



Vlaams
Parlement

vergadering **C242**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 juni 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een recente studie over de mobiliteitseffecten in het kader van Uplace – 2153 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie naar complementariteit van het vervoersaanbod tussen De Lijn en de NMBS en de betrokkenheid van De Lijn bij de opmaak van het nieuwe vervoersplan van de NMBS – 2206 (2015-2016)	9

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een recente studie over de mobiliteitseffecten in het kader van Uplace – 2153 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Minister, collega's, de Uplace-saga gaat onverkort voort. Studie na studie wordt er fundamentele kritiek gegeven op een eventuele start of ontwikkeling van Uplace. Tijdens een hoorzitting en gedachtewisseling hebben we verkeersexperts ondervraagd over een eerdere studie. Zij hebben een nieuwe studie gemaakt over de mobiliteitseffecten van het deze keer definitief goedgekeurde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor Vilvoorde en Machelen, waartoe Uplace behoort.

De voornaamste conclusies zijn niet min, ze zijn erg scherp. De onderzoekers stellen dat de nieuwe studie van het Vlaams Verkeerscentrum naar aanleiding van het definitieve GRUP dat door de regering werd gebruikt om de bezwaarschriften tijdens het openbaar onderzoek te weerleggen, een selectieve analyse van de verkeersdata toont. Ook werd de timing van de openbaarvervoermaatregelen en van de verbeteringswerken aan de Brusselse ring afgezwakt, waardoor de mobiliteitsmaatregelen pas jaren na de opening van Uplace voltooid zullen zijn. De mobiliteitsimpact van Uplace wordt schromelijk onderschat. Dat is zowat de rode draad in de verkeerskritiek van de voorbije jaren. De essentiële analyses van de Uplace-impact op de mobiliteit zijn niet gebeurd. Dat hebben ze hier in het verleden al gezegd. De paramater filezwaarte werd nooit onderzocht. Daardoor is er een schromelijke onderschatting gebeurd. Het extra verkeer ten gevolge van Uplace zal de filezwaarte volgens hen sterk doen toenemen en ook de secundaire wegen zouden nog meer worden belast. Het aantal mensen dat met het openbaar vervoer naar Uplace zou komen, wordt erg overschat. Ook dat hebben ze in het verleden al aangeduid, onder andere in deze commissie.

Minister, u hebt zich in het verleden regelmatig geuit als een voorstander van het project. Blijft u bij uw overtuiging dat Uplace geen negatieve impact kan hebben op de mobiliteit in de Vlaamse Rand en Brussel? Wat is de stand van zaken qua timing voor de ontsluiting van de Uplace-zone via openbaar vervoer? Wat is de stand van zaken qua timing voor de werken aan de ring rond Brussel? Gaat u ermee akkoord dat er nood is aan betere richtsnoeren voor de kwaliteit van mobiliteitsstudies, zodat de verkeersimpact beter kan worden ingeschat? Ook dat hebben professor Lauwers en Kobe Boussauw al meermaals gesteld: die richtsnoeren zijn vandaag onvoldoende of zelfs onbestaande. De kwaliteit van de mobiliteitsstudies moet flink omhoog. Gaat u akkoord met die kritiek?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De studie van de heer Lauwers is mij niet bezorgd. Ik heb enkel de grote lijnen ervan vernomen via de pers. Ik heb begrepen dat die studie is gemaakt in opdracht van de stad Vilvoorde en is uitgevoerd door de bvba van de heer Lauwers. U begrijpt dat ik mij niet zal mengen in technische discussies of in de welles-nietesspelletjes die worden gevoerd onder experts en academici. Ook op dat vlak zijn mijn talenten beperkt.

Ik verneem uit de pers dat de stad Vilvoorde met die studie naar de Raad van State is getrokken om de beslissing van de Vlaamse Regering inzake het GRUP aan te vechten. Dat is uiteraard haar goed recht. Dat is dus een reden temeer om mij hier en nu niet uit te laten over het lopende geding.

De Vlaamse Regering heeft de definitieve goedkeuring van het GRUP beslist op 22 januari 2016. We hebben die beslissing genomen met kennis van alle relevante factoren én bijkomend onderzoek door het Verkeerscentrum. Er is nog eens expliciet onderzoek gevoerd door het Verkeerscentrum. We hebben daarbij gesteld dat de ontwikkelingen van het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen gepaard moeten gaan met een aantal voorwaarden op mobiliteitsgebied. We hebben nooit beweerd dat er geen mobiliteitsimpact is, maar we hebben wel gezegd dat je daarmee rekening moet houden en wel door onder meer een aantal voorwaarden te realiseren.

Ik wil ook reageren op wat u zei in uw vraag, als zou het Vlaams Verkeerscentrum de mobiliteitsimpact van het reconversiegebied Machelen-Vilvoorde onvoldoende hebben onderzocht en als zou er nood zijn aan betere richtsnoeren voor de kwaliteit van mobiliteitsstudies. Het bijkomend onderzoek van het Verkeerscentrum werd door Ruimte Vlaanderen gevraagd naar aanleiding van de adviezen en bezwaren die werden geformuleerd in het kader van het openbaar onderzoek. Daarom heeft het Vlaams Verkeerscentrum twee bijkomende rapporten aangelevert. Die rapporten zijn toegevoegd aan de definitieve stukken van het GRUP en zijn open raadpleegbaar op de website van Ruimte Vlaanderen. Het gaat over de studienota Beoordeling studierapport 'Onderzoek naar de mobiliteitseffecten van het aangepast programma VSGB-cluster C3' en de studienota 'Verificatie mobiliteitsprofiel van de cluster C3 uit het GRUP VSGB'. Dat zijn de twee extra studies die werden opgeleverd. Ze zijn opgesteld onder leiding van experts binnen het Verkeerscentrum en zijn tot stand gekomen na een proces van enkele maanden. Het gaat om dezelfde experts die hier regelmatig als gezagsargument worden aangehaald. Ik heb dus geen reden om te twijfelen aan de expertise of onafhankelijkheid van de experts van het Vlaams Verkeerscentrum. Ik denk dus niet dat het een selectief rapport is, zoals wordt beweerd.

Op de vraag of er nood is aan betere richtsnoeren kan ik stellen dat we inderdaad moeten werken met wetenschappelijk onderbouwde modellering om de verkeersimpact juist in te schatten. Vandaar dat de mobiliteitseffectenrapporten (MOBER) en de milieueffectrapporten worden opgesteld conform de richtlijnen van de bevoegde instanties binnen de Vlaamse administratie. Hiervoor bestaan richtlijnenhandboeken waarin is vastgelegd op welke manier zo'n mobiliteitsonderzoek moet gebeuren. Op dit moment is er een goed referentiekader voor de MOBER's en de MER's.

Wat uw vraag betreft naar de stand van zaken van de timing voor de ontsluiting van de Uplacezone via openbaar vervoer, kan ik u melden dat het ontwerp-RUP voor de noodzakelijke bestemmingswijzigingen voor het Brabantnet is afgerond. De procedure zal eerstdaags kunnen starten. Voor de lange termijn zijn er de tramlijnen. Voor de korte termijn heb ik gevraagd om na te gaan hoe er een hoogwaardig openbaar vervoer op het Brabantnet kan worden gerealiseerd, meer bepaald door trambussen. Het grote voordeel van trambussen is dat ze flexibel kunnen worden ingezet en niet afhankelijk zijn van een aparte bedding. Eventuele discussies over het tracé kunnen bovendien later worden beslecht. Ik heb enkele keren samengezeten met de stad Vilvoorde omdat ze bezwaren hadden tegen een bepaald tracé. Met een trambus kun je achteraf nog voor een ander tracé kiezen op basis van de empirische bewijsvoering. Het zal ook een aanzienlijke versnelling betekenen om hoogwaardig openbaar vervoer op kortere termijn te kunnen ontsluiten omdat er geen investering in een vaste bovenleiding moet gebeuren en in een vast spoor.

Ik heb dan in eerste instantie gevraagd om de ringverbinding te onderzoeken, Jette-Vilvoorde-Zaventem, en om de investering in eigen bedding te onderzoeken. Voor de heraanleg van de Woluwelaan is dit bijvoorbeeld al het geval. Hier is al een aparte bedding die in een eerste fase door een trambus kan worden gebruikt en waarin later tramsporen kunnen worden gelegd. Ook voor de verbinding

Willebroek-Brussel wordt de versnelde uitrol van een trambus onderzocht. Ik reserveer hiervoor middelen uit het doorstromingsfonds.

Er zijn twee openbaarvervoersmaatregelen opgenomen in het GRUP Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB), cluster Vilvoorde-Machelen. De eerste maatregel is de stedenbouwkundige vergunning voor het GEN station Machelen-Kerklaan. Deze vergunning werd inmiddels verleend door Ruimte Vlaanderen. De tweede openbaarvervoersmaatregel betreft het tijdig inzetten van een hoogfrequente pendelbusverbinding tussen Vilvoorde IC-station en de luchthaven van Zaventem, om te garanderen dat de kernen van Diegem, Machelen en Zaventem via openbaar vervoer verbonden zijn met de stations van Vilvoorde en de luchthaven van Zaventem. De Lijn engageerde zich ook om de bestaande buslijn 621 in gebruik te houden tot op het ogenblik dat de ringverbinding Jette-Vilvoorde-Zaventem operationeel is. De Lijn zal de frequentie van deze lijn en de bediende stopplaatsen opvoeren en/of aanpassen, naargelang de graduele ontwikkeling van de activiteiten en projecten in het reconversiegebied.

Ten slotte was er uw vraag over de stand van zaken van de timing voor de werken aan de ring rond Brussel. Het studiebestek voor het project-MER zal eerst-daags worden gelanceerd. De opmaak van het project-MER kan dan starten. Hiervoor moet zowel de Vlaamse procedure als de Brusselse procedure tegelijk gevolgd worden. De huidige voorontwerpplannen worden verder verfijnd en de bouwvergunningen kunnen worden aangevraagd. Ten slotte gaan we over tot aanbesteding en uitvoering.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik begin met een reactie op uw laatste punt over de timing. Ik denk dat u zich wel kunt voorstellen dat een aantal leden van deze commissie, van wie ik zelf, niet overtuigd zijn van uw antwoord. Ik hoor geen scherpe deadlines. Voor alle duidelijkheid, ik ben blij dat er de intentie is om te investeren in openbaar vervoer in die regio, onafhankelijk van Uplace. Dat is een goede zaak, maar ik hoor geen scherpe deadlines. Ik hoor wel een scherpe deadline vanuit Uplace, dat in 2017 wil openen. Vandaar de kritiek van de onderzoekers die zeggen dat het openbaar vervoer in die zone onvoldoende zal zijn. Uw antwoord sluit daar eigenlijk wel bij aan. Er zal misschien wel een pendelbus worden ingezet – daar twijfel ik niet aan – maar dat zal totaal onvoldoende zijn.

Minister, ik ben blij dat u al zegt dat er een impact zal zijn. U erkent dat er een impact is, alleen verschillen we duidelijk van mening of die aanvaardbaar is of niet.

U zei ook dat u zich niet mengt in het welles-nietesspelletje. Ik zou u aanraden om dat wel te doen. Als er studies verschijnen, die u wel kunt opvragen, en die zeggen dat de mobiliteitsimpact desastreus zal zijn voor de regio waar u trouwens vandaan komt, de Vlaamse Rand, dan vind ik het vreemd dat u zegt dat u zich daar niet te veel mee gaat bemoeien, omdat die studie niet is afgeleverd op uw kabinet en u daar dus geen uitspraken over gaat doen. Ik zou u aanraden om u daar wel mee te moeien. We hebben al verschillende experts gehoord, niet alleen de verkeersexperts die het onderzoek hebben gedaan maar ook milieudeskundigen, juridische experts en de Raad van State. Keer op keer geven zij fundamentele kritiek of worden plannen en vergunningen geschorst en vernietigd. Als zo veel mensen in de samenleving met expertise zich fundamentele vragen stellen, dan zou ik verwachten dat u op zijn minst ook zou beginnen twijfelen, maar blijkbaar gebeurt dat niet. Opnieuw, ik vind dat heel vreemd voor een toppoliticus die uiteindelijk uit die regio afkomstig is. Stel dat 90 procent van de wetenschappers zou zeggen dat de wereld zou vergaan als we niets ondernemen, en 10 procent van de wetenschappers zegt dat het allemaal niet zo erg is en dat het niet zo

snel zal verlopen, naar wie zou u dan luisteren? Ik veronderstel toch naar die eerste groep. U zou in actie schieten. Ik heb de indruk dat u in dezen naar de tweede groep luistert, de minderheid die zegt dat er eigenlijk niets aan de hand is.

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

Jo De Ro (Open Vld): Minister, collega's, de studie waar de collega naar verwijst, is niet de eerste die wij als stadsbestuur besteld hebben. We hebben tijdens de hoorzitting waarop ze aanwezig waren, kunnen vaststellen dat ze niet over één nacht ijs gaan en dat, om collega Segers even te citeren, ze internationaal erkend worden als specialisten. Dat wil niet zeggen dat ze altijd de waarheid in pacht hebben en dat er geen andere specialisten zijn, maar het zijn in ieder geval geen lichtgewichten in die materie.

Ik ga niet ten gronde in op de studie omdat die voor mij wat meer aandacht verdient dan er hier heel snel een aantal citaten uit te geven. Ik heb ze al wel gelezen. Minister, ik erken dat als je over een dergelijke studie spreekt als niet iedereen over hetzelfde materiaal beschikt, het een onfair debat is. De nota is scherp maar is ook zeer technisch en bouwt voort op eerdere studies. Vanuit het stadsbestuur Vilvoorde als opdrachtgever is het heel duidelijk dat als het Vlaams Parlement deze studie graag heeft, ze niet geheim is. Het is niet omdat we ze gebruiken in een rechtsprocedure bij de Raad van State, dat we ze voor ons willen houden. Ze mag publiek besproken worden en ze mag ook publiek gedeeld worden. Voor onze fractie zou het goed zijn om met die nieuwe nota de heren Lauwers en Boussauw uit te nodigen, en wat mij betreft tegelijkertijd met de mensen van het Vlaams Verkeerscentrum, maar dan moet wel iedereen op voorhand alle nota's hebben, ook de nota's van het Vlaams Verkeerscentrum, al zijn ze dan zeer recent. Mochten ze nog nieuw studiemateriaal hebben of als ze een reactie zouden hebben op de studie van Lauwers en Boussauw, dan mag dat voor ons. Wij zijn vragende partij om een nieuwe hoorzitting te houden met het nieuwe materiaal.

Er is een vaak gehoord vooroordeel achter de schermen. Wij bestellen bij dezelfde mensen ook studies over andere projecten die er bij ons in de stad of in de buurt zouden komen. Ik wil voor eens en voor altijd de bijna achterbakse kritiek ontkrachten die ik moet horen van een grote projectontwikkelaar dat wij er alles aan doen om één project te dwarsbomen omdat we iets zouden hebben tegen dat project of omdat het in een andere gemeente zou liggen. Als een bouwaanvraag of vergunningsaanvraag wordt ingediend bij ons stadsbestuur bij projecten op ons eigen grondgebied, laten wij dat ook onderzoeken, tenminste als het projecten van zo'n grote omvang zijn. Voor het project dat al een paar keer in de pers heeft gestaan, Watersite, hebben we dezelfde mensen gevraagd om er zeer kritisch naar te kijken. Dit wat betreft de beschuldigingen die concurrenten over en weer laten gaan. Wij scheren iedereen in elk geval over dezelfde kam. Ik denk dat de beide heren met veel plezier bereid zouden zijn om te komen. Het studiemateriaal is ter inzage voor iedereen die dat wil. Ik wil het gerust aan de voorzitter laten overmaken, zodat het ook een parlementair document kan worden.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Voorzitter, minister, de nieuwe studie van Lauwers en Boussauw, en uw antwoord van zonet op de vraag van collega Sanctorum, toont opnieuw de rode lijn die er zit in dit dossier. Keer op keer uiten onafhankelijke wetenschappelijke studies heel fundamentele kritiek op dit project, maar vervolgens houdt de Vlaamse Regering haar gekozen marsrichting gewoon aan en gaat ze verder in de beslissing die ze koste wat het kost wil doordrukken, in plaats van goed te luisteren. Ik vind het ontstellend dat u zegt dat u ze nog niet gezien hebt en dat u er geen weet van hebt. Het is de moeite om ze te bekijken, want de conclusies zijn overduidelijk en scherp, zoals collega Sanctorum aangeeft.

De essentie is dat de Vlaamse Regering nog altijd veel te optimistisch is over het aantal bezoekers dat met het openbaar vervoer naar Uplace gaat komen. Men onderschat systematisch de files en men blijft blind voor de impact van die files die ze zal veroorzaken, met name de filezwaarte die mordicus niet wordt meegenomen in de studies van het Verkeerscentrum. Dat is echt geen deugdelijk bestuur.

Ik wil daarom een aantal aanbevelingen doen. De Uplace-case is een mooi dossier om onze MER-procedures grondig te herbekijken. Vlaanderen is volgebouwd. We mogen niet lichtzinnig meer omgaan met grote projecten met een dergelijke impact zoals de cluster C3. De procedures voor projecten met dergelijke impact moeten worden herbekeken. Zo moet filezwaarte worden opgenomen. Tegelijkertijd moeten we systematiek brengen in het maken van een kosten-batenanalyse. Ik ben me ervan bewust dat een kosten-batenanalyse grote verschillen kan vertonen, afhankelijk van wat in rekening wordt genomen. We kunnen dus in het parlement niet werken aan een uniform instrument.

Minister, ik hoor u graag een opsomming maken van alle plannen op en rond de ring. Er is niet alleen geen precieze deadline, maar ik zie onvoldoende fasering. U maakt wel een fasering voor uw eigen projecten, maar er wordt onvoldoende rekening gehouden met alles wat rond de ring op stapel staat aan grote projecten. Ik wil een oproep doen om eerst werk te maken van het Brabantnet voordat u begint aan werken aan de Brusselse ring. U zult de mensen echt een alternatief moeten geven voor de files. Het is onzinnig om eerst extra mobiliteit te creëren door projecten die er wel zullen zijn zoals het stadion dat in 2018 opengaat, om dan vervolgens de ring terug vast te zetten omdat die wordt opengebroken voor andere werken. Ik pleit voor een gefaseerde aanpak, voor een timing die rekening houdt met alle elementen: niet alleen uw eigen werken, maar ook de andere op stapel staande projecten.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik heb de studie via een goede wind wel tot bij mij gekregen. Het is inderdaad tamelijk technisch. Ik steun de vraag van de heer De Ro om de studies te laten toelichten door de professoren die ze hebben geschreven, en we kunnen de mensen van het Verkeerscentrum er opnieuw bij halen. Mij interesseert het hoe diezelfde mensen dat andere project, Watersite, wel een warm hart toedragen. Dat heeft toch ook heel wat vierkante meters aan handel en dergelijke te bieden. *(Opmerkingen van Jo De Ro)*

Ik ben heel benieuwd om dat allemaal samen te leggen. Ik vind het dan ook heel moeilijk om nu te zeggen wat juist is.

Ik ben samen met de heer Sanctorum verontrust over de timing van een en ander. Dat is trouwens de eerste conclusie in de studie van Vilvoorde. Ze zeggen dat de flankerende maatregelen bij elke nieuwe fase in de besluitvorming verder worden afgezwakt, zeker op vlak van timing. In tegenstelling tot wat in vroegere besluiten in het vooruitzicht werd gesteld, zullen op basis van de meest recente regeringsbeslissing verschillende mobiliteitsmaatregelen pas jaren na de in het vooruitzicht gestelde opening van Uplace uitgevoerd zijn. Dat geldt onder andere voor de optimalisatie van de ring, de tramlijn en de tramlijn langs de R22. Over de bedieningsfrequentie door het GEN van de treinstopplaats Kerklaan bestaat ook geen duidelijkheid. Ik begin daar ook zeer verontrust over te worden. Ik ben heel benieuwd naar de afloop van deze saga.

Voorzitter, kunnen we dit bekijken in een volgende regeling van de werkzaamheden en kan de studie al worden rondgestuurd?

De voorzitter: Als we ze krijgen, zullen we ze rondsturen.

Mevrouw Maes heeft het woord.

Lieve Maes (N-VA): De goede wind is niet tot bij mij gekomen. Ik heb de studie dus ook niet kunnen inkijken. Het is wel geweten dat de leden van Groen en mevrouw Segers niet de meest fervente voorstanders zijn van Uplace. Dat is hun goed recht. Dat project werd hier en elders al te pas en te onpas verketterd, maar de reconversie van de zone Machelen-Vilvoorde is wel nodig en is bovendien goedgekeurd.

Dat nieuwe activiteit nieuwe mobiliteit aantrekt, is evident. Daar moet inderdaad behoedzaam mee worden omgegaan. Ik weet dat er niet heel veel capaciteit meer over is op de weg. De avondspits is redelijk dramatisch indien het openbaar vervoer en fietsen niet sterk worden verbeterd. Dit deel van de Vlaamse Rand verdient sowieso een kwaliteitssprong op het gebied van mobiliteit. U lanceerde daar onlangs de nieuwe ring voor met een totaalpakket voor betere bereikbaarheid en leefbaarheid. Ik heb dan ook daarnet met aandacht geluisterd naar uw plannen voor de trambussen en uw afspraken met De Lijn over onder andere lijn 621. Deze ingrepen lijken me wel op tijd te zullen zijn voor Uplace en andere projecten zoals het ziekenhuis. Ik heb wat meer vertrouwen in de toekomst, en u verwaarloost dit alleszins niet.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Aan de mobiliteitsvoorwaarden zal op tijd worden voldaan, want anders zal er geen opening zijn van Uplace. Punt aan de lijn. Dat is duidelijk vooropgesteld. Ik zie niet in waarom u daar nog een discussie over wilt voeren.

Ik spreek me niet uit over het onderzoek dat hier wordt vermeld en dat wordt gebruikt in een lopende procedure door de Raad van State, ik zou wel gek moeten zijn. Als u nu alle procedures en alle deskundigen en professoren die betrokken waren bij die MER's, de MOBER's en de aanvullende studies van het Vlaams Verkeerscentrum die zijn opgeleverd, gaat reduceren tot een minderheid, dan lijkt me dat over het paard getild. Ik ben ook niet zo van mijn sokken geblazen door de vaststelling dat de stad Vilvoorde een studie bestelt die het standpunt van de stad Vilvoorde staft. Dat verbaast me ook niet helemaal.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Dat geldt ook voor u, minister. De opdrachten die u geeft, passen ook in uw kraam. Dat is de redenering die u naar voren schuift.

Minister Ben Weyts: Deze Vlaamse Regering volgt het spoor dat is uitgetekend door de vorige Vlaamse Regering. Ik heb daar niet over te oordelen, wij hebben een oordeel geveld op basis van de rapporten die zijn gepubliceerd, op basis van expertise en op basis van de MER's, de MOBER's en andere aanvullende studies. Het is eenieders recht om dat aan te vechten en de stad Vilvoorde doet dat op basis van een studie die ze heeft besteld bij professor Lauwers. En dan verbaast het me ook niet dat de studie tot een negatieve conclusie komt voor het GRUP. In een lopende procedure voor de Raad van State zou het me kras lijken om me daarover uit te spreken.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Minister, ik schrik toch even van wat u zegt. Er zijn ook studies verricht in opdracht van de Vlaamse Regering in dit kader die ook in uw kraam passen. Als u zegt dat een opdrachtgever die een studie vraagt, krijgt wat hij of zij wenst, dan vind ik dat wel een zwaar feit.

Ik ben benieuwd naar de uitleg die beide partijen zullen geven, zowel het verkeerscentrum als de heren Lauwers en Boussauw. Ik steun het voorstel van de

collega's om die mensen naar de commissie uit te nodigen. Ik steun ook de oproep van de heer De Ro dat we op voorhand alle informatie moeten krijgen. Het kan niet de bedoeling zijn dat zoals de vorige keer tijdens de zitting een document wordt uitgedeeld en dat iedereen die technische materie in een paar minuten tijd moet bekijken. Laten we die truc opzij schuiven en een eerlijk debat voeren tijdens een van de volgende weken.

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 studie naar complementariteit van het vervoersaanbod tussen De Lijn en de NMBS en de betrokkenheid van De Lijn bij de opmaak van het nieuwe vervoersplan van de NMBS – 2206 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Vorige week viel er een uitnodiging van de NMBS in mijn brievenbus met de vraag om naar een informatiesessie te komen in het provinciehuis van Gent en daar kennis te nemen van het ontwerp van vervoersplan dat in 2017 in werking moet treden.

Ik zal daar zeker naartoe gaan omdat het bijzonder interessant is en omdat het huidige vervoersplan dat eind 2014 in werking is getreden, vaak voorwerp van debat is geweest in deze commissie. Bij de invoering eind 2014 van het vervoersplan van de NMBS is gebleken dat ondanks de grote impact op het rittenschema van De Lijn, De Lijn totaal niet betrokken was bij de opmaak van het vervoersplan van de NMBS. Het gevolg daarvan was dat nadat het vervoersplan van de NMBS in werking was getreden, De Lijn genoodzaakt was zeer snel en op grote schaal haar rittenschema's helemaal om te gooien om ervoor te zorgen dat bus en trein beter op elkaar aansloten.

Voor de reiziger maakt het niet uit wie de treinen of de bussen laat rijden, de reiziger vraagt een vlotte aansluiting en een korte overstaptijd. Ook in het kader van de combimobiliteit is dat cruciaal. Het is ook belangrijk voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, dat is een analyse die hier kamerbreed wordt gesteund.

Na de bespreking van het vervoersplan 2014 en de problematische afstemming op De Lijn hebt u beterschap beloofd. U zei toen dat de heer Cornu had toegezegd dat de operationele samenwerking tussen De Lijn en de NMBS op het terrein zou worden verbeterd en geïntensifieerd. U zei toen ook dat het aanbod van de NMBS en het aanbod van De Lijn in kaart zouden worden gebracht en naast elkaar zouden worden gelegd om na te gaan waar er overlap is.

Die oefening is nog nooit grondig gebeurd, zo zei u zelf in 2014, minister. En dat is correct. Nochtans had uw voorgangster, minister Crevits, al in 2012, toen het vorige vervoersplan van de NMBS in opmaak was, aangekondigd dat er een studie zou komen, precies naar de overlap van het aanbod van De Lijn en de NMBS. Een jaar later werd zij daarover ondervraagd door de heer Roegiers, waarop zij antwoordde dat de tussentijdse resultaten van die studie op 17 maart 2013 besproken werden op een oriëntatiecomité en dat die studie zou worden gevalideerd op 26 juni 2013.

Die validatie is helaas uitgebleven. U hebt in oktober 2014 aan mij laten weten dat die studie niet meer is behandeld door het oriëntatiecomité, om de eenvoudige reden dat het vervoersplan van de NMBS ondertussen was gewijzigd, wat

natuurlijk noopte tot nieuwe analyses. Alweer een jaar later, in september 2015, liet u me weten dat de studie nog steeds niet was gefinaliseerd.

Minister, de NMBS heeft klaarblijkelijk een ontwerpvervoersplan, een nieuw vervoersplan alweer, dat in 2017 in werking moet treden. Om die reden en omdat we er hier allemaal samen voor hebben gepleit dat het geen tweede keer mag gebeuren dat dit wordt ingevoerd zonder dat een goede afstemming op het aanbod van De Lijn verzekerd is, wil ik u graag de volgende vragen voorleggen. Waarom werd die studie over de overlappen van het aanbod van De Lijn en dat van de NMBS vier jaar na het opstarten ervan nog steeds niet gefinaliseerd? Wanneer mogen we die verwachten? Er zijn al eens tussentijdse resultaten besproken in 2013. Zijn daar toen interessante inzichten uit voortgekomen die nu nog altijd relevant zijn? Mijn volgende vraag is misschien wel de belangrijkste: wordt De Lijn deze keer wel voldoende betrokken bij de opmaak van het vervoersplan van de NMBS, en op welke manier?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De studie waaraan u refereert en die in 2012 is opgestart, is nooit opgeleverd, nooit afgewerkt. Wat mij betreft, is ze ook niet meer relevant, gewoon omdat ze niet meer actueel is.

Gelet op de ervaring met het jongste vervoersplan, waarbij we hebben vastgesteld dat de NMBS voor de dag kwam met een vervoersplan waarin totaal geen rekening werd gehouden met De Lijn, met de deelstaten en hun openbaarvervoersaanbod, heb ik het anders aangepakt. Ik heb zowel de heer Lallemand als de heer Cornu bij me uitgenodigd. Ik heb hun er gewoon op gewezen dat het toch wel knotsgek is dat een en ander tot stand komt zonder enig overleg, vooral omdat De Lijn na de jongste aanpassing van het vervoersplan, dat in december 2014 in werking trad, plots holderdebolder op een maand tijd heel haar rittenschema heeft moeten aanpassen aan dat nieuwe vervoersplan van de NMBS. De Lijn heeft die klus ook geklaard, maar om een dergelijke situatie te vermijden, heb ik met zowel de heer Cornu als de heer Lallemand de afspraak gemaakt dat dit niet meer mag. Nu zich al op korte termijn een nieuw vervoersplan aandient, moeten we dat echt anders aanpakken en moet ook De Lijn volledig worden betrokken bij de totstandkoming van dat nieuwe vervoersplan. En aldus geschiedde, mag ik zeggen: we zijn erin geslaagd om vanaf de start van de hele procedure voor het nieuwe vervoersplan ervoor te zorgen dat De Lijn daadwerkelijk aan tafel zat en nog altijd zit.

Er is dus een intens traject geweest van gezamenlijk overleg tussen de NMBS en De Lijn. Ook het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is trouwens mee aan tafel geschoven. In een eerste fase werd De Lijn uitgenodigd door de NMBS en heeft men heel de planning en de fasering toegelicht om te komen tot dat nieuwe vervoersplan. Daarna heeft De Lijn haar visie met betrekking tot de GEN-projecten (Gewestelijk Expresnet) en de voornaamste knooppunten aan de NMBS overgemaakt. Ook heeft De Lijn in een afzonderlijke bespreking dan nog eens haar specifieke invalshoeken en bezorgdheden aangekaart, bijvoorbeeld met betrekking tot de aansluitingen en de combimodale samenwerking. In een tweede fase is De Lijn recentelijk door de NMBS geïnformeerd over de tussentijdse stand van zaken met betrekking tot hun werkzaamheden en hun studies in voorbereiding van de uitwerking van het nieuwe vervoersplan. De opmaak van het vervoersplan door de NMBS maakt het voorwerp uit van een bespreking in het opgerichte intermodaliteitsplatform, waarin de deelstaten ook vertegenwoordigd zijn.

Op 26 april heeft de NMBS aan mijn kabinet een presentatie gegeven over de planning, de context, de principes en de diverse lopende studies in het kader van het vervoersplan 2017. Op 12 mei werden in een werkgroep van het

intermodaliteitenplatform de algemene en specifieke principes van dat vervoersplan besproken. Die algemene principes zijn: het verbeteren van de minimumfrequentie, het verbeteren van de rittijd en de reistijd en het behoud van alle stopplaatsen. Ik denk dat federaal minister Bellot ondertussen ook wereldkundig heeft gemaakt dat dat een aantal uitgangspunten zijn. Het Vlaamse Gewest heeft daar heel specifiek aan toegevoegd dat het treinverkeer en het regionale openbaar vervoer op operationeel vlak maximaal op elkaar moeten worden afgestemd, dat de aandacht vooral moet gaan naar combimobiliteit en dat voor ons de woon-werkverplaatsingen en de woon-schoolverplaatsingen prioritair zijn.

De overlegvergaderingen hebben erin geresulteerd dat de NMBS de kalender voor verder overleg in 2016 ook heeft vastgelegd. Deze maand nog is er een nieuwe ontmoeting met stakeholders, zoals De Lijn en het Departement MOW, waarbij de jongste opmerkingen en feedback zullen worden toegelicht. In september-oktober is er een ontmoeting met De Lijn, waarbij een overzicht van ontwerp van dienstregeling zou moeten worden besproken. De bedoeling is ook dat we op 10 juni binnen het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM) ook dat nieuwe vervoersplan van de NMBS zouden bespreken.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Het is een beetje zonde van de middelen en de energie die gestoken zijn in een studie die dan blijkbaar niet meer zal worden gefinaliseerd. Maar, minister, u hebt gelijk: als we ondertussen al twee vervoersplannen verder zijn, heeft het weinig zin om op data van 2012 voort te werken. U moet dan maar eens bekijken of het nuttig is om in de toekomst alsnog de oefening te maken. Misschien vallen daar nog wel wat efficiëntiewinsten te boeken.

Fundamenteler is dat ik blij ben te vernemen dat men de problemen die bij het vorige vervoersplan aan het licht zijn gekomen, maximaal zal trachten te voorkomen. Er wordt blijkbaar echt werk gemaakt van een goede samenwerking en een goed overleg. Uiteraard zullen we pas zeker weten of dat inderdaad zijn vruchten afwerpt op het moment dat het nieuwe vervoersplan van de NMBS in werking zal treden. Ik hoop dat op die dag ook de aansluitingen verzekerd zullen zijn, zoals ze dat vandaag zijn, en dat er niet een transitiefase moet zijn met grote ongemakken voor de reiziger. Ik zal u daarover te gepasten tijde nog wel eens ondervragen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Mijnheer Vandenbroucke en minister, ik was aangenaam verrast door deze vraag. Ik heb ze zelf niet gesteld omdat we, dames en heren, in de Senaat op 20 mei 2016 een rapport hebben goedgekeurd, een informatieverlag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten om tot een sterker geïntegreerd vervoersplan en –aanbod te komen! Onder andere dat precieze punt waarover u de vraag hebt gesteld, is daar uitgebreid aan bod gekomen in een van de vele hoorzittingen. Wij zijn daar bijna een jaar mee bezig geweest.

Dit heeft geleid tot 25 interessante aanbevelingen, die ondertussen ook aan dit parlement werden overgemaakt. Ik raad iedereen aan om niet alleen de aanbevelingen maar ook dat rapport eens grondig te lezen want het is een heel mooie samenvatting van waar overal de knelpunten tussen de gewesten zitten op het vlak van openbaar vervoer. Dat gaat over tarief- en ticketintegratie, waar we ook nog heel ver van een mooi verhaal zijn, en ook over dit punt.

Het punt waarover de heer Vandenbroucke het had, was zelfs het voorwerp van een van de aanbevelingen, de tiende, 'Overlappingsen vermijden'. Ik lees daaruit even voor: "De Senaat beveelt aan dat alle openbaarvervoersmaatschappijen de complementariteit bevorderen en overlappingsen voorkomen die geen meerwaarde

bieden voor de gebruiker. Het onderzoek dat de NMBS en De Lijn hierover voeren, moet worden afgerond, worden besproken en snel leiden tot resultaten.”

Wij geven het dus niet op want daar zitten echt nog wel bruikbare dingen in, ik zou dat toch nog eens van onder het stof halen. “Een dergelijk onderzoek moet ook worden gevoerd door de NMBS, de TEC en de MIVB.” U kunt zich voorstellen dat men aan de overzijde van de taalgrens wat verwonderd was: 'Ach, tiens, jul-lie bekijken de overlappingsen, wij willen dat ook wel eens doen.' Er zit daar dus nog altijd wel wat in.

Voorzitter, we zouden ook dat rapport of toch minstens de aanbevelingen erin hier eens kunnen bekijken in de commissie. Minister, ik kan mij voorstellen dat u dat binnen die veertien dagen nog niet gelezen hebt, maar ik kan het u alleszins aanbevelen als vakantielectuur.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Collega's, ik kan jullie geruststellen: u moet die honderden bladzijden niet lezen. Het relevante voor dit niveau is al allemaal op-genomen in de resoluties die we hier opstellen en waarin we aan de minister vra-gen om werk te maken van een betere afstemming en om rekening te houden met een aantal zaken. Laat ons gewoon mobiliteitsplannen en -rapporten bespre-ken op het niveau waar ze thuishoren, namelijk het Vlaamse niveau voor ons deel van de bevoegdheid, en in de Kamer voor hun deel.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben heel blij te weten dat ik onbewust aanbevelingen uitvoer van de Senaat nog vooraleer ze geformuleerd werden. Die wetenschap doet mij deugd.

Karin Brouwers (CD&V): Het gaat om 25 aanbevelingen, minister. 25, die alle-maal nog niet uitgevoerd zijn. Ik raad het u echt aan om er eens grondig naar te kijken. Ik meen dat. Mevrouw De Ridder, u moet zelf dat rapport ook maar eens lezen. Ik geloof dat u het niet hebt gedaan.

Annick De Ridder (N-VA): Ik heb al die hoorzittingen bijgewoond.

Karin Brouwers (CD&V): Dat is niet waar.

Annick De Ridder (N-VA): De heer Peumans ook. Ik doe niet mee aan die her-federalisering.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord, over de gestelde vraag en niet over rapporten van de Senaat.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik kreeg vandaag goed nieuws van de minister. En ik dank de beide senatoren om mij attent te maken op het bestaan van dat rapport. Ik zal het, als ik daar tijd voor vind, in de vakantie wel eens lezen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.