Ik zit aan 2600 schriftelijke vragen, en dan heb ik het nog niet over de vragen om uitleg en de actuele vragen. Ik sta er ook op om dat alles zelf zo veel mogelijk te kunnen lezen. Dat is dan aan een ritme van 100 vragen per week. Daardoor komt soms de tijdigheid wel wat in het gedrang. Dit heeft wat geduurd omdat ook het aandeel van het Agentschap Wegen en Verkeer wat op zich liet wachten. Dat moest altijd worden uitgesplitst: welke specifieke investeringen zijn naar de fietspaden gegaan?

Ik geef u de ruwe cijfers. In 2011 was dat 88 miljoen euro, in 2012 98 miljoen euro, in 2013 90 miljoen euro en in 2014 89 miljoen euro. Voor 2015 zitten we nu op 81.751.149,98 euro, om precies te zijn, maar voor de duidelijkheid kan ik u ook meegeven dat ik nog een bedrag moet vastleggen van 9 miljoen euro van het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU), toe te wijzen aan de hst-fietsroute vanuit Zaventem. Dat is een van de meest prioritaire fietssnelwegen in de Vlaamse Rand. Het gaat meer bepaald over de fietsbrug over de R0. Ik gebruik die 9 miljoen euro van het FFEU van 2015 daarvoor, wat maakt dat we dan aan een investeringsbudget van 91 miljoen euro zitten, en dus het beleidskrediet van de afgelopen jaren op peil houden. We zitten er iets boven. We kunnen dat niveau dus op zijn minst handhaven. Het blijft de ambitie om de volgende jaren te proberen daar toch gestaag wat bij te kunnen doen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Dat is wat ik wou weten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het statistisch verkeersongevallenrapport 2015 van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) – 1260 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, meten is weten. Op 22 februari lanceerde het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zijn jaarlijkse statistisch rapport over de verkeersongevallen. Uit het cijfermateriaal kunnen enkele opmerkelijke vaststellingen worden gededuceerd. In de leeftijdscategorie tussen 20 en 24 jaar zijn verkeersongevallen verantwoordelijk voor een derde van het aantal doden. De dalende trend van het aantal verkeersdoden lijkt te zijn gestopt. Dat wisten we. Dit aantal stijgt opnieuw lichtjes, vooral in het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Meer nog, de ambitie om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2020 is volgens een prognose van het BIVV onhaalbaar.

Ondanks een stijging van het aantal motorvoertuigen en het aantal afgelegde voertuigkilometers stijgt het aantal letselongevallen en verkeersdoden niet evenredig

mee, wat dan weer een positieve evolutie is. De provincie Limburg is de slechtst scorende Vlaamse provincie als men kijkt naar de ernst van de letselongevallen, maar qua mortaliteit scoren West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant het hoogst. In Vlaanderen vindt de helft van de letselongevallen plaats op wegen waar tussen 31 en 50 kilometer per uur mag worden gereden. Nog een opmerkelijke vaststelling is dat op kruispunten de helft van het aantal doden een zwakke weggebruiker is, dus een fietser, een bromfietser of een voetganger. We kunnen ons daar allemaal iets bij voorstellen. Ten slotte, als het gaat over dodelijke ongevallen op autosnelwegen, is de menselijke factor de meest dominante factor, eventueel in combinatie met het voertuig of met de omgeving.

Het verkeer blijft dodelijk voor jongeren, en de ambitie om het aantal verkeersdoden te verminderen blijkt volgens het BIVV dus moeilijk haalbaar te zijn. Diverse cijfers tonen ook aan dat het moeilijk is om het aantal verkeersdoden drastisch te doen dalen. Na jaren van een dalende trend stagneren we sinds 2014.

Minister, deze ongevallenstatistieken van het BIVV zijn cijfers tot en met het jaar 2014. In dat jaar bent u minister geworden in deze Vlaamse Regering, met de zeer belangrijke bevoegdheid van Mobiliteit. De afgelopen maanden hebt u beleid opgezet met betrekking tot uw nieuwe bevoegdheden, zoals verkeersveiligheid en de rijopleiding. De statistieken tonen vooral aan dat het tijd is om dat beleid, om die ideeën, om die voorstellen nu om te zetten in daden. Elke verkeersdode is er een te veel. Daar zijn we het samen unaniem over eens. U spreekt daarom ook terecht stevast over de 'schande van de vierhonderd'. Ook wat dat betreft, krijgt u van iedereen gelijk. Er is ook een breed draagvlak voor de door u voorgestelde hervormingen.

Minister, plant u bijkomende sensibiliseringscampagnes rond jongeren in het verkeer, bijvoorbeeld als beginnende autobestuurder of als zwakke weggebruiker? Of worden jongeren onder de 25 meegenomen in een nieuwe geplande campagnegolf?

De Vlaamse Regering heeft op 4 december 2015 de hervorming van de rijopleiding goedgekeurd en dat wordt nu verder voorbereid, onder andere door het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid, met bijzondere aandacht voor beginnende chauffeurs. Wanneer is het uw ambitie om deze hervormde rijopleiding in de praktijk te brengen?

Volgens het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) worden de vooropgestelde doelen met betrekking tot het verminderen van het aantal verkeersdoden op Vlaamse wegen niet gehaald. Plant u hiervoor bijkomende initiatieven? Aan welke soort initiatieven dacht u? Of moeten we misschien de Vlaamse doelen bijstellen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik deel volledig uw analyse. In de categorie 18 tot 24 jaar zijn verkeersongevallen niet alleen goed voor één derde van het aantal doden, het is ook de enige categorie waarbij verkeersongevallen de belangrijkste doodsoorzaak is.

Volgende maanden staan alvast verkeersveiligheidscampagnes ingepland over snelheid en alcohol. Jongeren maken deel uit van de specifieke doelgroep. Het is mijn bedoeling om vanuit het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op regelmatige tijdstippen campagnes, op maat van de voornaamste doelgroepen en gelinkt aan de handavingskalender van de politie, uit te voeren. Daarbij gaat de aandacht uit zowel naar de specifieke problematiek als naar preventieve strategieën. Voor jonge automobilisten zullen we voornamelijk focussen op snelheid, op drugs en op afleiding in het verkeer. Jonge mannen tussen 18 en 29 jaar zullen bij deze campagnes de primaire doelgroep zijn. Daarnaast zullen we sensibiliseren rond specifieke thema's die zwakke weggebruikers aanbelangen, bijvoorbeeld de zichtbaarheid, de roodlichtnegatie en ander risicovol gedrag.

In het kader van de hervorming van de rijopleiding werken we in twee fases. In een eerste fase komt de aanpassing van de examinering aan de beurt. Ik plan om de volledige hervorming in 2017 rond te hebben. Momenteel bereiden we de hervorming volop voor in de werkgroep Rijopleiding, dat is een van de kamers van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Daar zit niet alleen de rijsschool-sector aan tafel, maar bijvoorbeeld ook de Gezinsbond en de Vlaamse Jeugdraad. Vanuit wetenschappelijke hoek zijn ook het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) en het BIVV present.

Ik denk niet dat we de doelstellingen moeten aanpassen. Op basis van de voorlopige resultaten voor 2015 van de Verkeersveiligheidsbarometer, kan je zeggen dat het opnieuw iets positiever is. Volgende week maak ik de definitieve cijfers bekend. Maar we weten dat er sowieso bijkomende inspanningen zullen nodig zijn om echt significante vooruitgang te kunnen boeken. Dat is de specifieke doelstelling van het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan. We trachten om een zo evenwichtig mogelijk maatregelenpakket samen te stellen. Ik zal een preview van de grote lijnen geven op de staten-generaal. Ik wil er op korte termijn nog mee naar de regering trekken. We leggen er de laatste hand aan.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik vind dit een goed antwoord. U zult in 2019 worden beoordeeld op de vooruitgang in de grote infrastructuurdossiers, maar ook op het vlak van verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen. U hebt er zelf voor gekozen om daarop een duidelijk accent te leggen en uw stempel te plaatsen. Dat is een juiste keuze. Vandaag is het draagvlak daarvoor in de samenleving praktisch unaniem. Ondertussen is het zelfs iets wat als het ware in de mond gebetonneerd zit: 'Weg met de gesel van de vierhonderd!' Het is nu vooral zaak om werk te maken van de maatregelen en campagnes, en ook om de mensen aan te spreken op de eigen verantwoordelijkheid, om dat zo snel mogelijk operationeel te krijgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gratis cambio-abonnement voor abonnees van De Lijn – 1262 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, sinds 2004 bestaat er een interessante formule voor abonneenthouders van De Lijn: ze kunnen gedurende één jaar genieten van een gratis cambio-abonnement. Uiteraard niet voor elke kilometer die ze rijden, het gaat om de vaste kost van het abonnement. Ik vind dat een goede formule die, minister, past in uw visie over de combimobiliteit. De combinatie van het gebruik van openbaar vervoer en autodelen – zeker voor wie in een stedelijke omgeving woont waar je van beide een deftig aanbod hebt – is een zeer goede combinatie, die het bezit van een auto nagenoeg overbodig kan maken. Ik denk dat De Lijn onder haar tienduizenden abonnees wel heel wat potentiële klanten heeft om via dat combitarief met het cambio-abonnement heel wat mensen over de streep te trekken.

Ik was al een beetje verbaasd toen ik van het bestaan van dat combitarief hoorde. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat niet kende, hoewel ik De Lijn toch al een tijdje volg. Dit werd bevestigd door uw antwoord op een schriftelijke vraag waarin ik

peilde naar hoeveel mensen daar gebruik van maken. Blijkbaar zijn er op dit moment 198 gebruikers van dat combitarief.

Hoeveel dat er in het verleden waren en hoe dat getal is geëvolueerd, weet men bij De Lijn niet. Hoeveel van de mensen die na een jaar te hebben geproefd van een gratis cambio-abonnement overstappen naar een betalend cambio-abonnement, weet De Lijn ook niet. Voor mij zijn dat toch tekenen aan de wand dat die interessante formule wel bestaat, maar dat De Lijn er absoluut niet mee bezig is om die een beetje in de markt te zetten. Trouwens, collega's, ik daag u uit om in een tijdsbestek van pakweg vijf minuten op de website van De Lijn de voorwaarden van dat combitarief te vinden. Dat is nagenoeg onmogelijk. Via Google lukt het wel. Je vindt het onder www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/partners.

Minister, die formule is op zich een goede zaak. Heel wat vrienden, kennissen en Facebookvrienden hebben mij, na het lezen van het artikel in Metro daarover, laten weten dat ze niet op de hoogte waren en daar graag gebruik van zouden maken. Het is zelfs zo dat je, als je al een abonnement hebt bij De Lijn en ook al lid bent van cambio, toch nog gebruik kunt maken van één jaar gratis abonnement. Zo interessant is die formule. Minister, het lijkt mij daarom nuttig en noodzakelijk en ook conform uw visie op combimobiliteit dat De Lijn haar tienduizenden abonnees daarover systematisch zou informeren.

Minister, waarom worden abonnees van De Lijn niet systematisch geïnformeerd over dat combitarief? Bent u bereid om daarvan voortaan werk te maken?

Welke initiatieven zult u verder nemen om die combinatie van openbaar vervoer en autodelen meer in de kijker te zetten? Zijn er eventueel plannen om andere formules te ontwikkelen dan het vermelde combitarief?

Mevrouw Brouwers had het daarnet over geïntegreerde tarieven. Uw voorganger, minister Crevits, heeft enkele jaren geleden al aangekondigd dat het mogelijk zou worden om via de MOBIB-kaart niet alleen gebruik te maken van het openbaar vervoer van verschillende aanbieders in dit land, maar ook bijvoorbeeld van cambiovoertuigen. Binnen welke termijn mogen we verwachten dat het gebruik van de MOBIB-kaart voor cambiovoertuigen mogelijk zal zijn? Dat zou de combinatie openbaar vervoer en autodelen nog meer kunnen versterken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er wordt wel degelijk promotie rond gevoerd. Alle abonnees van De Lijn uit de cambiosteden, de specifieke steden waar er een cambio-aanbod bestaat, werden wel degelijk systematisch geïnformeerd via een schriftelijke mailing en via reclame in stadsbussen en -trams over het cambio-autodelen. De eerstvolgende jaren wordt dat in die steden telkens herhaald. Na enkele jaren wordt het vervangen door een vergelijkbare brief die wordt bijgevoegd bij het verlengingsformulier van een bestaande abonnee uit een cambiostad.

Meermaals per jaar verschijnt het combitarief op de socialmediakanalen van De Lijn en paginagroot in een advertentie in Metro. Ook cambio sensibiliseert hiervoor via zijn socialmediakanalen, website enzovoort. Omdat alles altijd beter kan, start De Lijn, naast de bovengenoemde initiatieven, naast de reeds bestaande interne campagnes waarbij autodelen wordt gepromoot en naast de inspanningen die andere mobiliteits- en mobiliteitsmiddenveldorganisaties ter zake doen, een intern onderzoek en een dialoog met cambio om dat combinatievoordeel beter in de markt te kunnen zetten en daarover beter te kunnen communiceren.

Binnen Belgian Mobility Card (BMC), de overkoepelende samenwerking tussen MIVB, NMBS, TEC en De Lijn werd afgesproken om vanaf dit jaar de zogenaamde 'card reader'-licenties ter beschikking te stellen van andere vervoersmogelijkheden. Op

basis van deze 'card reader'-licenties is de MOBIB Partner Agreement (MPA) tot stand gekomen. Dit is een sjabloon voor akkoorden die door de openbaarvervoermaatschappijen met mobiliteitspartners kunnen worden afgesloten. De MPA is een onderdeel van de MOBIB Master Agreement (MMA). Die MMA is de overeenkomst tussen de vier vernoemde openbaarvervoeroperatoren en BMC, waarin het gebruik van de intellectuele eigendomsrechten van het MOBIB-schema geformaliseerd wordt.

De Belgische openbaarvervoeroperatoren kunnen akkoorden sluiten met mobiliteitspartners zodra die MMA bekrachtigd is en de overdracht van de intellectuele eigendomsrechten op het MOBIB-schema tussen MIVB en BMC gefinaliseerd is. Die finalisering staat nog op de agenda en is gepland voor dit voorjaar. Intussen bereidt De Lijn het proces voor om, zodra die juridische aspecten zijn afgerond, met geïnteresseerde mobiliteitspartners, zoals cambio Vlaanderen, afspraken te maken om samenwerkingen via de MOBIB-kaart op te starten. Ik ga ervan uit dat we in het tweede kwartaal van dit jaar kunnen beginnen met de concretisering van een en ander.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik wil graag geloven dat De Lijn initiatieven neemt om dat combitarief in te kijker te zetten. U hebt dat ook geantwoord op mijn schriftelijke vraag. Maar, geef toe: 198 gebruikers is belachelijk weinig als je kijkt naar het potentieel. Aan de reacties die ik daarover kreeg, merk ik dat heel veel mensen, ook in mijn stad Gent, waaronder ikzelf, nog nooit hadden gehoord van dat combitarief.

Nu, alles kan inderdaad beter. Ik ben blij dat men dat ook heeft ingezien bij De Lijn en bij cambio. Ik vind het goed dat zij zullen samen zitten om te bekijken hoe ze hun klanten daarover beter kunnen informeren.

Ik zou de suggestie willen doen dat op de website van De Lijn, waar je de verschillende gewone abonnementsformules aanklikt, daar standaard bij zou staan dat dat combitarief mogelijk is. Ik denk ook dat het een goed idee is om in de brief aan iedereen die een abonnement koopt of zijn abonnement verlengt, en die in een stad woont waar cambiowagens beschikbaar zijn, mensen daar consequent over te informeren. Dat gebeurt tot op vandaag niet.

Wat het gebruik van de MOBIB-kaart betreft, is er blijkbaar vooruitgang geboekt. Ik hoop dat we zo snel mogelijk de introductie mogen meemaken van de MOBIB-kaart waarmee we vlot kunnen switchen tussen trein, tram, bus en autodelen. Het kan alleen maar de combinatie van openbaar vervoer en autodelen versterken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Collega Vandenbroucke, men zou verwachten dat in uw omgeving mensen beter op de hoogte zouden zijn van zulke initiatieven dan in die van mij. Nu, het heeft collega Van Miert exact zes seconden gekost om het te vinden. Als je in de zoekmodule op de website van De Lijn 'cambio' of 'autodelen' ingeeft, komt onmiddellijk alle informatie naar boven. De info kan beter ontsloten worden, en het is goed dat de minister daar initiatieven toe zal nemen, maar we moeten het ook niet dramatiseren. Het is niet dat die informatie verstopt wordt op de website of niet naar buiten wordt gebracht. Er wordt wel degelijk op een heel toegankelijke manier correcte informatie verschaft, die met één klik verkregen kan worden. U mag het zelf ook eens testen.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik verwijs gewoon naar het aantal gebruikers. Dat is ongelooflijk laag, dus het kan beter.

Annick De Ridder (N-VA): Maar de info is er wel en kan ontsloten worden.

Het is een heel interessante oefening om dat te gaan combineren met de MOBIB Master Agreement, waar eindelijk werk van zal worden gemaakt. Ik denk dat men dat ook meer binnen de flexibele vervoersnoden moet zien. In die zin kan het een aanvullende oefening zijn rond de basisbereikbaarheid. Het gaat dan om de laatste kilometers, die misschien niet regulier genoeg zijn om mee te nemen in het openbaar vervoer dat we kennen, van De Lijn en dergelijke. Misschien kan met deelauto's een deel van die vervoersvraag opgevangen worden. Dat is een suggestie aan de minister, om zeker ook dat bredere plaatje niet te vergeten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vraag van de gemeenteraad van Maastricht om overleg met Vlaanderen omtrent de variantenstudie voor Spartacuslijn 1 – 1284 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van het Spartacusplan – 1286 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de motie in de gemeenteraad van Maastricht betreffende de vernietiging van het bestemmingsplan voor de sneltram Hasselt-Maastricht door de Nederlandse Raad van State – 1287 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over tramlijn 1 van het Spartacusplan – 1301 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de motie van de Maastrichtse gemeenteraad met betrekking tot de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht – 1332 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, Spartacus was de afgelopen weken niet weg te branden uit de actualiteit. Het gaat dan ook over het versterken van de ruggraat van het openbaar vervoer in Limburg, dat vooral in het oostelijke gedeelte van Limburg tot op heden onbestaande is. Vorige week hadden we hier het goede nieuws in de commissie, tijdens een gedachtewisseling over het Strategisch Actieplan Limburg voor in het Kwadraat (SALK), waar minister-president Bourgeois in primeur meegaf dat lijn 18 binnen de prioriteiten van de Vlaamse spoorvisie de prioriteit van de prioriteiten is. Dat was heel goed nieuws voor de regio Limburg. Er is daar ook een draagvlak voor.

Anderzijds zitten we hier vandaag vooral te kijken naar lijn 1 en de verdere afhandeling daarvan. Ik heb, net als mijn collega's wellicht, deze vraag onmiddellijk na de gemeenteraad van Maastricht van 23 februari ingediend. Daardoor zijn onze vragen intussen ook alweer een klein beetje achterhaald, maar ik ga ervan uit

dat u ook op onze vragen kunt antwoorden alsof ze vorige week gesteld zijn, na het overleg met Maastricht.

Ik moet zeggen dat ik de wenkbrauwen gefronst heb toen ik het debat in Maastricht volgde. Er was daar een motie van de vijf meerderheidspartijen, die het schepencollege vroeg om zo snel mogelijk samen te zitten met de Vlaamse partners, zijnde uzelf en De Lijn, om definitief duidelijkheid te krijgen over de variantenstudie. Nederland spreekt over de eindhalte aan het Mosae Forum, en dus niet over die aan het station van Maastricht, zoals hier oorspronkelijk voorzien was, en stelt dat er, zodra daar duidelijkheid over is, binnen het jaar een nieuw bestemmingsplan zou worden opgemaakt. Ik resumeer nog even: het gaat om 900 meter die niet gerealiseerd kan worden vanwege een gebrek dat plotsklaps vastgesteld wordt aan de Wilhelminabrug, een brug die volgens mij toch vroeg of laat eens aan herziening toe is.

Ik heb dus de wenkbrauwen gefronst, meer bepaald op het moment dat men u, en dus de Vlaamse Regering, de zwartepiet wou toeschuiven door te zeggen dat er vanuit Vlaanderen niet wordt geantwoord op de trajectvariant, en dat daarmee de schuld bij Vlaanderen ligt. Dat lijkt mij – om in de terminologie te blijven – een brug te ver, want ik denk dat wij ons als Vlaanderen altijd erg constructief opgesteld hebben. Wij hebben ook altijd heel duidelijk gesteld dat er een contract en een Vlaams regeerakkoord is. Minister, u hebt beide op zak om te gaan onderhandelen met de Maastrichtenaren.

Minister, op mijn eerste vraag kan ik het antwoord zelf geven: er is inderdaad een overleg geweest met uw Nederlandse partners in dit dossier. Ik zou graag een verslag daaromtrent ontvangen van u, en een stand van zaken van de te nemen acties in de komende dagen en weken.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik heb mijn vraag om uitleg ingediend vlak na de gemeenteraad van Maastricht. Ik had het genoeg plaats te kunnen nemen naast de heer Peumans. We waren samen toeschouwer van die gemeenteraad. Het belangrijkste hadden we na een half uur al gehoord, terwijl ze er vier of vijf uur over hebben gepalaverd.

Ik heb gemerkt dat de tonaliteit soms brutaal was, en dat ze een verhaal vertelden waarin ik me niet herkende. Mijnheer Ceyssens, u gebruikt het woord zwart-wit, ik doe hetzelfde in mijn vraag om uitleg. Zij legden de zwartepiet helemaal bij Vlaanderen. Ik vond het een heel vreemd schouwspel, met schorsingen van de vergadering enzovoort.

Het was wel een interessant debat. Wat me duidelijk werd, is dat men eerst discussieerde over wie nu verantwoordelijk was voor de uitspraak van de Raad van State, wie daar schuld trof. Men schoof de zwartepiet eerst intern door, maar daar moeten we het hier niet over hebben. De meerderheid is nog steeds voor de tram, met als eindhalte Mosae Forum. Ze vinden dat een en ander nog steeds helemaal past binnen de raamovereenkomst, wat me zeer erg tegen de borst stuitte.

Ik ben een half jaar geleden ook al eens naar een hoorzitting geweest over dat tramproject. Het engagement om ooit de brug over te geraken, willen ze niet hard maken. Ze willen geen harde en geen zachte engagementen nemen, ze zeggen alleen dat ze daar eens over willen nadenken. Dat is eigenlijk onbegrijpelijk, want wij zowel als de andere kant houden er heel erg aan vast om ooit of binnen een redelijke termijn het station te bereiken. Op dat vlak is er heel weinig beweging in het dossier te krijgen.

Regelmatig hebben ze uitspraken gedaan als "Minister Weyts moet nu maar eens over de brug komen". Uw naam is daar dikwijls gevallen, minister, ze kennen u ondertussen in Maastricht en dat is op zich een goede zaak.

Minister, wat vindt u van de stelling dat de Vlamingen nu aan zet zijn? U hebt ondertussen contact gehad met de contractpartners aan de Nederlandse kant van de grens. Ik ben benieuwd wat ze hebben gezegd. Hebt u een plan B? U gaat nu opnieuw een onderhandeling voorstellen, maar wat als dat niet lukt?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, de geschiedenis – het indienen van onze oorspronkelijke vragen om uitleg – is ondertussen door nieuwe feiten ingelopen. De twee vorige sprekers hebben duidelijk de teneur van de gemeenteraad van 23 februari 2016 omschreven. De kwalificatie 'brutaal' is daar absoluut op haar plaats. Het is heel Nederlands, want ze hebben iets wat wij veel minder kennen, en dat is patriottisme. Wat de politieke strekking ook is, samen zijn ze het erover eens dat die bal terug in het Vlaamse kamp moet worden gelegd, ook al hebben ze inzake de sneltramverbinding en de uiteindelijke eindhalte, namelijk het treinstation van Maastricht, dezelfde reflex: ze kunnen dat niet hardmaken en dus proberen ze de schuld van zich af te schuiven.

Het meest brutale in dit verhaal is dat ze voor die tijdelijke halte – daar zouden we nog niet meteen mordicus neen tegen hebben gezegd als ze over vijf of tien jaar eventueel wel over de brug willen komen – spreken over termijnen die oplopen tot 25 jaar. Daar zijn geen woorden voor.

Minister, ik vind het uitstekend dat u vorige week zelf de brug bent overgegaan. U bent naar Maastricht gereden, u hebt er gesproken met beleidsverantwoordelijken, onder andere met de wethouder van Mobiliteit John Aarts en de gedeputeerde Patrick van der Broeck, om na te gaan hoe we een doorbraak kunnen krijgen. We hebben daarvan een verslag gekregen in Het Belang van Limburg. Dat was positief en dat is heel erg belangrijk. Naar buiten doen we alles om terug vooruitgang te krijgen in dit mobiliteitsdossier. Als symboliek kan dat tellen.

We zijn daar nu elf jaar mee bezig. Alle dagen kom ik mijn mobiliteitsambtenaar tegen in het gemeentehuis van Lanaken. Hij vraagt dan of ik nieuws heb, wat er te gebeuren staat. Die mensen zijn daar elf jaar lang heel veel uren mee bezig geweest, ook de gemeente zelf heeft veel inspanningen gedaan. Dat geldt ook voor de drie andere Vlaamse gemeenten die langs dat sneltramtraject liggen. Het is dus goed dat u doorbraken probeert te forceren. Allerhande geruchten circuleren in de coulissen over mogelijke compensaties. Misschien kunt u een tip van die sluier oplichten. Dat waardeer ik zeer.

Het is als de berg en Mozes, minister, als hoogste in rang bent u naar hen toegestapt en dat is als teken van engagement een sterk signaal. Als het goed is, zeg ik het. Als ik iets op mijn lever heb, zeg ik het ook. Dit kan ik alleen maar zeer waarderen. Dat geldt, denk ik, ook voor de collega's in deze commissie.

Minister, nog enkele randbemerkingen. Ondertussen moeten de andere Vlaamse diensten die zijdelings bij dit project zijn betrokken, maar wel belangrijke actoren zijn, zoals het Agentschap Wegen en Verkeer, uit hun pijp komen en beginnen met investeringen op het grondgebied van de betrokken gemeenten die hoe dan ook moeten gebeuren, zoals de aanleg van rotondes en een nieuwe stelplaats voor De Lijn. In Limburg steunen we elkaar voor het hele verhaal. Spartacus is een optelsom van heel wat initiatieven op het terrein van de ontsluiting van de provincie via het openbaar vervoer. Het betreft drie lijnen: het gaat niet alleen over de eerste. Die laatste is uiteraard voor Lanaken en mezelf de allerbelangrijkste, maar de solidariteit gebiedt mij om ook de tweede en derde te verdedigen.

Vorige week heeft de minister-president in de commissie Financiën en Begroting tegen de heer Ceyssens de belangrijke opmerking gemaakt dat de derde lijn – lijn 18, in NMBS-termen – met stip op één staat als het gaat over de Vlaamse

spoorstrategie. Het gaat ook over snelbussen op de rest van het grondgebied en over andere busverbindingen. Het gaat om een geïntegreerd verhaal van verknopingen en ontsluitingen, inclusief het wegwerken van witte vlekken die vooral in het oosten, noorden en noordoosten van de provincie liggen. Het is de bedoeling om op die punten gestage vooruitgang te boeken.

Minister, ik wil u daarover enkele vragen voorleggen. Wat is de stand van zaken? Wat hebben de Nederlandse partners u vorige week verteld?

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, collega's, drie weken geleden heeft die gemeenteraad van Maastricht plaatsgevonden. Twee elementen staan in de motie van de vijf meerderheidspartijen van Maastricht: zo spoedig mogelijk contact opnemen met de Belgische partners om in overleg te treden over het vervolgtraject naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van Nederland, en u een nieuw bestemmingsplan van Maastricht voor te leggen, op voorwaarde dat de Vlaamse Regering en u duidelijkheid kunnen geven over de vraag of u kunt instemmen met de tijdelijke eindhalte van Mosae Forum. Nogtans hebben zowel de minister-president als u al herhaaldelijk in de commissie en in de media gezegd dat jullie vasthouden aan een route van station tot station.

De meerderheidspartijen in de gemeenteraad van Maastricht leggen nu de bal in uw kamp. Ze willen weten of u akkoord kunt gaan met het door hen voorgestelde nieuwe tracé, met als tijdelijke eindhalte Mosae Forum. Als u daarmee akkoord gaat, zullen de Maastrichtse meerderheidspartijen een nieuw bestemmingsplan opmaken, en dan kan het nieuwe tracé worden gerealiseerd. U wordt verweten niet te willen zoeken naar een constructieve oplossing. De Maastrichtse meerderheidspartijen zeggen dat het contract van 2014 bepaalt dat beide partners constructief naar een oplossing moeten zoeken als er een probleem opduikt. De oplossing die zij voorstellen, is inmiddels gekend. U wordt verweten daar niet aan mee te werken. In elk geval is het duidelijk dat we ons in een patstelling bevinden. Zowel de Vlaamse Regering als het gemeentebestuur van Maastricht wachten op een engagement van de overkant. Het dossier is dus volledig geblokkeerd.

Aansluitend bij wat hier al is gezegd, wil ik u daarover enkele vragen voorleggen. Hoe reageert u op de motie van de gemeenteraad van Maastricht, die ten aanzien van u toch verwijtend van aard is? Dat mag duidelijk worden gezegd. Er wordt ook naar u gekeken. Wat wilt u ondernemen? Houdt u vast aan de route van station tot station, of gaat u akkoord met de tijdelijke halte? Vorige week hebt u met Maastricht overlegd. Wat was het resultaat van die bespreking? Hoe moet het nu volgens u verder?

Lies Jans (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, Spartacus is voor Limburg erg belangrijk, maar we mogen niet vergeten dat het project veel meer omvat dan de drie tramlijnen. Het gaat ook over de uitbouw van een groot openbaarvervoersnetwerk in Limburg, met belangrijke knooppunten waar men op kan inhaken. Het is essentieel dat we op dat punt vooruitgang boeken. De heer Keulen zei het al: lijn 1 is een symbooldossier geworden. Ik heb verbijsterd vastgesteld dat u de zwartepiet wordt toegeschoven. De Nederlanders kennende, weten we dat ze daar goed in zijn. Het is altijd heel duidelijk geweest – en dat staat ook zo in de overeenkomst – dat het om een project van station tot station gaat. Vorige week nog heeft in een andere commissie de minister-president het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) voorgesteld. Toen is nogmaals gezegd dat het project een lijn van station tot station betreft, want alleen dat kan zorgen voor een meerwaarde.

De meerderheidspartijen van Maastricht keurden een motie goed waarin ze daar afstand van nemen. In hun voorstel wordt niet het station maar Mosae Forum de

eindhalte. Volgens de heer Janssens betreft het een tijdelijke eindhalte, maar ik heb begrepen dat 'tijdelijk' in deze politieke context kan worden begrepen als 'eeuwig'. Ik stel me dus grote vragen over hoe het nu verder moet. Ik ben tevreden dat u zowel met de gedeputeerde als met de wethouder hebt gesproken. De communicatie daarover was eerder onduidelijk. Wat zal men onderzoeken, en met welk doel? Wat betekent dat voor eventuele schadeclaims? En gaat het nu om een traject met het station of Mosae Forum als eindhalte? Ik krijg daarover graag meer duidelijkheid.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, u weet dat de aanleiding voor mijn uitstapje de vernietiging van het bestemmingsplan door de Nederlandse Raad van State van 10 februari is. Ik nam zelf contact op met de Nederlandse partners. Het overleg heeft op 10 maart plaatsgevonden.

Dat was een lange onderhandeling, we hebben een viertal uren samengezeten. Ik kan getuigen dat misschien niet zozeer mijn populariteit dan wel mijn bekendheid in Maastricht is toegenomen. Ik heb alleszins duidelijk de lijn aangehouden dat ik loyaal de gesloten overeenkomst wil respecteren. Ik stel wel met enige verbazing vast dat men zich in Nederland serieus heeft bezondigd aan het zwartepieten doorschuiven, hoewel dat daar toch een aangebrand concept is. Uiteindelijk is er maar één verantwoordelijke voor het niet nakomen van de overeenkomst en dat is Nederland. Zij wensen die afspraken over de verbinding van station naar station niet te honoreren. De topeis van het project, zoals bepaald in deze kaderovereenkomst, is zeer duidelijk en ontegensprekelijk een verbinding van station tot station.

Zoals ik al vreesde uit het vernietigde bestemmingsplan wil men geen bestemmingsplan opstellen van station tot station. In Nederland is het immers zo dat zo'n bestemmingsplan dan ook garanties moet geven op het vlak van timing en financiering. Dat betekent dat men moet garanderen dat het tracé wordt gerealiseerd binnen een periode van tien jaar en dat het budget voorhanden is. Nederland kon geen van beide punten garanderen in tegenspraak tot een oorspronkelijk overeengekomen kaderovereenkomst.

Ik heb Nederland gevraagd te berekenen wat de schade is van de beperking tot het Mosae Forum. Wat de vervoerswaarde betreft, kwamen zij na een studie van het bureau Goudappel Coffeng tot een verlies van 4 procent. Aan Vlaamse zijde kwam het bureau Transport & Mobility Leuven (TML) tot een cijfer van 8 procent.

Ik heb gevraagd wat nu eigenlijk de schade is en hoe we die kunnen berekenen. Na een aantal uren zijn we tot een vergelijk gekomen waarbij de schade in kaart is gebracht. TML en Goudappel Coffeng zitten begin volgende week samen om die onderzoeksvraag en de daarmee gepaarde gaande timing vast te leggen.

Enkele uren later heeft Nederland daar nog iets aan toegevoegd, met name de bereidheid om te voorzien in een busverbinding met een hoge frequentie van het Mosae Forum tot het station van Maastricht en in één lijn door tot aan het ziekenhuis en station Noord. Het is de bedoeling dat de reizigers van de lijn Hasselt tot het Mosae Forum daar met hun ticket kosteloos gebruik van kunnen maken. Bedoeling was dit op te nemen in de berekening door beide bureaus.

Wij hebben intussen beide bureaus die opdracht gegeven. Volgende week zullen zij op basis van een cijfermatig getal kunnen beslissen over de toekomst van de Spartacuslijn, zowel voor Vlaanderen als voor Nederland.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf verbaasd over het feit dat Nederland geen enkele garantie kan bieden over een gefaseerde ontwikkeling. Ik dacht dat Nederland er als gidsland prat op ging dat hun meerjarenbegroting een echte meerjarenraming is. Nederland legt vandaag zijn budgetten vast voor infrastructuurwerken op de weg en voor andere infrastructuurwerken tot in 2028. Als zij dan vandaag zeggen dat zij daar niet in kunnen voorzien, dan vind ik dat een heel straffe uitspraak. Bij het sluiten van de overeenkomst had men moeten inschatten wat er in 2015 zou gebeuren.

Gelet op dat gegeven enerzijds en de vaststelling anderzijds dat de feiten heel erg worden verdraaid, hoed ik me vandaag voor uitspraken in verschillende richtingen. Ik denk alleszins dat de bal nog altijd in het kamp van de Nederlanders ligt.

Wij hebben in Vlaanderen heel veel gesproken over combimobiliteit. In onze conceptnota over openbaar vervoer spreken we ook heel dikwijls over overstappen en dergelijke meer. Als de Nederlanders denken dat zij op een andere manier de reizigers even vlot, snel en efficiënt aan het station in Maastricht kunnen brengen, en misschien zelfs een garantie kunnen geven om dan door te gaan naar het ziekenhuis en naar station Noord, wel dan moeten we zo open zijn om hen die denkoefening te laten maken. Voor alle duidelijkheid: zij moeten komen met voorstellen, zij moeten ons overtuigen van het feit dat dat op een andere manier minstens even goed kan.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik weet niet of u op een donderdag naar Maastricht bent geweest, want dan is het markt, en die onderhandeling die u hebt gevoerd lijkt me een beetje op een onderhandeling die mensen op de markt voeren: ik geef u een kussen, ik doe er nog een kussensloop bij en dan bent u tevreden. Ik vind het een vreemde manier van onderhandelen. Maar ik moet erkennen dat ik apprecieer dat u de moeite hebt gedaan om tot daar te gaan en een halve dag hebt uitgetrokken om met hen van gedachten te wisselen, hoewel ik denk dat na een half uur het meeste wel gezegd zal zijn geweest. Of toch niet?

Wat mij vooral bezorgd maakt rond dit dossier is dat ze blijven spreken van een tijdelijke halte maar dat ze in hun daden van die tijdelijke halte eigenlijk een definitieve halte willen maken. Ik deel de mening van de heer Ceyssens in dit dossier als hij zegt dat hij het onbegrijpelijk vindt dat ze op geen enkele manier een garantie kunnen geven dat ze over die brug geraken. Ik begrijp dat echt niet. Als ze die garantie niet willen geven, denk ik dat ze dat ook niet echt van plan zijn. Want hoe kan je nu veronderstellen dat dat na twintig of dertig jaar wel zal gebeuren, zeker als men vlug busjes wil inleggen tussen die tijdelijke halte en het station? Dan zal men misschien zeggen: we hebben toch een oplossing, waarom moeten we nog over die brug geraken?

Ik vind dat de bedoeling van Spartacus niet mag worden weggegooid. De bedoeling is om een kwalitatief hoog vervoersnetwerk te realiseren en een verbinding van station tot station lijkt me een minimale eis voor een dergelijk hoog kwalitatief vervoersnetwerk. Ik denk verder dan Maastricht. Station Maastricht is een belangrijk knooppuntstation met lijnen naar Aken, Luik en het noorden van Nederland. Misschien gaan Limburgers daar niet vanaf het begin gebruik van maken, maar op middellange en op lange termijn moet Maastricht een belangrijk station worden, ook voor de Limburgers, om de rest van Euregio te gaan verkennen. Mensen gaan heus niet de tram pakken tot Mosae Forum, dan nog een bus en dan de trein verder. Dat is een oplossing waar ik misschien een aantal jaren mee kan leven, maar dat mag zeker geen definitieve oplossing zijn.

Die studie bureaus gaan snel met een resultaat komen. Ik neem aan dat dat dan ter bespreking zal worden voorgelegd. Hoe gaat dat dan verder? Zijn daar concrete

afspraken over gemaakt? Ik stel vast dat tot nog toe vooral consultants en studie-bureaus beter zijn geworden van het Spartacusplan en de Limburgse vervoersgebruiker veel minder. Ik hoop dat dat in de toekomst echt zal veranderen en we tot een kwalitatieve oplossing komen waar het station van Hasselt met het station van Maastricht wordt verbonden, op welke manier dan ook, maar zonder tussenstappen, omdat het volgens mij de geest van Spartacus weghaalt en dat kan toch niet de bedoeling zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): We moeten voorzichtig zijn en tegelijkertijd ook heel alert blijven. Laat het duidelijk zijn, voorzitter, dit is een symbooldossier, maar het is wel een integraal deel van het regeerakkoord en van het SALK, en ondertussen werken we er al lang aan. Om dat nu zomaar op te geven? Ik zeg u: dan bent u nog niet van mij af.

Ook wat betreft de tijdelijkheid van die voorlopige halte aan Mosae Forum, zeg ik: dat kan. Maar tijdelijkheid heeft zijn grenzen, en dat is zeker geen 25 jaar, want dan spreek je over kwaadwilligheid. Dat kan niet, zeker niet wanneer partners in volle vrijheid en bij volle verstand – dan heb ik het over Maastricht en over Nederlands Limburg – in 2014 dat contract nog hebben gesloten. Dit gaat over én het respecteren van een handtekening én over de geloofwaardigheid van de politieke klasse. Dat zijn twee heel belangrijke aspecten.

Minister, we moeten inderdaad die schade berekenen. De reizigersuitval zou 4 tot 8 procent zijn, 4 procent volgens de Nederlanders, Goudappel Coffeng, en 8 procent volgens de Vlamingen, dat is het studieresultaat van TML. Op zich is dat niet meteen de kop af. Het moet nu duidelijk zijn wat de schade is. Laat dat dan ook maar in harde cijfers berekend worden. We moeten voor onszelf zeggen dat we dat binnen een maand moeten weten. We kunnen daar niet mee bezig blijven.

Ik hoor in de coulissen dat het busverbindingen zijn, geen busjes, om die laatste 900 meter van aan de Wilhelminabrug, dus Mosae Forum, tot aan het treinstation af te leggen. Dat is minder dan 1 kilometer. Die zouden dan een frequentie hebben van elke 3 tot 4 minuten. Het zou een gratis busverbinding zijn vanaf Mosae Forum tot aan het treinstation, zelfs doorgetrokken richting academisch ziekenhuis en zelfs station Noord.

Mijnheer Ceyssens, we moeten dat met een open geest bekijken en berekenen, maar we moeten nu vooral aandringen op bekwame spoed, want deze trein laten rijden naar nergens, daar bewijzen we onze geloofwaardigheid en de potentiële reiziger geen dienst mee.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, het is duidelijk dat dit dossier behoorlijk hallucinante vormen begint aan te nemen en hallucinante ontwikkelingen kent. Na elf jaar komt men nog altijd niet verder dan nog eens een studie te bestellen. Er zijn twee studies, en wat is de beslissing van Maastricht en de Vlaamse Regering? We gaan die twee studies naast elkaar leggen en daar een nieuwe studie over maken. Dat is de fase waar we nu in zitten, elf jaar nadat er voor het eerst sprake was van dit dossier.

Ik denk dat dit alleen maar uitstel van executie is en dat Spartacus duidelijk op een dood spoor zit en dat u dus beter andere prioriteiten begint te leggen. Minister, u zou best in overleg gaan met Infrabel en de NMBS om bijvoorbeeld te investeren in het personenvervoer op lijn 20, de internationale lijn Hasselt-Maastricht. Er is dan ook geen enkele garantie op succes, maar dat hebt u met de lijn 1 van Spartacus op dit moment evenmin. Leg dus andere mobiliteitsprioriteiten in

Limburg, voornamelijk in het noorden en het noordoosten van de provincie. Ga in overleg met de NMBS om te investeren in de spoorlijn 20. Op dit moment is het zeer duidelijk dat het Spartacusdossier en in elk geval lijn 1 van het Spartacusplan een omgekeerde processie van Echternach is. Er worden veel meer stappen achteruit dan vooruit gezet.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik heb uw antwoord goed opgeschreven, en ik kan alleen maar concluderen dat er één verantwoordelijke is voor het niet realiseren van het vooropgestelde doel, namelijk de verbinding van lijn 1 van station tot station. Ik hoor u zeggen dat er geen bestemmingsplan van station tot station komt, zeker niet de eerste tien jaar. De heer Ceyssens zegt zelfs niet voor 2028. Het is heel duidelijk wie de zwartepiet moet krijgen, ook al willen ze hem blijkbare niet aanvaarden.

Minister, u zegt dat u de schade gaat berekenen en proberen te objectiveren. Ik denk dat u dat moet doen en dat het op een goede manier moet gebeuren. Er was al een berekening voor het reizigerspotentieel. De Nederlanders spreken over min 4 procent. Als we het volledige traject nemen, gaat het over min 8 procent aan reizigerspotentieel. Het moet dus goed worden gedaan. Er moet ook rekening worden gehouden met Vlaanderen in de berekening.

Ik vraag me wel af of ook het economisch verlies wordt berekend. Sommigen hebben het woord 'shoppingtram' al in de mond genomen. Als de tram zou stoppen aan Mosae Forum, dan is dat heel goed voor de middenstand van Maastricht. Men kan dan vanuit Hasselt met lege winkelzakken naar de Bijenkorf gaan en terugkeren met volle zakken. We moeten er rekening mee houden dat dat een realiteit zal worden als we niet van station tot station gaan. Het economisch verlies voor de Limburgse gemeenten moet zeker onderzocht worden.

Minister, ik ben zeer pessimistisch. Ik was altijd al een koele minnaar van het traject. Als ik hoor wat er verder nog gaat gebeuren, dan wordt het alleen maar erger. Mijn oproep is nogmaals: wat is voor de Limburgers belangrijk? En dat is een goed openbaar vervoer waar nodig. Hou daar alstublieft rekening mee. We zullen afwachten hoe het zal aflopen, maar ik ben zeker niet optimistisch.

Minister Ben Weyts: Collega's, ik dank jullie voor de suggesties, de bemerkingen en de aanmoedigingen. Ik tracht op te treden als een goede Vlaamse huisvader die de Vlaamse belangen maximaal behartigt, wat niet altijd een eenvoudige klus is. Ik moet ook vaststellen dat net het gebrek aan een weloverwogen beslissingstraject aan Nederlandse zijde ervoor gezorgd heeft dat we vandaag in deze situatie zitten. Het lijkt me dus wijzer om weloverwogen, becijferde beslissingen te nemen, eerder dan achteraf opnieuw voor verrassingen te komen te staan.

Lode Ceyssens (CD&V): Het belangrijkste in dit dossier is een oplossing, los van het berekenen van verliezen en dergelijke, namelijk een oplossing om de reiziger van station naar station te brengen. Maastricht-station is waarschijnlijk nog veel meer dan Hasselt-station een heel belangrijke toegang – de heer Danen heeft het daarstraks ook nog eens gezegd – tot de Euregio voor de Limburgers en bij uitbreiding voor de Vlaming. We moeten het heft niet in eigen handen nemen: het is aan de Nederlanders om met een duidelijk en efficiënt alternatief te komen dat minstens evenwaardig moet zijn. Als het nog beter kan, heel graag dan.

Ik wil hier toch nog eens herinneren aan het regeerakkoord. We hebben duidelijke afspraken gemaakt tijdens de zomer van 2014, niet gebaseerd op enkele ideetjes of luchtballonnen. Ze zijn gemaakt op basis van eerder gemaakte plannen: een Spartacusplan, een Limburgplan, een Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat enzovoort. Ze zijn gebetonneerd in het regeerakkoord en ofwel willen we dat uitvoeren, ofwel willen we dat niet uitvoeren. Als we het willen uitvoeren, moeten we er best geen onduidelijkheid over creëren en geen gaten laten.

Ik zal nog eens, tot vervelens toe, het uitgangspunt van Spartacus meegeven. Dat ging niet over de lijn Hasselt-Maastricht, dat ging over een totaalconcept voor Limburg waar geen spoorverkeer is in het oostelijk gedeelte van de provincie. De conceptnota 'basisbereikbaarheid' is hiervan het beste bewijs. Die rug-gengraat is nodig om een goed openbaar vervoer te organiseren. Buslijnen, maar snelle lijnen. Als bussen boemelen van dorpskern naar dorpskern, dan zal alleen die passagier opstappen die zich geen enkele andere vervoersvorm kan permitteren en die nergens op tijd hoeft te zijn. Dat was het uitgangspunt van Spartacus.

Ik wil af van het idee dat men voortdurend probeert te creëren: geef voorrang aan de andere lijnen. Het feit dat de lijn Hasselt-Maastricht vandaag vastzit, ontslaat ons niet van de plicht om op die twee andere lijnen onverkort te blijven inzetten maar hou op met te zeggen dat we lijn 1 moeten laten varen en moeten inzetten op de andere twee lijnen. Als we dat doen, dan laten we ons in Limburg insmeren met ons eigen vet. Ik vind het goed nieuws dat verleden week is gezegd dat lijn 18 de prioriteit van de prioriteiten is in de Vlaamse spoorvisie. Op lijn 2 moeten we onverkort blijven doorwerken, maar dat mag geen excuus zijn om inzake lijn 1 onduidelijkheid te creëren en zo gaten voor discussie te laten aan de andere kant van de Maas.

Johan Danen (Groen): Met de uitspraken en de vragen over Spartacus van de voorbije tien jaar kunnen we bijna deze kamer vullen.

Ik zou het bijzonder jammer vinden mocht Limburg zonder iets achterblijven. Het klopt dat lijn 2 en 3 onverkort uitgevoerd moeten worden. Ik ben blij met het engagement van vorige week om prioriteit te geven aan de lijn naar het noorden. Dat wil niet zeggen dat de andere lijnen maar moeten wachten.

Hebt u een plan B voor het geval dat Maastricht met onvoldoende garanties over de brug komt?

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, u spreekt over koele minnaars. U hebt het dan uiteraard over uw eigen groepering, de N-VA. U hebt dit als politieke partij het meeste goedgekeurd van allemaal, zowel Spartacus als de rangorde van de uiteindelijke projecten. Die sneltramlijn 1 stond van meet af aan als eerste project geagendeerd. Er is in de volgorde nooit een wijziging aangebracht. U hebt dat mee goedgekeurd in 2004, 2009 en 2014 in drie opeenvolgende regeerakkoorden. We hebben dat als prominent punt opgenomen in het SALK. Pacta sunt servanda.

We zitten met een onwillige partner, maar we moeten onze eigen positie niet verzwakken want dat wordt met het vergrootglas bekeken in Nederlands-Limburg, zowel in de provincie als in de gemeente Maastricht. Vanuit Vlaanderen geven we soms ten opzichte van de buitenwereld signalen dat voor sommigen sneltramlijn 1 niet moet. Voor mij kan alles, maar niet na elf jaar de boel op zijn kop zetten. Nogmaals, pacta sunt servanda. We moeten er alles aan doen om vanuit Vlaanderen niets onverlet te laten om die verbinding te realiseren.

Voor de mensen iets zullen zien van de volgende trajecten, namelijk de lijnen 2 en 3, zijn we minstens tien jaar verder want zolang duurt dat minimaal. Je zal altijd wel door iemands tuin moeten die dat niet wil en begint te procederen. In mijn gemeente is er een instabiele ondergrond. Je zult de Gust Feyens of varianten van de Limburgse milieukoepel tegenkomen die procederen omdat dit nu eenmaal hun natuurlijke roeping is.

Op zeker ogenblik zullen we de bevolking wel moeten zeggen – en we hebben om de zoveel jaar examens met de volgende in 2019 – dat we op papier kilometers vooruitgang hebben geboekt, maar op het terrein niets. Ga daar maar aanstaan. Dat is voor de geloofwaardigheid van ons allemaal, de hele politieke klasse, een slechte zaak. We moeten de krachten blijven bundelen. Het is positief dat u vorige

week die inspanning hebt gedaan. Hou de Nederlanders bij de les en zorg dat we binnen een maand de cijfers krijgen.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, ik heb daarnet mijn positie duidelijk gemaakt en mijn suggestie overgemaakt. Ik ben in tegenstelling tot u en twee van de collega-vraagstellers niet gebonden aan het regeerakkoord. Ik was trouwens aan het begin van de legislatuur erg verbaasd dat in dat regeerakkoord, met de N-VA als grootste regeringspartij die zelfs de minister-president en de minister van Mobiliteit mocht afvaardigen, de Spartacuslijn 1 gebetonneerd is. We kijken uit naar alweer een nieuwe studie, al vrees ik dat daarmee ook deze keer geen deus ex machina over Spartacus zal neerdalen.

Lies Jans (N-VA): Wat is voor de Limburgers belangrijk? Dat er een verdere uitbouw van het openbaar vervoer komt. In het regeerakkoord en in het SALK staat inderdaad dat we een verbinding van station tot station willen en dat dit voor het openbaar vervoer de enige mogelijkheid is om enige meerwaarde te bieden. Nederland wil die verbinding niet zoals ze is opgenomen in de overeenkomst.

Minister, laat dit goed becijferen en laat u niet in de luren leggen door de Nederlanders want ze zijn er goed in om met cijfers te goochelen. Het bewijs is er al: volgens de studie van de Nederlanders is er een verlies aan reizigerspotentieel van 4 procent en volgens ons 8 procent. Wees op uw hoede, maar hou vooral in het achterhoofd dat het openbaar vervoer in Limburg verbeterd moet worden en dat er middelen in moeten worden geïnvesteerd.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over acties van de loodsen rond een sociaal akkoord – 1431 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de boycot van grotere schepen door de Scheldeloodsen en het bereikte akkoord van 4 maart 2016 – 1441 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, we hebben in de plenaire vergadering al van gedachten gewisseld over de actie van de Scheldeloodsen. U zei toen dat u verder zou onderhandelen. Dat is ook gebeurd en in de nacht van 2 op 3 maart hebt u uiteindelijk een akkoord bereikt, zoals we in de kranten hebben kunnen lezen. Ik vraag me af of er, om die acties te doen stoppen en tot sociale vrede te komen, toch niet dringend nood is aan een nieuwe aanpak. Ik vraag me af of het niet goed zou zijn om sociale bemiddelaars hier bij te betrekken. Zij zijn professioneel gevormd om opheldering te brengen in dit soort conflicten en kunnen zeker en vast een belangrijke rol spelen.

Minister, sommige van mijn vragen zijn weggevallen omdat men tot een akkoord is gekomen. Kunt u nadere toelichting geven bij het akkoord dat u hebt bereikt? Verwacht u dat er in de toekomst verder sociale vrede zal zijn? Hoe zult u de afgesproken optimalisatie verder concretiseren? Hoe zult u de diverse partners daar in de toekomst verder bij betrekken? Hoe gaat u dat verder passen in de bredere audit van de nautische keten? Bent u bereid om na te gaan of er in de toekomst eventueel met een sociaal bemiddelaar kan worden gewerkt bij dergelijke conflicten?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, collega's, minister, u hebt uw trip naar New York City niet voor niets afgelast: na een marathonzitting van, als ik me niet vergis, een dikke twintig uur hebt u een akkoord bereikt met de loodsenverenigingen. Zoals we allen weten, blokkeerden zij de toegang voor grote schepen tot de haven van Antwerpen, een boycot die inmiddels is opgeheven. Er zouden vier grote schepen voor anker hebben liggen wachten. Dat zijn dus minstens vier schepen die vertraging hebben opgelopen. Een zevental andere schepen hebben hun koers vertraagd en er zou een scheepsafleiding zijn geweest naar de haven van Hamburg.

Ik herhaal het graag: die acties zijn natuurlijk enorm schadelijk voor onze economie, voor het internationale imago ook van onze havens, en voor de werkgelegenheid die daarmee samenhangt. Er is inderdaad een conflict geweest in het najaar. Toen zou er extra verloning zijn toegezegd, weliswaar gekoppeld aan een optimalisatie van de werking van het loodswezen, aan bijkomende efficiëntiewinsten en – niet onbelangrijk – aan een audit die zou worden opgelegd voor de hele keten. De loodsenverenigingen zouden zijn teruggekomen op de gemaakte afspraken over dat aspect van de efficiëntiewinsten. Er zouden ook bijkomende eisen zijn gesteld.

Het heel hardnekkige verzet tegen het zich meer efficiënt organiseren van beloodsing leidde tot totaal onbegrip, niet enkel in de maritieme sector, maar ook bij de ruimere publieke opinie. Dat hebben we toch wel mogen vaststellen.

Minister, we waren er uiteraard zeer over verheugd dat u erin bent geslaagd om tot een akkoord te komen. Dat heeft zware opofferingen gevraagd van u, maar we zijn daar vanuit Antwerpen tevreden mee. We hebben de contouren al kunnen vernemen via de media, maar misschien kunt u ons toch enige toelichting geven bij het akkoord. Wat zijn de belangrijkste afspraken van het akkoord? Tijdens die boycot hebben we links en rechts pleidooien gehoord voor een privatisering. Dat was het meest verregaande pleidooi. Sommigen pleitten voor een minimale dienstverlening. Het is toch heel wrang te moeten vaststellen dat enkelingen de haven hebben kunnen afsluiten, zij het uiteraard niet voor alle schepen – dat moest er nog aan ontbreken –, maar toch voor schepen groter dan 340 meter. Het is dus niet ondenkbaar dat er wordt gepleit voor een minimale dienstverlening. Dat zou een oplossing kunnen zijn.

Ik begrijp dat het misschien niet optimaal is om hier verregaande uitspraken te doen daarover, maar zijn er mogelijkheden ter zake die door uw diensten worden of zijn bekeken in het kader van mogelijke toekomstscenario's? Er zijn heel duidelijke economische gevolgen geweest. Hebt u daarover overleg gepleegd met de havenbedrijven, maar ook met de privésector? Kunt u een overzicht geven van de geleden schade? Dan heb ik het zowel over de gemiste inkomsten als over de werkgelegenheid en de internationale imagoschade.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat staat er in dat akkoord van december 2015 dat is gesloten met de Beroepsvereniging van Loodsen (BvL)? Het bevat een stappenplan. Zo zou er een optimalisatieplan komen van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), rekening houdend met de schaalvergroting van de scheepvaart. Dat optimalisatieplan zou de volgende elementen omvatten. Er is het optrekken van de prestatiecoëfficiënten voor de grote schepen, dus de toelagen voor het beloodsen van grote schepen. Meestal wordt de norm van 340 meter gehanteerd, zoals u weet, maar die maximale lengtemaat is variabel naargelang het tracé, naargelang het gaat over een kanaal, de zee, een rivier.

Er is het aanpassen van de technische loopbaan van de rivierloodsen, een aanpassing van de pensioenberekening en het boeken van efficiëntiewinsten.

Er werd in dat akkoord ook melding gemaakt van de oprichting van een Raadgevend Comité voor het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust waarin de commerciële havenactoren en de vertegenwoordigers van alle Vlaamse havens zullen zetelen; de audit van de nautische keten waarbij momenteel samen met de commerciële havenactoren en de vertegenwoordigers van alle Vlaamse havens een grondige audit wordt uitgevoerd met het oog op onder meer een optimalisatie van het loodswezen; een geobjectiveerd onderzoek naar de invoering van een multivalente inzet van de loodsen, dat op vandaag ook binnen de audit van de nautische keten wordt uitgevoerd. Vandaag bestaat het onderscheid tussen zee-, kust-, kanaal- en rivierloodsen. De multivalentie gaat ervan uit dat de loodsoopdracht op alle tracés door dezelfde loodsen zou kunnen worden verricht, ongeacht hun achtergrond.

In het ondertekende stappenplan werd ook de te volgen procedure vastgelegd. Alle door de overheid voorgestelde maatregelen zouden syndicaal besproken worden in het sectorcomité XVIII van 11 april 2016 met de vakbonden, en voorafgaand ook met de BVL aangezien zij niet vertegenwoordigd zijn in het sectorcomité.

Er is toch vanaf 29 februari 2016 een actie gevoerd, op initiatief van de BVL. Dit gebeurde met het oog op een loskoppeling tussen enerzijds de toekenning van de prestatiecoëfficiënten en anderzijds de optimalisatieoefening. Dat was in wezen de onderliggende redenering. Dat heeft op zijn beurt geresulteerd in de onderhandelingen met de vakbonden. Ik ben met die onderhandelingen begonnen op 2 maart, en ze hebben geduurd tot 4 maart 2016.

Tussentijds heb ik ook nog eens samengezeten met de vertegenwoordigers van de klanten en de werkgevers in de haven. Ik heb op donderdagochtend nog voorafgaand overleg gehad met het Havenbedrijf, om dan terug te gaan naar de vakbonden, de BVL en de onafhankelijke loodsenvertegenwoordiging.

Op 4 maart 2016 werden twee akkoorden bereikt. Enerzijds was er een akkoord over de schaalvergrotingscoëfficiënten, waarbij wij alle loodsenkorpsen gelijk hebben behandeld. Dat gebeurde op mijn uitdrukkelijke vraag. Dezelfde criteria voor de te beloodsen schepen werden gebruikt en dezelfde coëfficiënten en loodstoelagen werden gehanteerd. Anderzijds is er een akkoord over een verhoging van de collectieve prestatienorm met 15 procent, over alle loodsenkorpsen heen, tegen 2020. Dit akkoord omvat ook: een stijging van de beschikbaarheid van de loodsen; het afbouwen van niet strikt noodzakelijke operationele functies van niet-loodsen; een maatregel voor de verlaging van de werkdruk van de loodsen vanaf 60 jaar; de integratie van een deel van de loodstoelage in het salaris van de loodsen en de opname van de STCW-toelage (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) – dat is een specifieke toelage en een specifiek gevolgd trainingsprogramma – en toelagen voor technische bekwaamheid in het salaris van de operationele functies van niet-loodsen; het in kaart brengen van de toelagen per korps om niet-objectiveerbare discrepanties te kunnen detecteren; de vrijwillige keuze voor de kanaalloodsen voor 100 procent individuele betoelaging. Vandaag is er een soort potsysteem waarbij, afhankelijk van het soort loodsen – maar meestal is er een 50/50-regeling – waarbij de toelage voor 50 procent toekomt aan de loods die de prestatie heeft verricht, terwijl 50 procent in de pot gaat en wordt verdeeld onder de loodsen op basis van hun beschikbaarheidsdagen. Bijvoorbeeld voor de kustloodsen is dat dan een andere verhouding, ik denk 85-15. Dit maar om de complexiteit van de hele problematiek te duiden.

We kunnen, denk ik, niet meer spreken van sociale onvrede. Er is echter wel nog werk aan de winkel aangezien een aantal aspecten van bovenvermelde akkoorden nog moeten worden geconcretiseerd. Ik heb bij enkele punten al gewezen op de complexiteit van een en ander ten aanzien van de onderscheiden loodsen; het is dikwijls een variabele toepassing.

Een en ander moet nog worden vertaald in de nodige formele stukken, zoals wijzigingen aan een ministerieel besluit en aan het Vlaams Personeelsstatuut. De verdere uitwerking zal gebeuren in de geëigende overlegorganen binnen het MDK. Ik ben van plan om daartoe het management van het MDK en de DAB Loodswezen te versterken.

Volgende tijdslijn wordt hierbij gevolgd. In april 2016 brengt de Vlaamse overheid het totaal aantal toelagen per korps in kaart, ook in verband met eventuele niet-objectiveerbare discrepanties; het akkoord over de schaalvergrotingscoëfficiënt wordt geagendeerd en goedgekeurd op het sectorcomité XVIII. In mei 2016 wordt op het sectorcomité XVIII het optimalisatieplan goedgekeurd met het oog op een stijging van de prestatienorm met 5 procent. In december 2016 volgt het tweede luik: op het sectorcomité XVIII wordt een optimalisatieplan behandeld dat de verhoging van de prestatienorm met bijkomend 10 procent garandeert, met eveneens een concrete uitwerking van alle reeds eerder vermelde onderdelen van het akkoord.

Welke actoren worden allemaal betrokken bij het sociaal overleg? In de geëigende overlegfora van het MDK zijn enerzijds de vakbonden en anderzijds de beroepsverenigingen van loodsen vertegenwoordigd. De vakbonden zijn vertegenwoordigd in het sectorcomité 18. Dat geldt niet voor de beide beroepsverenigingen van de loodsen. Daarom spreken we van de geëigende overlegfora.

In dezen heb ik geen sociaal bemiddelaar aangesteld, omdat die eigenlijk al tevoren, in april van verleden jaar, het nodige werk had verricht. Wij werken nog steeds verder op de toen geformuleerde problematiek en afspraken die samen met de sociaal bemiddelaar werden gemaakt.

De optimalisatie van het loodswezen op langere termijn wordt bekeken binnen de audit van de nautische keten. Die audit is momenteel nog volop in uitvoering. Ik kan niet vooruitlopen op die conclusies.

Tot slot vroegen jullie naar de economische gevolgen. U hebt zelf de kost geschetst voor de drie schepen die een tijdje voor anker zijn blijven liggen en anderzijds de afleiding van één schip van MSC naar Hamburg. De private bedrijven zelf kunnen beoordelen wat hun dat heeft gekost. Wat veel belangrijker is, is de imagoschade, die moeilijk te becijferen valt. Wat de Antwerpse haven betreft, denk ik dat de grootste schade vooral op dat vlak ligt, de reputatieschade in de buitenlandse kantoren. Uiteindelijk zijn we wat Antwerpen betreft, zeker de drie grote spelers, afhankelijk van de oordelen in buitenlandse kantoren. Op dat vlak moeten we een serieuze schade betreuren.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw toelichting, maar ook voor het bereiken van het akkoord met de loodsen. U hebt toegelicht welke stappen er nog moeten worden genomen in de toekomst.

We zullen in deze commissie in de toekomst nog wel meerdere keren van gedachten wisselen over dit dossier van de loodsen.

We hebben recent een toelichting gekregen in verband met het samenwerkingsakkoord dat werd afgesloten met de Nederlandse loodsen. Ik hoop dat een van de zaken die verder kunnen worden onderzocht in de studie waartoe u opdracht hebt gegeven, is of we niet een stap verder moeten gaan dan de samenwerking die er is. Moeten we niet onderzoeken of de integratie van het Vlaamse loodswezen en het Nederlandse loodswezen, inzake de beschikbaarheid van het personeel van de loodsen, maar ook van het materiaal, de beste garantie zou geven naar de toekomst toe? Ik blijf verbaasd over de kostprijs die nog moet worden bijgepast door de Vlaamse overheid. Ik begrijp ook dat er niet gemakkelijk wordt

gekozen voor een eenvoudige aanpassing van de loodstarieven. Het zou namelijk slecht zijn voor de concurrentiepositie van de Vlaamse havens.

Niet alleen onze Vlaamse havens hebben imagoschade geleden, maar ook de loodsen zelf. Heel wat loodsen werken keihard. Zij moeten een zwaar traject doorlopen: eerst de Hogere Zeevaartschool, nadien de interne opleidingen. Het is dan toch betreurenswaardig dat enkele personen telkens zulke grote problemen veroorzaken.

Moet er niet krachtadiger worden opgetreden bij de aansturing van de loodsen, bij de operationele leiding? Ik heb alleszins die indruk.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord en ook nogmaals voor het tot een goed einde brengen van die enorm belangrijke onderhandelingen. Iedereen merkt aan de reacties in het veld, maar ook daarbuiten, dat die sense of urgency gevoeld werd en dat het ook belangrijk was om het tot een goed einde te brengen.

Uiteraard heeft ook onze fractie respect voor het werk. Ik heb verschillende mails ontvangen van loodsen. Ik heb dat ook telkens gezegd. We hebben respect voor het werk dat die loodsen verrichten. We verwachten wel een modernisering en een efficiëntieverhoging. Gezien de voorwaarden is dat het minste dat er kan worden gevraagd. Het blijft een bittere pil dat enkelingen door acties zulke grote blokkeringen kunnen veroorzaken.

Ik begrijp dat u als minister geen uitspraken wilt doen over een minimale dienstverlening of privatisering. Ik vind het wel een goede zaak dat die pistes in optimalisatie mee worden bekeken op langere termijn en ook binnen die audit van de nautische keten aan bod zullen kunnen komen. Dat vind ik belangrijk.

Ik heb een bijkomende vraag. Misschien is het mij ontgaan, maar wanneer zal die audit afgerond zijn? We kijken daar met veel aandacht naar uit. Het is heel belangrijk om de volledige ketenbenadering te kunnen bekijken. Dat zit daar zeker in.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb inderdaad geen antwoord gegeven over de timing. Ik kan mij natuurlijk enkel uitspreken over de timing van de audit die de Vlaamse overheid zelf uitvoert. Daarnaast zijn er natuurlijk ook andere audits waarbij we zelf niet aan het stuur zitten. Ik denk dat het in het najaar zal worden afgerond, maar ik kan er geen exacte timing op plakken. Audit Vlaanderen is een onafhankelijke en autonome organisatie. Men heeft ons wel verzekerd dat de timing voor het najaar zal zijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.