



Vlaams
Parlement

vergadering **C287**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 juli 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van de Spartacus sneltramlijn Hasselt-Maastricht naar aanleiding van de resultaten van de studie over de financiële gevolgen van een ingekort tracé

– 2503 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de sneltramlijn Spartacus

– 2505 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onduidelijkheden betreffende het openbaar vervoersaanbod in Limburg in het algemeen en over Spartacus in het bijzonder

– 2511 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voorstel van de Nederlandse partners met betrekking tot de Spartacus sneltramlijn 1

– 2526 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht

– 2529 (2015-2016)

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

– 2530 (2015-2016)

3

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van de Spartacus sneltramlijn Hasselt-Maastricht naar aanleiding van de resultaten van de studie over de financiële gevolgen van een ingekort tracé

– 2503 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de sneltramlijn Spartacus

– 2505 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onduidelijkheden betreffende het openbaar vervoersaanbod in Limburg in het algemeen en over Spartacus in het bijzonder

– 2511 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voorstel van de Nederlandse partners met betrekking tot de Spartacus sneltramlijn 1

– 2526 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht

– 2529 (2015-2016)

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

– 2530 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, ik zal niet de hele voorgeschiedenis toelichten die het Spartacusdossier sinds 2004 gekend heeft. Als ik mij beperk tot de ontwikkelingen van de voorbije maanden, hebben we al voldoende stof voor discussie. Ik verwijs dan in eerste instantie naar de vernietiging van het bestemmingsplan van Maastricht door de Nederlandse Raad van State in februari van dit jaar. Daarop hebt u in deze commissie toegelicht dat u van plan was om naar Maastricht te gaan om met de Nederlandse partners aldaar overleg te hebben over de verdere ontwikkelingen in dit dossier.

Kort na die vernietiging door de Nederlandse Raad van State was het snel duidelijk dat Nederland niet wilde en – tenzij u ons gaat tegenspreken – nog altijd niet wil investeren in de versteviging van de Wilhelminabrug, zodat de tramlijn tot aan het station in Maastricht zou kunnen rijden. Zij stellen voor dat die tramlijn met een kilometer zou worden ingekort en dat niet het station de eindhalte zou zijn, maar wel het Mosae Forum of de Maasboulevard.

Er is dan tussen alle betrokken partijen overeengekomen dat men zou becijferen wat de financiële en andere gevolgen zouden zijn van een dergelijk ingekort tracé en welke compensaties dan eventueel door de gemeente Maastricht en de Nederlandse provincie Limburg aan Vlaanderen zouden moeten worden betaald. Die studie, waarvan toen in maart al sprake was, heeft enige tijd op zich laten

wachten. Ze is eind vorige maand dan uiteindelijk gelect in Het Belang van Limburg.

Op voorhand had u hier in de commissie gezegd dat u op basis van de resultaten van die studie en eventuele verliesposten en compensaties zou beslissen over de verdere toekomst van de Spartacuslijn. En wat bleek? Het resultaat van die studie was behoorlijk slecht. Er zou door het ingekorte tracé een inkomstenverlies zijn van tussen de 600.000 en 800.000 euro per jaar, ermee rekening houdend dat ook de volledige exploitatiekost van 30 miljoen euro per jaar voor rekening van De Lijn is.

Een paar dagen na het lekken van die studie in de krant werd er door de gemeente Maastricht ook nog een brief verstuurd naar de raadsleden van de Provinciale Staten en de gemeenteraad van Maastricht. Die brief had het zeer uitgebreid, over drie pagina's gespreid, over de afspraken die zouden zijn gemaakt tussen u en de Nederlandse partners, of althans over het overleg dat u met hen hebt gehad. In de brief wordt onder andere vermeld dat u, trouwens in tegenstelling tot wat u voorheen altijd beweerd hebt, alsnog Mosae Forum zou aanvaarden als eindhalte van tramlijn 1 uit het Spartacusplan. U zult zo dadelijk wel willen bevestigen of het correct is wat in die brief staat, dat u inderdaad ook Mosae Forum zou accepteren als eindhalte.

U hebt kort nadien in de pers gezegd dat dat slechts een van de pistes was die voorlagen en dat dat niet de enige piste is waarvoor u uw akkoord zou hebben gegeven. Kunt u in dat geval toelichten welke de eventuele andere pistes zijn die u nog voor ogen houdt?

Er zou vanuit Nederland ook een compensatie betaald worden van 6 miljoen euro voor het verlies dat zou worden geleden door het inkorten van het tracé. Kunt u het bedrag dat in die brief genoemd wordt, bevestigen? In mijn ogen lijkt dat, rekening houdend met wat normaal gezien aan de tramreiziger zou toekomen, een peulschil die van Nederlandse kant zou worden bijgedragen. Hoe is men tot dat bedrag gekomen? En kunt u bevestigen dat het het juiste bedrag is dat in de pers circuleert?

Aan het einde van de brief werd ook gezegd dat indien men akkoord zou gaan met die bijdrage, daardoor ook de engagementen uit het verleden en de gevolgen daarvan zouden worden afgesloten. Lees: er worden dan vanuit Vlaamse kant geen procedures meer opgestart om een en ander te compenseren.

Minister, u was een beetje verbaasd dat die studie in de krant verscheen voordat ze volgens u definitief opgeleverd was. Is dat intussen wel al gebeurd? Zo ja, wanneer kunt u toelichting geven over het overleg dat u met de Nederlandse partners gehad hebt? Wat is er al dan niet afgesproken in de voorbije dagen en weken? Ik weet dat de coalitiepartners in uw regering, Open Vld en CD&V, stevig op het gaspedaal duwen om met dit dossier door te gaan, terwijl uw eigen Limburgse achterban, zo begrijp ik uit persartikels, op de rem gaat staan. Ik ben dus benieuwd welke richting u en de Vlaamse Regering in dit dossier uit willen gaan. Op dit moment zijn er nog veel vragen en is er nog veel onduidelijkheid. Vandaag is nu echt het moment gekomen dat we daarover eindelijk enige opheldering van u krijgen, waarvoor dank.

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp-a): Minister, er is qua inleiding al heel wat gezegd door collega Janssens. Ik denk dat we het allemaal betreuren dat we hier opnieuw moeten zitten over een dossier waar we al zo dikwijls over gediscussieerd hebben, zonder dat er ook maar één stap vooruit is gezet in het beslissingsproces. Het is veeleer een soort verrottingsstrategie die rondom dit dossier toegepast wordt, dan goed bestuur dat

getoond wordt. De burgemeester van Diepenbeek gebruikte nogal grote woorden door te zeggen dat hij 'kotsmisselijk' werd van dit dossier. En ik begrijp die man helemaal. Die man heeft voor meer dan 600.000 euro geïnvesteerd in zijn gemeente, op vraag van de Vlaamse overheid en De Lijn. Telkens als er beslissingen werden genomen door de Vlaamse Regering, zijn lokale besturen gevolgd met investeringen.

Diepenbeek is vandaag verlamd omdat het geen stap vooruit kan zetten. Alles hangt immers af van de eventuele doortocht van Spartacus. De universiteit en hogescholen in Hasselt kennen een groei en richten zich op jongeren in Limburg. Zij proberen goed bereikbaar te zijn met het openbaar vervoer en rekenen dan ook op een verbinding die deze studenten verdienen. Om snel in Hasselt te geraken, is een tram nodig. We weten dat ook het hele busverhaal al lang op zich laat wachten en dat we ook wat de trein betreft, de eerste tien à twintig jaar geen investeringen moeten verwachten.

Dit plan is dan ook nodig voor Limburg, al was het maar om Limburg het openbaar vervoer te geven dat het verdient. De discussies die wij in Limburg moeten voeren en de verdediging die wij telkens opnieuw op ons moeten nemen, begint eigenlijk wat lachwekkend te worden. Ik ben blij telkens wanneer u ergens een tramlijn opent in een andere provincie, minister, maar ik kan nooit een discussie vinden over exploitatieverliezen, over de bij te passen bedragen enzovoort. Dat hoeft voor mij ook niet: u moet die keuze maken binnen de regering. Daarom heet het ook openbaar vervoer. Als het geen openbaar vervoer zou zijn, dan zou het geen kost voor de gemeenschap betekenen. U moet die keuze hier maken. Ik denk dat de regering deze legislatuur al heel wat beslissingen heeft genomen waardoor we vandaag niet meer de vraag zouden moeten stellen of Spartacus er wel of niet komt. Vandaag moeten we eigenlijk beslissen wanneer de werken worden gestart en hoe we het probleem van Maastricht zullen oplossen.

Het schrijven van de gemeente Maastricht mogen we niet minimaliseren. Dat is geen vodje papier dat zomaar ergens tussen de soep en patatten is geschreven. Het is een brief die is ondertekend door de gedeputeerden van de provincie en door de secretaris en de burgemeester van de gemeente Maastricht. De inhoud van die brief neem ik echt wel serieus. Daar staan uitspraken in waarvan ik hoop dat u er meer duidelijkheid over kunt geven.

Toen ik die brief las, was ik zelfs gelukkig omdat ik de indruk kreeg dat u met een heel constructieve houding aan het onderhandelen bent met Maastricht over een oplossing. Dat blijkt ook uit een heel aantal uitspraken die in die brief staan. Deze brief, die heel officieel is opgesteld en ondertekend, geeft mij hoop dat het project er kan komen.

Ik betreur dan ook ten zeerste dat we 24 uur na het lezen van die brief in de pers moesten lezen dat u wordt teruggefloten door uw eigen partij in de provincie. Dan slaan we vanuit de politiek natuurlijk geen goed figuur. We moeten dat heel snel rechtzetten. Ik hoop dat dit vandaag kan.

Minister, ik hoop vandaag duidelijke antwoorden te krijgen op mijn vragen. Ik hoop dat we het tijdens de volgende vergadering over dit onderwerp kunnen hebben over de uitvoering van het project en niet langer over de vraag of het er al dan niet moet komen.

De studie die in de krant stond, is blijkbaar ook gebruikt bij de onderhandelingen met de gemeente Maastricht. Is die studie effectief opgeleverd en kan die intussen ter beschikking van het parlement worden gesteld? Kloppen de bedragen die daarin staan?

Ik heb ook gelezen dat deze studie de stempel 'conceptnota' heeft gekregen om ze bewust niet ter beschikking van het parlement te moeten stellen. Ik hoop dat

u, nu de bedragen rond zijn, versneld werk maakt van het opleveren van die studie zodat ze effectief kan worden gebruikt in de discussies.

In de informatiebrief van de gemeente Maastricht wordt verwezen naar intensieve gesprekken tussen u en de gemeente Maastricht over het tramdossier Spartacus. Kunt u een overzicht geven van de gesprekken die hebben plaatsgevonden?

In de informatiebrief staat ook letterlijk dat u zich bereid hebt verklaard om Mosae Forum als eindhalte te accepteren. Klopt dat?

Er wordt in de informatiebrief ook verwezen naar een voorwaarde die u zou hebben gesteld, namelijk een financiële bijdrage van 6 miljoen euro. Klopt dat bedrag en op basis van welke gegevens werd dit bedrag bepaald?

Beide partners hebben onderling het vertrouwen uitgesproken en zich geëngageerd om de schouders onder het Spartacusproject te zetten. Wat betekent dat engagement op korte termijn voor Spartacus?

Hebt u de steun van de Vlaamse Regering om een akkoord te sluiten met de Nederlandse provincie Limburg over tramlijn 1? Wij hebben gehoord dat dit binnen de regering moet worden beslist en dat uw partners akkoord zouden zijn met het huidige voorstel. Gaat u daar dan mee verder?

Hebt u na de zending van de informatiebrief van de gemeente Maastricht nog overleg gehad of gepland met de gemeente Maastricht?

Wanneer kunt u definitief uitsluitsel geven of tramlijn 1 er komt of niet? Beslissen dat die er niet komt, is ook een beslissing.

Wat is de stand van zaken van lijn 2 en lijn 3?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, er is al heel veel gezegd over dit dossier, niet alleen vandaag maar ook de voorbije maanden en jaren.

Minister, dit dossier staat bol van de tegenstrijdige signalen vanuit de regering en vanuit diverse kopstukken in Limburg. Het feit dat de voorbije jaren heel wat kopstukken, vooral uit uw partij, tegenstrijdige signalen hebben gegeven in dit dossier, heeft dit dossier zeker geen goed gedaan. Op de voorpagina's van Het Belang van Limburg is daar al minstens zeven of acht keer aandacht aan besteed gedurende de afgelopen jaren. Een aantal keren waren het kopstukken uit uw regering of uit uw partij die de discussie oppoekten met als resultaat dat we nu met heel veel vragen achterblijven waarop ik vandaag een antwoord hoop te krijgen.

Minister, bevestigt u de resultaten van de bestelde studie zoals deze werden uitgebracht door Het Belang van Limburg op 24 juni?

Tijdens de commissiezitting van 17 maart gaf u een actuele stand van zaken over lijn 1 van het Spartacusplan. U gaf toen ook aan dat de betrokken partijen overeengekomen waren om te becijferen wat de financiële consequenties zouden zijn van een ingekort traject tot Mosae Forum. Dit financieel verlies zou becijferd worden door de studiebureaus Goudappel-Coffeng en TML. Dat zou op zeer korte termijn worden afgerond: men sprak over maximaal enkele weken.

Hoe verklaart u dat het studiewerk zo lang op zich laat wachten? Is de studie intussen definitief opgeleverd? Zo ja, kunnen we daar een exemplaar van krijgen?

Ook eind juni gaf u in Het Belang van Limburg aan dat u verder zou willen onderhandelen over lijn 1 terwijl de berichtgeving in andere media aangaven dat

er een akkoord was. Kunt u daar duidelijkheid over verschaffen? Het is toch wel bijzonder vreemd: ofwel is er een akkoord, ofwel is er geen akkoord. Als er bijna een akkoord is, is er geen akkoord.

Zijn er nieuwe onderhandelingsdata afgesproken? Zo ja, wanneer vinden die onderhandelingen dan plaats?

Wat is het alternatieve plan van de minister indien zou blijken dat de sneltram tussen Hasselt en Maastricht er niet komt? Ik herinner u eraan dat ooit is gezegd dat er best een tram zou rijden tussen Hasselt en Maastricht omdat de NMBS er geen verbinding heeft. Ik begin bijna te denken dat, als we de NMBS toen hadden gevraagd om eraan te beginnen, er misschien al lang een trein reed. Dat is een beetje glazenbolwerk, maar ik stel alleszins vast dat we al heel lang op die tram aan het wachten zijn en er is zelfs nog geen akkoord rond, laat staan dat er uitvoering aan is gegeven en dat we naar Maastricht of naar Hasselt kunnen sporen.

De laatste dagen gaat de discussie vooral over de verbinding Hasselt-Maastricht. Maar aangezien Spartacus zoveel meer is, breng ik graag het initiële doel – en tot nader order ook nog het huidige doel – van Spartacus in herinnering. Het gaat over een totaalplan om Limburg te ontsluiten via het openbaar vervoer, een knooppuntensysteem waarop drie grote vervoersassen geënt zijn en waar de aansluitbaarheid op en afstemming van trein-tram-bus en snelbus centraal staan. Wat is de stand van zaken van de overige lijnen? Door het altijd te hebben over de problemen van lijn 1, wordt dat hele project eigenlijk vergiftigd. Dat is bijzonder jammer voor de rest van Limburg. Onze vrienden in het noorden en in het noord-oosten van de provincie hebben natuurlijk ook recht op een volwaardige ontsluiting.

Hebt u nog steeds de steun van de voltallige Vlaamse Regering voor dit project?

Wanneer schept u eindelijk klaarheid in dit dossier? Als dat vandaag niet kan, kunt u dan zeggen wanneer u dat dan wel zult doen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, de essentie van politiek is beslissen. Op een zeker ogenblik worden er afspraken gemaakt met elkaar, en dan komt er ook een moment dat er knopen moeten worden doorgesneden. Vandaag hebben in Limburg, en zeker in de streek waar ik zelf actief ben, heel veel mensen het gevoel dat ze getuige zijn van slecht theater. Mensen vinden dit vandaag de dag gewoon een poppenkast. Het werkt de mensen eigenlijk op hun systeem. Het is voor de geloofwaardigheid van de politieke klasse zeker en vast een slechte zaak. Als we nu zouden besluiten om dit dossier – ik heb het over de sneltramlijn 1 van Hasselt naar Maastricht – af te blazen, dan is dat niet minder dan een halve ramp.

Ik heb de afgelopen dagen meermaals in mijn gemeente, maar ook in de buurgemeenten, de opmerking gekregen: 'Marino, geloof je nu werkelijk dat als in Antwerpen, in het kader van Oosterweel, er ergens iets 900 meter zou verschuiven, en daar serieuze compensaties tegenover staan, het stadsbestuur van Bart De Wever dat hele plan zou opblazen?' De vraag stellen is ze beantwoorden: neen.

De compensaties waarmee de Nederlandse partner over de brug komt – de beeldtaal is goed gekozen – zijn niet gering. Ik soms ze nog eens op. We praten over een bedrag van 6 miljoen euro, over een bijdrage in de halteaccommodaties in de Vlaamse gemeenten voor het sneltramtracé aan de Vlaamse kant, dus in Hasselt, Diepenbeek, Bilzen, Lanaken. Dat vertegenwoordigt maximaal 1 miljoen euro. We praten over een busverbinding om de vier minuten vanaf Mosae Forum, dus voor de brug richting het treinstation – dat gaat over die 900 meter. Die bussen zorgen dan voor een verdere verbinding richting Randwyck en het academisch ziekenhuis. We praten over een serieuze bijdrage in de kosten rond de

elektrificatie van de spoorlijn Hamont-Weert, want in Nederland zijn ze, zeker vanuit Weert, zeer geïnteresseerd in een directe spoorverbinding met de metropool Antwerpen. Men praat ook nog over bussen op zeer frequente basis tussen Maaseik en Sittard. Kortom, dit is een ernstig pakket. Dit is zeker veel meer dan een aalmoes. Dit is eigenlijk serieuze materie. Dit geeft aan dat de Nederlandse partner beseft dat zij ook met compensaties over de brug moesten komen naar aanleiding van de problemen die er zijn rond de stabiliteit van de Wilhelminabrug.

Ik kan het alleen maar zeer waarderen dat u meermaals de brug bent overgestoken richting stadhuis in Maastricht om met de Nederlanders te overleggen om uit de impasse te geraken. U hebt die oefening gedaan. Dat had misschien soms iets van een gang naar Canossa, maar u hebt die gang naar Canossa gemaakt, en dat heeft duidelijke resultaten opgeleverd. Blijkbaar moet u zelf toch ook gecharmeerd zijn door het Nederlandse aanbod, want in de brief staat woordelijk: "De minister heeft de bereidheid uitgesproken om Mosae Forum als eindhalte te accepteren." Dat zeggen de Nederlandse partners, in dit geval de gedeputeerde Patrick van der Broeck en burgemeester Annemarie Penn-te Strake van Maastricht, en de brief is verder ondertekend door de stadssecretaris. Verder staat er: "De minister heeft uiteraard aandacht gevraagd voor de mogelijke financiële effecten van deze scopeaanpassing." En verder: "Om door te kunnen gaan met het tramproject heeft de minister de voorwaarde gesteld van een bijdrage van de Nederlandse partijen van 6 miljoen euro." Tot slot houdt men ook een slag om de arm, want op het einde van de brief staat – fair enough om dat ook te vermelden: "In afwachting van de reactie van minister Weyts naar aanleiding van de beraadslaging van diens achterban, worden er al voorbereidingen getroffen om het vervolgproces nu verder uit te werken".

We zitten hier dus met een dossier waarin op een zeker ogenblik een probleem is opgedoken, maar waarin de contracterende partijen zeggen een hand te willen reiken. Ze zijn ook bereid om dat op een ernstige basis te doen.

Minister, ik moet u er niet aan herinneren dat u nu zelf lid van de uitvoerende macht bent. In niet minder dan drie regeerakkoorden hebben we afspraken gemaakt over Spartacus, en dat staat dan ook nog eens verder opgenomen in het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK). In 2004 werd voor de eerste keer verwezen naar Spartacus, in 2009 en 2014 werden die afspraken daaromtrent eigenlijk hernomen, herhaald.

Nadien werd het Spartacusproject dan ook nog eens opgenomen in het SALK. Dan hebben we het inderdaad over het integrale Spartacusproject. Voor Open Vld gaat het om het integrale project, met de twee sneltramverbindingen, met de derde verbinding vanuit Hasselt naar Noord-Limburg, die ondertussen echter een spoordossier is geworden, maar met verder ook een vergroot aanbod van snelbussen en ook andere busverbindingen op het grondgebied. Dat staat daar dus in.

Minister, we weten dat dat binnen uw eigen partij, binnen N-VA Limburg moeilijk lag, maar ik geef toch ook nog een aantal citaten van een aantal toppers van uw partij in onze provincie Limburg. Ik verwijs naar het duogesprek in 2015 van Jan Peumans samen met Ingrid Lieten. Ik citeer de heer Peumans: "De Noord-Zuid en Spartacus zijn beslist. Los van wat ik hierover denk zullen we als N-VA deze beslissingen loyaal mee uitvoeren." Op 17 januari 2015 was er een panelgesprek waaraan Peter Vanvelthoven, Patrick Dewael, Wouter Beke en Steven Vandeput deelnamen. De heer Vandeput zei hierover: "Maar ik zeg u: er zijn afspraken gemaakt en die moeten we nu uitvoeren."

Minister, vandaar mijn oproep: voer inderdaad die afspraken uit. Er zijn inderdaad wat wijzigingen aan het tracé. Daar staan ook compensaties tegenover. Laten we nu ernstig zijn. Er zijn ook mensen die zich afvragen of we nu moeten

gaan voor een shoppingtram, ook al heeft men deze sneltramverbinding onder-tussen al drie keer in een regeerakkoord en in het SALK goedgekeurd. Dan heb ik het specifiek over lijn 1 van Hasselt naar Maastricht. Goede collega's, Hasselt heeft vandaag aan één zaak behoefte. Dan gaat het net over de impasse die men daar 's morgens vaststelt, over de filedruk. Probeer maar eens tijdens de ochtend- of avondspits de hoofdstad van Limburg binnen te rijden of er weg te geraken. Dat zit allemaal strop. Vandaag lijdt de middenstand in Hasselt onder het feit dat daar een mobiliteitsprobleem zo groot als een huis is. Net die sneltram-verbinding zou een oplossing kunnen betekenen om die situatie te deblokkeren.

Dit project zou ons ook helpen bij de discussies die we ook al sinds elfendertig jaar hebben met de NMBS over een verdere spoorontsluiting van de provincie Limburg. De NMBS zegt dat er in Hasselt te weinig opstappers zijn. Het is altijd het verhaal van de kip en het ei. Net door die sneltramverbindingen zouden misschien meer mensen geneigd zijn om in Hasselt het spoor te nemen, en zouden ze op die manier eigenlijk ook onze claim bij de NMBS kunnen versterken, op basis van de meest objectieve parameter, het aantal reizigers die opstappen in het treinstation van Hasselt.

Minister, als we hier nu niet verder komaf maken met dit dossier, als we er niet voor zorgen dat deze sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, met alle voorwaarden die ter zake verder gelden, wordt uitgevoerd, dan doen we een absoluut slechte zaak voor de mobiliteit in Limburg, en dat is ruïneus voor de geloofwaardigheid van de politieke klasse. Dat meen ik oprecht.

Minister, ik neem aan dat de Nederlandse partners met dit voorstel naar u zijn getrokken. Wat is uw antwoord daarop geweest en hebt u ondertussen uw achterban geconsulteerd? Voor Open Vld – moet het nog worden gezegd? – is dit een interessante optie, die niet zomaar kan worden genegeerd. De diverse Vlaamse partijen zullen echter kleur moeten bekennen in dit dossier. Wat de studie over het exploitatieverlies betreft, kloppen de gegevens die in het artikel in Het Belang van Limburg werden vermeld? Los van het Nederlandse voorstel, welke gevolgen heeft dat voor het dossier?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Voorzitter, collega's, ik denk dat het collega Janssens was die zei de geschiedenis niet te zullen herhalen, maar ik denk dat het in dit dossier toch wel belangrijk is dat ik toch nog eens de geschiedenis herhaal. Het Spartacusplan is een vervoersplan voor Limburg waar mijn partij altijd achter heeft gestaan. Dat moet zeer duidelijk zijn. Het vervoersmodel waarin wordt voorzien, met die drie grote assen, naar het noorden, het noordoosten en het oosten van het land, was voor ons zeer belangrijk, omdat daar bussen op kunnen aantakken, omdat we daar echt het openbaar vervoer in Limburg mee kunnen verbeteren en de knelpunten kunnen oplossen. Wat ook waar is, en dat heb ik hier ook altijd verkondigd, is dat we een koele minnaar waren van het naar voren schuiven van lijn 1 als grootste prioriteit. Sindsdien is er heel wat veranderd. Ik weet niet of de leden het zich herinneren, maar oorspronkelijk wou men de tram realiseren op de spoorlijnen zelf. Er zou dus geen aparte bedding zijn. Dat was in 2007. In 2013 is er ook een goede beslissing genomen met betrekking tot lijn 3 naar het noorden van Limburg. De NMBS zou ter zake het heft in handen nemen. We zouden dat niet via een sneltram doen.

Ook met betrekking tot lijn 1 is er echter een hele evolutie geweest. Dat wordt niet meer gezegd, maar oorspronkelijk was het de bedoeling om lijn 1 aan te leggen van het station van Hasselt tot de Universiteit van Maastricht. Daarna is dit verkort tot het station van Maastricht, en nu zijn we uiteindelijk geland op Mosae Forum. Dat is dus een inkorting van het tracé, maar daartegenover staat

wel een verviervoudiging van de geraamde kostprijs. Oorspronkelijk was dat 55 miljoen euro, nu zitten we rond de 240 miljoen euro. Dat zijn allemaal vaststellingen die ik doe, en toch – en u hebt het ook al aangehaald, mijnheer Keulen – hebben we in Vlaanderen als N-VA altijd gehandeld volgens het regeerakkoord. We hebben ons altijd heel duidelijk gehouden aan het regeerakkoord. U hebt de citaten gegeven van de heer Peumans en van de heer Vandeput. Meer nog, eigenlijk is minister Weyts degene die echt de handen uit de mouwen heeft gestoken voor dit dossier. Mijnheer Beenders, dit is immers gestart onder minister van Mobiliteit Van Brempt, in 2004. Toen is er echter heel weinig gebeurd.

Onder minister Crevits zijn de eerste stappen gezet. En nu is minister Weyts heel actief geweest in de realisatie van dit dossier. Helaas – en het wordt al afgedaan alsof wij diegenen zijn die stokken in de wielen steken – hebben de Nederlanders het u moeilijk gemaakt, minister. Op een bepaald ogenblik stellen ze vast dat ze technisch niet over de brug geraken, dat ze er geen geld voor hebben en dat ze dus niet meer tot aan het station van Maastricht geraken. Ik heb het in deze commissie al eens gezegd: ik vind het zeker geen faire houding van de Nederlandse partners. Volgens de studie, die ik zelf nog niet heb ingezien, is er een verliespost van 600.000 euro op jaarbasis. Ik stel me daar vragen bij. Ik stel er mij vragen bij als ik in de krant moet lezen dat u het zelf zeer bizar vindt dat een voorstel dat in vertrouwelijke gesprekken met de Nederlandse partner is besproken, in de krant staat.

De geschiedenis is heel duidelijk. Ik vraag me af hoe het verder zal gaan met de realisatie van lijn 1. Minister, ik ga ervan uit dat u dadelijk antwoord zult geven. Ik ben een beetje bang hoe het verder zal evolueren met het nieuwe bestemmingsplan. We konden van Nederlandse zijde al vernemen dat er opnieuw een actiecomité naar de Raad van State trekt als er beslissingen zouden worden genomen om door te gaan met de sneltram. Maar goed, dit zijn elementen die wij niet in handen hebben, maar ik ben zeer benieuwd naar de elementen die u in handen hebt, minister.

Collega's, minister, voor de N-VA Limburg is het heel belangrijk dat er iets gebeurt in Limburg. Wij willen en kunnen niet meer wachten om de mobiliteitsproblemen in Limburg aan te pakken. Eigenlijk willen wij liever gisteren dan vandaag concrete verwezenlijkingen op het terrein zien, verwezenlijkingen die alle Limburgers ten goede komen.

Voor ons moet er dan ook dringend werk worden gemaakt van de twee andere vervoersassen, namelijk lijn 2, de verbinding naar Maasmechelen en lijn 3, de verbinding naar Neerpelt. Minister-president Bourgeois heeft in de commissie al gesteld dat lijn 3 een topprioriteit is voor Vlaanderen. Wij hopen dat u er concreet iets mee kunt doen. Minister, de realisatie van lijn 2 is veel belangrijker voor ons. Het is de verbinding tussen Hasselt en Maasmechelen. Ik weet niet of u de laatste cijfers van de taskforce in het kader van het SALK hebt gezien. Het Maasland is de regio met de hoogste werkloosheidsgraad, 12,5 procent. Bovendien blijkt ook uit die cijfers dat de werkzoekenden uit het Maasland moeilijk aan een job geraken in een naburige regio. Dit alleen maar om aan te tonen dat het hoog tijd is om verder te gaan met lijn 2 en lijn 3.

Minister, ik wil u namens onze partij twee concrete dingen vragen. Wilt u al het mogelijke doen om de treinverbinding naar Neerpelt mee te realiseren? Realiseert u op korte termijn een vlotte, snelle verbinding tussen Hasselt en Maasmechelen? Wat kunt u doen voor de snelle realisatie van de twee andere lijnen?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, collega Jans is even teruggegaan in de tijd. Ik zou zelfs nog iets verder willen teruggaan.

Wij zijn in Limburg onderbedeeld op het vlak van spoorontsluiting. Ik heb dat al eens gezegd: het oostelijk en noordelijk gedeelte van Limburg is met de trein niet bereikbaar; het is één grote blinde vlek. Wij hebben al jaren aangekaart, over de partijgrenzen heen, dat Limburg op dat vlak onderbedeeld is. Dat heeft natuurlijk zijn geschiedenis. In het verleden is het spoorweginet perifeer ontwikkeld, denkend vanuit de hoofdstad. Natuurlijk is een grensregio dan veel meer minder bedeeld dan een centrumregio. Dat is nu eenmaal een feit. Uit cijfers van de NMBS blijkt dat heel weinig Limburgers de trein gebruiken. In bepaalde regio's wordt er helemaal niet met de trein gereden omdat de mensen met de auto naar een station moeten rijden dat helemaal niet bereikbaar is met de auto.

Spartacus is dan ontstaan als idee: als de NMBS het toch niet doet, laat het ons dan doen via Vlaanderen, via een heel ambitieus plan, via een totaalplan voor openbaar vervoer in Limburg, een totaalplan met drie snelle lijnen met knooppunten en met een goede verknoping met de bussen zodat er in Limburg gebiedsdekkend snel en efficiënt openbaar vervoer is. Een van de bewijzen dat het een goed plan was, was dat de inkt nog niet droog was of de NMBS kwam al aankloppen en zeggen dat ze lijn 3 wou realiseren. Collega Jans, ik denk dat het een goede zaak is geweest dat vorige legislatuur lijn 18 als absolute prioriteit is neergeschreven in de Vlaamse spoorvisie. Ik heb begrepen dat het niet alleen een topprioriteit voor minister-president Bourgeois is, maar ik heb zelfs letterlijk genoteerd dat het dé prioriteit van de prioriteiten is. Daar kunnen we alleen maar tevreden mee zijn.

Spartacus is eigenlijk een concept dat beantwoordt aan uw conceptnota Basisbereikbaarheid, lang voor uw conceptnota was geschreven. Over uw conceptnota, die in december 2015 door de regering is goedgekeurd, kan men Spartacus overheen leggen. Het gaat over de drie snelle lijnen die bevoorraad kunnen worden vanuit de buslijnen. Het is een heel sterk idee, wat ook uit het verleden is gebleken.

Ik kijk even terug. Juli 2004: het regeerakkoord 'Vertrouwen geven, verantwoordelijkheid nemen', met het Spartacusplan erin. In diezelfde legislatuur: het Limburgplan, met het Spartacusplan erin. 2009: 'Een daadkrachtig Vlaanderen in beslissende tijden. Voor een vernieuwende, duurzame en warme samenleving', met het Spartacusplan. Het 'Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat 2013-2019', met het Spartacusplan. 2014: het regeerakkoord van de Vlaamse Regering voor 2014-2019 met de woorden 'vertrouwen, verbinden, vooruitgaan', met het Spartacusplan.

Ik denk dat we het er in dit halfroond, in deze commissie, allemaal over eens zijn. Enkel collega Danen en collega Janssens zouden het nut van Spartacus nog in twijfel kunnen trekken. Alle andere partijen hebben zich in die twaalf jaar in deze akkoorden mee geëngageerd over het nut van Spartacus. En dat is inderdaad een verhaal van geloofwaardigheid. Ik sluit me daar volledig aan bij collega Keulen.

Minister, ik wil even focussen op lijn 1, Hasselt-Maastricht. Uw legislatuur als minister van Mobiliteit is begonnen met de problemen die daaromtrent opgedoken zijn. U hebt daar vanaf het eerste moment goed op gereageerd. Uw eerste uitspraken waren dat u er in alle rust met de Nederlanders over zou onderhandelen, met het contract of de kaderovereenkomst op zak. Iedereen hier rond de tafel was ontgoocheld over het feit dat daar een probleem opdook, een probleem dat op termijn letterlijk niet te overbruggen bleek. Het pleit vooral voor u, als minister van Mobiliteit, dat u gezegd hebt dat u geen minister van immobiliteit maar van mobiliteit bent en dat u naar Maastricht zou gaan. Ik vind dat niet vanzelfsprekend, dat een Vlaams minister met een burgemeester en een gedeputeerde in Nederlands Limburg gaat onderhandelen. Maar u hebt dat gedaan. U bent naar daar gegaan.

Vandaag ligt er in alle openheid een voorstel op tafel. Ik wil niet in een welles-nietesdiscussie vervallen of dat afgeklopt is of niet. Ik wil het hebben over de merites van dat voorstel. Ik zie een voorstel waarin een duidelijk bedrag op tafel wordt gelegd. Ik zie vooral een voorstel waarin men verder over de grenzen heen wil kijken tussen Belgisch Limburg en Nederlands Limburg. En laat dat nu precies onze troef zijn, collega's. Wij kunnen als Limburgers nog jaren als Calimero's door een grote hoorn roepen dat we onderbedeeld zijn, of we kunnen onze centrale ligging in de Euregio mee aangrijpen als een kans om ons verder te ontwikkelen. En dan moeten wij ook kijken naar onze collega's in Nederlands Limburg. Wij denken dat daar, met ontsluitingen van openbaar vervoer, kansen zijn voor onze regio. Zoals men het in Nederlands Limburg zegt: grenzen moeten niet scheiden, grenzen moeten verbinden.

Minister, het voorstel om als tegemoetkoming een financiële compensatie te doen en om vandaag afspraken te maken over de lijn Hamont-Weert, wat voor Noord-Limburg een belangrijk verhaal is, en om ook bijkomend te investeren in een grensoverschrijdende busdienst, dat is, wat de CD&V-fractie betreft, een zeer goed voorstel. Wat ons betreft, krijgt u voluit groen licht om dat akkoord te finaliseren.

Ik wil in alle duidelijkheid zeggen dat het voor ons niet over lijn 1 Hasselt-Maastricht gaat. Ook voor ons gaat het over een totaalpakket. Voor ons betekent het Spartacusproject lijn 1, lijn 2 en lijn 3. Als u ze lijn 18 wilt noemen, dat blijft ons hetzelfde: het totaalproject moet worden gerealiseerd. Ik zie wel niet welke impact de kans die vandaag voorligt, of we ze nu grijpen of niet, eventueel kan hebben op lijn 2 of lijn 18. Voor lijn 18 ligt de bal vandaag in het federale kamp. Ik ga ervan uit, minister, dat u uw nieuwe federale collega daar even veel over blijft aanspreken als haar voorganger. Ik zie met het realiseren van lijn 1 ook geen enkel beletsel om onverkort door te werken aan de lijn Hasselt-Maasmechelen. Integendeel, dan hebben we het eerste stuk van lijn 2 al gerealiseerd. Dat kan geen excuus zijn.

Ik hoor af en toe het excuus dat een openbaarvervoerslijn niet zelfbedruipend is. Natuurlijk is die niet zelfbedruipend. Dat is in andere provincies ook niet zo, voor alle duidelijkheid. Openbaar vervoer is niet zelfbedruipend. Openbaar vervoer brengt welvaart naar een regio. En die welvaart hebben wij in Limburg nodig. Wij gaan in Limburg ook niet ontsnappen aan de congestie. Op dat vlak zijn er dus geen argumenten meer.

Het laatste verhaal is dat van de shoppingtram. Als we die weg inslaan, zal binnenkort collega Vanvelthoven in Lommel zeggen: 'Realiseer die Noord-Zuid-verbinding maar niet, want dan gaan de mensen van Lommel in Hasselt shoppen.' Dat is absoluut een non-argument, beste collega's.

Er ligt hier een historische kans voor ons, minister. Ik wil u feliciteren met de stappen die u tot vandaag gezet hebt. Vandaag is er geen tijd meer om te dralen, collega's. We moeten de kansen grijpen.

Minister, welke stappen zult u verder ondernemen om dit voorstel te finaliseren? Op welke termijn plant u dat te doen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, ik zal u niet alle antecedenten schetsen, maar het is wel zo dat we met zijn allen geconfronteerd zijn met de beslissing van de Nederlanders met betrekking tot het overschrijden van de Maas en de Wilhelminabrug, waarbij plots zowel technische als financiële bezwaren of zelfs onmogelijkheden opdoken. Vervolgens ben ik in overleg getreden, om als goede huisvader te trachten dit dossier vlot te trekken, in welke richting dan ook. Ik heb meermaals

overleg gehad in Brussel, in Maastricht, in Rotterdam. Ik heb getracht om dat in alle rust en discretie te doen. Ik heb soms op mijn tong moeten bijten om niet te reageren op kwakkels of commentaren die her en der in de media verschenen.

Op een van de overlegmomenten heb ik ook wel duidelijk aan de Nederlanders gezegd dat we, als we doorgaan met dit verhaal, minstens moeten kunnen objectiveren wat de gevolgen zijn op het vlak van de vervoerswaarden. De Nederlandse beslissing om de halte desgevallend te beperken tot Mosae Forum, wat betekent dat voor de vervoerswaarden van de totaliteit van het project? Het lijkt mij maar evident dat je een en ander moet objectiveren om verdere stappen te kunnen zetten in de discussie.

Er zijn twee studiebureaus aangesteld. Aan Nederlandse zijde was dat Goudappel Coffeng, aan Vlaamse zijde Transport Mobility Leuven (TML). De meest recente studieresultaten van die twee bureaus wijken niet af van de tussentijdse resultaten die wat voorbarig al in de pers verschenen zijn. Ik zal dat zo dadelijk duiden.

Ik heb aan beide studiebureaus gevraagd of de studieresultaten dan formeel als gefinaliseerd konden worden weergegeven en de status van definitief studierapport konden krijgen. Goudappel Coffeng heeft mij laten verstaan dat zij daartoe niet de toestemming hebben gekregen van hun opdrachtgever, zijnde onze Nederlandse partners. Ik heb dat dus aan niemand vrijgegeven, omdat ik het ook niet kan vrijgeven, omdat men aan Nederlandse zijde de resultaten betwist. Ik citeer op dat vlak uit een communicatie tussen mijn kabinet en de stad Maastricht: "We wensen te benadrukken dat zij nog veel vragen hebben over het conceptrapport, twijfels hebben bij de aannames, en daarom de conclusies van het rapport op geen enkele wijze willen en kunnen onderschrijven. Ter voorkoming dat standpunten worden ingenomen op basis van het conceptrapport, terwijl de conclusies daarin door geen van de trampartners worden gedeeld, stemmen wij niet in met openbaarmaking van het rapport." Dat is het standpunt van de stad Maastricht.

Ik kan u dus helaas geen gefinaliseerd definitief rapport overmaken. Dat heeft voor alle duidelijkheid niets te maken met een of ander statuut van conceptnota of wat dan ook, want ook een conceptnota wordt op de ministerraad van de Vlaamse Regering geagendeerd en is een publiek document. Daar heeft het echt niets mee te maken.

Dat deze studie wat langer geduurd heeft dan verwacht, heeft vooral te maken met het grote aantal aannames en inschattingen, die niet door één maar door twee erkende studiebureaus dienden te gebeuren. Die zaten niet altijd op dezelfde lijn en dat gaf aanleiding tot wat discussies, waardoor de timing wat is opgeschoven.

De tussentijdse resultaten waarover beide bureaus het eens zijn, zijn helder en lopen gelijk met wat eerder is verschenen in de pers. Het effect van het verkort tracé tot aan Mosae Forum in plaats tot aan van het station van Maastricht, op het aantal reizigers is een daling met 12 procent. Het gaat dan over 1470 reizigers minder op een gemiddelde werkdag.

Dit verlies aan vervoerswaarde is berekend op de bijgestelde prognoses over het initieel aantal reizigers. Bij nader inzien moet het geraamde aantal reizigers worden bijgesteld, en nog niet zo'n beetje. Waar de initiële schatting rekening hield met een jaarlijks aantal reizigers van 9000 per dag in 2020, zeggen beide bureaus nu dat dit een serieuze onderschatting is en dat moet worden uitgaande van 12.600 reizigers per dag in 2020. Dat aantal kan oplopen tot 13.210 in 2030. Zelfs met 12 procent minder reizigers zitten we met die nieuwe inzichten nog altijd boven de initieel berekende 9000 reizigers. Het ene heft het andere dus op. Op die manier zitten we aan 11.175 reizigers in plaats van 9000 reizigers.

Wat de minderinkomsten van De Lijn betreft, komen beide studiebureaus uit op een inkomst van 4,8 miljoen euro op jaarbasis. Die zou dalen tot 4,2 miljoen euro bij een ingekort tracé, dat is een daling met 600.000 euro op jaarbasis. Dit bedrag zou oplopen tot 700.000 in 2030.

Initieel ging De Lijn uit van een onrealistisch hoge inkomst van ruim 6 miljoen euro. Zelfs met een hoger aantal reizigers zoals berekend in de bijgestelde prognose wordt dit inkomstenniveau niet gehaald. De Lijn ging immers uit van een opbrengstenstructuur van een tarief per gereden kilometer waarbij de trajectafstand 23,5 kilometer per reiziger bedraagt. Men ging er dus van uit dat elke reiziger het volledige tracé van Hasselt naar Maastricht zou afleggen en niet tussentijds zou opstappen. Dat is natuurlijk sterk overschat. Nu zeggen de studiebureaus dat een gemiddelde afstand van 13 kilometer de realiteit meer zou benaderen.

Het effect van die bijstelling op de inkomsten is veel groter dan het effect van de bijkomende reizigers. Dat maakt dan de inkomsten ten opzichte van de initiële inschatting een pak hoger uitvallen.

Met de kostendekkingsgraad moet omzichtig worden omgesprongen. Men maakt gewag van 30 miljoen euro op jaarbasis, maar dan houdt men geen rekening met de investeringskost en met de infrastructuur die wordt afgeschreven. Het gaat niet louter over de exploitatie, ook de afschrijving van de investering zit daarin. Ook daar is enige nuance op zijn plaats.

Conclusie: de tussentijdse resultaten van die studie waren bekend bij de Nederlandse partners en bij mezelf. Op basis daarvan heb ik aan de Nederlandse partners laten verstaan dat de negatieve impact van de inkorting van het tracé zo groot is dat Vlaanderen een compensatie zou moeten krijgen indien dit project wordt voortgezet. Dat lijkt me nogal evident. Als goede huisvader begin ik aan de onderhandelingen met een sterke samenwerkingsovereenkomst in de hand. Wanneer daar desgevallend wordt van afgeweken, moet er boter bij de vis zijn. Er zijn trouwens ook andere mogelijke scenario's die moeten worden besproken. Met die intentie ben ik meermaals met hen gaan praten. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de investeringen die we al hebben gedaan, indien het project niet zou plaatsvinden.

De Nederlanders hebben aangegeven akkoord te gaan met die compensatie indien het project plaatsvindt.

De voorbije maanden heb ik meermaals intensief onderhandeld met de Nederlanders over heel concrete bedragen en toegiften. U moet natuurlijk ook beseffen dat degenen die daar aan tafel zitten, slechts vertegenwoordigers zijn van een overheid en dus telkens moeten terugkoppelen naar hun besturen, in mijn geval de Vlaamse overheid. Aan Nederlandse zijde zijn dat de gemeenteraad en de provincieraad.

Ik betreur dat Nederland een van de scenario's openbaar heeft gemaakt zonder dat we daar al voldoende over hadden teruggekoppeld, laat staan daar al een gedragen eindbeslissing over hadden genomen. Een van die scenario's die op tafel liggen, voorzag in een compensatiepakket van een eenmalige tegemoetkoming van 6 miljoen euro van Nederlandse zijde en in een investering in de elektrificatie van de treinverbinding Weert- Antwerpen voor 8 miljoen euro. Die lijn is heel belangrijk voor zowel personen- als goederenvervoer en past in het IJzeren Rijnverhaal. Er wordt ook 1 miljoen euro aan provinciale middelen toegekend voor investeringen in haltes op Vlaams grondgebied. Daarnaast komen er extra bussen tussen Sittard en Maaseik. Er komt een voldoende hoge busverbinding tussen de eindhalte aan Mosae Forum en het station van Maastricht.

Dat laatste voorstel heb ik gedaan hoewel het in de pers werd beschouwd als het voorstel van Nederland. Na urenlang onderhandelen heb ik over de verschillende

scenario's een finaal voorstel op tafel gelegd met een soort portfolio aan opties. Over dat ene scenario heeft Nederland uiteindelijk gecommuniceerd.

Ik denk dat dit een eerlijke deal is. Ik heb daarbij het onderste uit de kan gehaald. Ik heb dat ook gedaan met andere scenario's. Met het eventuele akkoord over het compensatiepakket is de kous niet af, want de kaderovereenkomst moet nog worden aangepast, er moet ook een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld aan Nederlandse zijde en de procedures moeten worden heropgestart. De beslissing van de Raad van State impliceert dat de procedures aan Nederlandse zijde opnieuw moeten worden doorlopen. Dat betekent dan ook dat we spreken over een project op middellange termijn.

Het Spartacusplan is meer dan één lijn tussen Hasselt en Maastricht, het is altijd in zijn geheel opgevat, namelijk een mobiliteitsontsluiting van Limburg op drie sporen. Het gaat over drie projecten die deel uitmaken van een bredere visie.

In die wetenschap wens ik dan ook initiatieven te nemen met betrekking tot de twee andere assen die als prioritair zijn aangemerkt in het kader van het Spartacusplan voor een betere Limburgse mobiliteit, zijnde lijn 2 naar Maasmechelen en spoor 3 naar Neerpelt. Voor lijn 2 is de startnota van de tramlijn inmiddels afgewerkt. Tijdens de vergadering van de regionale mobiliteitscommissie eind juni werd die startnota gunstig geadviseerd door de kwaliteitsadviseurs. Dat zit dus goed. Ook hier moeten we niet blind zijn voor de volledige doorlooptijd van het project. Ik zou graag zo snel mogelijk kunnen optreden en zo snel mogelijk vooruit kunnen raken en investeren in de Limburgse mobiliteit.

Ik heb een taskforce doorstroming opgericht waarbij we heel specifiek tracés aanduiden om er versneld werk van te kunnen maken. Dat geldt ten aanzien van de vervoersmodus maar ook ten aanzien van de verkeerslichtenregeling, een slimme regeling waarbij ervoor wordt gezorgd dat het openbaar vervoer op die tracés voorrang krijgt en het openbaar vervoer dus het verschil kan maken ten opzichte van de wagen en zo effectief een alternatief kan zijn om mensen ertoe te verleiden de wagen te laten staan en te kiezen voor openbaar vervoer, omdat het sneller en comfortabeler is dan de wagen.

Binnen de taskforce doorstroming, die deze week trouwens nog bijeen komt, is dan ook de opdracht gegeven te onderzoeken of we voor lijn 2 niet sneller tot een zogenaamde HOV-verbinding, een hoogstaand openbaar vervoerverbinding, kunnen komen door net als bij andere tracés, zoals het tracé Willebroek-Brussel en het Ringtracé, de trambus als opstap te gebruiken. Als we sneller willen gaan met de investering, dan kunnen we daar in eerste instantie een trambus laten rijden, als opstap naar de realisatie van een tramverbinding. Dat zorgt ervoor dat men sneller, goedkoper en flexibel kan werken. Het grote voordeel van een trambus is dat hij van een tracé kan afwijken. Een tram heeft per definitie altijd een vast spoor en een bovenleiding nodig, met als gevolg dat men pas kan rijden op het tracé wanneer het volledig is aangelegd. Bovendien, zodra de keuze voor het tracé is gemaakt, is het moeilijk om nog van het tracé af te wijken.

Het voordeel van een trambus is dat men zelfs en cours de route, zelfs tijdens de werkzaamheden, in een aparte bedding kan reizen en de investeringen in een aparte bedding niet verloren gaan, want ze zijn een opstap naar een tramverbinding. De tram moet immers later toch gebruik maken van een aparte bedding. In deze vind ik dat lijn 2 moet worden meegenomen in de taskforce doorstroming als opstap naar een verdere realisatie van wat was vooropgesteld. Dat is behapbaar. Het is een lijn waar wel wat potentie in zit, een kernverbinding tussen Hasselt-Genk met inbegrip van de Universiteit Hasselt en Diepenbeek en de tewerkstellingspolen langs het Albertkanaal. Het is ook een goede verbinding naar attractiepolen zoals het nationaal park Hoge Kempen en Maasmechelen Village.

Van Maasmechelen is er een goede verbinding naar Sittard. We zouden dan al kunnen zorgen voor een vermindering van de reistijd met tien minuten, dus in plaats van de huidige vijftig minuten naar veertig minuten, op een traject van ongeveer 34 kilometer. Ten opzichte van de wagen zouden we een concurrentieel openbaar vervoer kunnen aanbieden. Trouwens, dat zou ook nog een zeker comfort bieden, een hogere capaciteit en een hogere frequentie en goed uitgeruste haltes, met realtime-info, met fietsenstallingen en met een park-and-ride.

De kostprijs daarvan zou 50 miljoen euro bedragen. Die raming houdt enkel rekening met de aanleg of een gedeeltelijke aanleg van een vrije busbaan. Nogmaals, het voordeel van een trambus is dat men soms kan afwijken en in het reguliere verkeer kan treden op plaatsen waar het onmogelijk of tijdelijk onmogelijk is om een aparte bedding aan te leggen. Dat is geen hinderpaal om met een trambus toch te kunnen zorgen voor een snelle doorstroming. Ik geef dat bedrag gewoon als 'ball park figure', het is gewoon een grootte-orde. Die investering in een aparte bedding zal later trouwens dan ook renderen. Het is eigenlijk een investering die men vooraf doet voor een latere tram. Als men snel kan gaan, dan kan men in 2018 al voertuigen aankopen die dan onmiddellijk inzetbaar zijn.

Waarom geen trambus op lijn 1? We hebben die discussie al gevoerd in deze commissie. De reden is dat een trambus op lijn 1 praktisch niet mogelijk was op Nederlands grondgebied voor het volledige tracé tot aan het station in Maastricht. Los van de discussie over doorstroming en snelheid is er vooral het praktische probleem dat er op Nederlands grondgebied een heel stuk gereden wordt op een bestaande treinbedding, een spoor dat voor dubbelgebruik zou dienen, voor een trein en voor een tram. Dat gaat door een natuurgebied. Daar is geen ruimte voor de aanleg van een supplementaire aparte bedding voor een trambus. Vandaar dat voor de aanleg van een trambus een alternatief tracé nodig was waarbij de verplaatsingssnelheid uiteindelijk op die van een wagen neerkwam. Ik ken de cijfers niet meer uit het hoofd, maar het was in ieder geval een serieuze verlenging van de reistijd.

Voor lijn 3 hebben we al geruime tijd geleden een studie uitgevoerd waaruit blijkt dat de treinverbinding een betere mogelijkheid biedt dan een tramverbinding. We zijn gebonden aan de beslissingen die men neemt op federaal niveau in verband met de investeringsplannen van Infrabel en de NMBS. Wij blijven benadrukken dat dit een prioritaire investering is vanuit Vlaamse zijde. Dat is een investering van om en bij de 185 miljoen euro, maar men heeft zichzelf daar wel de vrijheid gegund van een correctiemarge van 50 procent. Dat is vrij ruim ingeschat. Gelet op de budgettaire krapte op federaal niveau, zeker ten aanzien van het budget voor investeringen in NMBS in Infrabel, is het, als we het voor NMBS en Infrabel makkelijker willen maken om ja te zeggen en moeilijker maken om neen te zeggen, van onze zijde een goed idee om een aanbod te doen op het vlak van prefinanciering van die lijn, zodat we letterlijk ook op dat spoor kunnen vooruitgaan.

Het blijft natuurlijk nog altijd de beslissing van NMBS en Infrabel om al dan niet mee te stappen in dat verhaal, maar het zorgt er wel voor dat we, met wat hier voorligt en met wat ik natuurlijk onder voorbehoud zeg van de bespreking met de collega's in de schoot van de Vlaamse Regering, op drie fronten vooruit zouden kunnen gaan, niet alleen op basis van een versterkte samenwerking met de Nederlanders, want voor die argumentatie blijf ik ook gevoelig, maar door ervoor te zorgen dat we met de Limburgse mobiliteit effectief kunnen vooruitgaan met één plan, drie projecten, maar wel met één vaste ambitie: Limburg opnieuw vooruit krijgen.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Ik wil eerst reageren ten aanzien van de collega's die zeggen dat we het nut van tramlijn 1 niet meer in vraag mogen

stellen. Ik hoor hier inderdaad collega's zeggen dat er zelfs geen discussie meer mag zijn over het feit of tramlijn 1 er moet komen of niet: die moet en zal er komen voor de meeste van die collega's. Ik hoor ook langs Nederlandse zijde zeggen dat die tram misschien niet het ideaal is, maar dat ze er toch maar mee doorgaan, dat ze er toch maar miljoenen belastinggeld, vooral Vlaams belastinggeld, tegenaan gooien. Ik begrijp die opstelling niet omdat ik niet geloof – en ik ben daar altijd zeer duidelijk over geweest – in het nut van die tramlijn, althans van lijn 1, tussen Hasselt en Maastricht. Ik geloof niet in het nut of de winst daarvan voor Limburg of voor de doorsnee Limburger.

Minister, ik denk trouwens dat de believers van die tramlijn 1 hier in de commissie slecht nieuws van u hebben gekregen. Ik hoor immers dat men aan Nederlandse zijde nog heel veel vragen stelt bij het eigen rapport. Men wil dat zelfs niet bekendmaken, omdat men daar nog heel wat nuances bij wil maken of er vragen bij wil stellen.

Verder spreekt u, wat die eerste tramlijn betreft, zelf over een project op middellange termijn. Dat lijkt me een uitstel te zijn, dat misschien alsnog uitdraait op afstel. Als ik niet geloof in het nut van die eerste tramlijn, dan geloof ik zeker niet in het nut van een ingekort tracé, waarbij dan nog eens een extra inspanning van de reizigers wordt verwacht. Men hoeft het in dat geval dan niet meer over een sneltram te hebben, maar veeleer over een boemeltram: mensen moeten nog eens overstappen, ze moeten een bus zoeken en moeten met die bus naar het station, zodat ze alweer tijd verliezen. Minister, ook uw voorstel, al was dat maar een van de mogelijkheden die u op tafel hebt gelegd, dat erin bestaat om alsnog akkoord te gaan met de eindhalte aan Mosae Forum, met een aantal compensaties van Nederlandse zijde, lijkt me al evenmin een goed voorstel. Er wordt immers een bedrag van 6 miljoen euro van Nederlandse zijde verwacht, wat in dezen een aalmoes is. Indien men voor een versteviging van de Wilhelminabrug was gegaan, dan had men er van Nederlandse zijde rekening mee gehouden dat die 40 miljoen euro zou hebben gekost. Uiteindelijk zal men zich nu kunnen neerleggen bij een bedrag van 6 miljoen euro. Dat is misschien wel een win-winsituatie voor Nederland, maar voor Vlaanderen is het in elk geval een lose-losesituatie.

Minister, ik wil u in elk geval steunen als het gaat over wat u op het einde van uw antwoord hebt gezegd. Focus inderdaad in eerste instantie op de investeringen in de ontsluiting van het Maasland en Noord-Limburg. Laat inderdaad die eerste tramlijn varen. Ik denk dat heel wat van uw partijgenoten het daarmee eens zullen zijn.

Minister, wat zijn nu de verdere afspraken die zijn gemaakt met de Nederlandse partners? U hebt immers uw visie gegeven, maar wat zijn nu de verdere concrete afspraken? Hebt u nog bijkomend overleg en zo ja, waarover concreet? Is men aan Nederlandse zijde ook niet meer erg geneigd om met deze eerste tramlijn door te gaan? Wat zijn uw verdere plannen ter zake?

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp.a): Minister, ik moet u oprecht bedanken voor uw antwoord, want ik kan alles wat u hebt gezegd alleen maar onderschrijven. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik het gevoel heb dat u meer Limburger bent dan de Limburgse vertegenwoordigers van de N-VA in dit parlement. *(Opmerkingen van Lies Jans)*

U hebt resoluut gezegd dat u met Limburg vooruit wilt, en u hebt vooral gezegd dat het voorstel in de brief van u komt. Dat vind ik knap, want dat geeft aan dat u daadwerkelijk met Spartacus wilt landen en dat u Limburg wilt geven waarop het recht heeft. U zegt dat niet enkel met tal van analyses, zoals collega Jans net deed: u doet het. Ik hoop dat u dan ook heel snel kunt landen.

Ik heb in deze commissievergadering begrepen dat, als het voorstel van u komt, u het akkoord zult kunnen krijgen binnen de regering. Ik hoor van de collega's

van CD&V en Open Vld dat ze het voorstel ook steunen. Dan denk ik dat we heel snel kunnen landen met Spartacuslijn 1, om vervolgens de twee andere lijnen, die u ook al hebt benoemd en die u zelfs parallel wilt laten lopen, te realiseren. U hebt wat dit betreft dus ook onze volledige steun. U hebt een goed voorstel onderhandeld. U hebt wat mij betreft inderdaad het onderste uit de kan gehaald. Ik hoop dat u nu de onderhandelingen snel kunt afronden. Misschien kunt u daar nog duidelijkheid over geven: wanneer plant u de finale ondertekening van het akkoord met Nederland, zodat dit dossier naar de uitvoeringsfase kan?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik ga niet met lijn 1, maar met lijn 3 beginnen. Het is inderdaad al langer bekend dat die de prioriteit der prioriteiten is binnen de Vlaamse spoorstrategie. Is het dan zo dat, als er iets gebeurt op het vlak van spoorwegen in Vlaanderen, het dat zal zijn? Moet ik dat zo lezen? Als dat zo is, dan kan ik daar alleen maar blij om zijn. Wanneer is dat dan gepland? Als dat naar de lange termijn wordt verschoven, dan zullen we er immers natuurlijk heel wat andere problemen bij krijgen.

Wat lijn 2 betreft, hebt u gezegd aan een plan B te denken, waarbij er voorlopig eventueel een trambus op een eigen bedding zou rijden. Voor Groen kan dat een voorlopige mogelijkheid zijn, maar van uitstel mag natuurlijk geen afstel komen. Als de Kusttram een kustsnelbuslijn zou zijn, had hij allicht minder succes. Ik geloof dus wel dat een tram voor lijn 2 meer waard is, dat een bus zeker niet tegen een tram op kan. Als voorlopige maatregel kan dat echter wel goed zijn, zeker omdat we zien dat men een aantal ontwikkelingen aan het voltooien is, zoals de universitaire campus in Diepenbeek, maar ook de ZOL-campus (Ziekenhuis Oost-Limburg) met heel wat onderwijsactiviteiten in Genk. Het lijkt me belangrijk dat er ook op dat vlak een verbetering qua comfort en qua doorstroming is.

U hebt heel wat klaarheid geschapen over lijn 1, maar ik blijf met een aantal vragen zitten. Als u zegt dat het voorstel, dat aan Nederlandse zijde is uitgelekt, eigenlijk uw voorstel is, dan neem ik aan dat u er alvast mee akkoord gaat. Anders zou u dat voorstel immers niet doen. Ik mag toch aannemen dat u dat ook op voorhand hebt afgetoetst bij de regering. Ik blijf het dus vreemd vinden dat u het ene en het andere zegt. Het is me nog niet helemaal duidelijk wat nu de status van het voorstel is. Als de regering zou zeggen dat ze ermee doorgaat, betekent dat dan dat alles in kannen en kruiken is? Natuurlijk moet men rekening houden met wat u daarna hebt gezegd, namelijk dat er aan Nederlandse kant nog een nieuw bestemmingsplan moet worden gemaakt en dergelijke. Wat daar dan gebeurt, of de Raad van State gaat interveniëren, dat valt volgens mij echter duidelijk buiten onze scope. Daar kunnen we heel weinig aan doen.

Stel u nu eens voor dat er over lijn 1 op geen enkele manier een akkoord te maken valt, binnen uw partij of binnen de regering of wat dan ook. Hebt u daar dan een plan B voor? Daar ben ik wel benieuwd naar. U hebt gezegd dat een snelbus of zo daar niet mogelijk is. Dat is inderdaad zo. Ik ken het tracé. Misschien is er wel iets anders mogelijk. U zegt dat we misschien op middellange termijn zullen landen, als alles goed loopt, maar daarin lees ik dan ook dat, als er wat dingen fout lopen, dat wel op heel lange termijn zal zijn. Dat is dan misschien tien, twintig, dertig jaar. Zo lang wil men niet wachten. Dan geraken we misschien wel met een tram over de brug, want tegen dan zal die brug natuurlijk zijn opgehoogd en is het probleem ook opgelost. Ik vraag u dus heel duidelijk: hebt u ook een plan B voor het geval dat lijn 1 helemaal in de soep draait?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, goede collega's, pact sunt servanda. Collega's van N-VA Limburg, een regeerakkoord is geen vodge papier. Sommigen

hebben daar een losse interpretatie van, anderen een juiste interpretatie. Dit stond drie keer in een regeerakkoord en ook een keer in het SALK. Iedereen wist op dat ogenblik in volle vrijheid wat hij toen besliste, wat hij toen goedkeurde.

Collega Jans, u had het over 55 miljoen euro aanvankelijke startkosten. Ik was daar toen bij. Ik zat in de regering. Dat was toen bedoeld om dat uit de startblokken te krijgen. Er is nooit iemand geweest die heeft gezegd dat de kostprijs van Spartacus 55 miljoen euro zou zijn. Ik daag u uit om daar een bewijs van te leveren. Dat is niet waar! Dat is framing. Dat is op geen enkel document, op geen enkel akkoord gestoeld. Dat was een manier om, in een dossier waarmee men geen enkele ervaring had en wegens het feit dat de NMBS met geen enkel project uit de startblokken kwam voor de provincie Limburg, dan via De Lijn een alternatief aan te bieden.

Ik wil vervolgens toch ook nog even stilstaan bij een stuk geschiedenis. We zijn daar nu twaalf jaar mee bezig. Sommigen lachen graag met de mensen. Sommigen lachen misschien ook graag mensen uit. Collega's, en dan kijk ik vooral naar de vertegenwoordigers van N-VA Limburg, in Lanaken, in Bilzen, in Diepenbeek, in Hasselt hebben ze dat nooit gevraagd, maar op een bepaald ogenblik stond dat in regeerakkoord en is men beginnen te onderhandelen, is men beginnen te werken aan het uitwerken van die sneltramverbinding. Daaraan is ontelbare uren gewerkt in de respectieve gemeentehuizen. We hebben daar hoorzittingen over georganiseerd. We hebben mensen daarvan moeten overtuigen. Men heeft mensen moeten onteigenen. De gemeenteraad heeft samenwerkingsakkoorden met De Lijn moeten goedkeuren. We hebben daar ontegenwoordig veel werk in moeten investeren en nu zouden we zeggen 'bedankt voor de moeite, maar we draaien de bladzijde om en gaan over tot de orde van de dag'. Bilzen was trouwens een van de trekkers van dit project, met Johan Sauwens, als voorganger van Frieda Brepoels, die pas burgemeester is sinds 1 januari 2013. Bilzen stond altijd in de spits om dit sneltramproject te verdedigen.

In Diepenbeek is een meerderheid bijna gesplitst bij het zoeken naar een akkoord over de sneltramverbinding. Nu moeten we zeggen dat het allemaal maar om te lachen was. In Hasselt is er ook heel wat energie in geïnvesteerd. Zo ga je niet met mensen om! Dit is niet meer ernstig. Dit is echt waar niet meer serieus.

Collega Jans, u zegt dat men moet investeren in het Maasland en dat men ervoor moet zorgen dat mensen naar hun werkplaats worden vervoerd. Weet u waar de mensen werken? In Nederlands Limburg. In Lanaken steken 4000 mensen elke dag de grens over om daar aan de slag te gaan. Voor die mensen is het ook belangrijk dat er een openbaarvervoeralternatief wordt aangeboden waar gemeentebesturen, op vraag van de Vlaamse Regering via drie regeerakkoorden en een keer in het SALK, al die tijd aan hebben gewerkt.

Minister, het is goed om te horen dat de compensaties van uzelf komen. Er zijn er blijkbaar ook nog andere. Misschien kunt u een tip van de sluier oplichten? Wat ik niet begrijp, collega's van de N-VA Limburg, is dat u deze week nog gezegd hebt dat het bedrag te laag is en dat er opnieuw moet worden onderhandeld over de compensaties. Ik fantaseer dat niet. Ik bedenk dat zelf niet. Het is communicatie die vanuit jullie hoek is gekomen.

Als we spreken over lijn 3 en proberen met de NMBS het dossier vlot te krijgen, dan moeten we wel weten dat ze spreken over 'cofinanciering' en niet over 'prefinanciering'. Laat ons onszelf niets wijsmaken. Men wil geen prefinanciering, want dat moet achteraf worden verrekend en worden terugbetaald. Ik heb de indruk dat de nationale spoorwegmaatschappij wil dat er wordt gecofinancierd en dat er dus ook Vlaams geld mee op tafel komt.

Ten slotte, ik ben een koele minnaar van de trambussen, al was het maar om de kostprijs. Een gelede bus kost 320.000 euro. Een trambus kost 800.000 euro. Als

er vrije busbanen zijn, koop dan gewoon bussen en zorg voor een extra aanbod aan openbaar vervoer. Het is goedkoper en het is een alternatief om mensen naar hun bestemming te brengen.

Als u de bladzijde van sneltramlijn 1 wilt draaien, kan ik u, ook namens Open Vld nationaal, zeggen dat u met ons een groot probleem hebt.

Lies Jans (N-VA): Mijnheer Beenders, ik wil u geruststellen dat iedereen in de N-VA een volwaardige Limburger is en blijft. Ik vind het vreemd dat u dat nu zegt, nu de minister zegt dat hij voor het globale Spartacusplan gaat en dat hij alles zo snel mogelijk wil realiseren. Ik denk dat sommigen rond de tafel dit niet hebben gehoord. Ik denk dat het voor u heel moeilijk is om te begrijpen.

Destijds had u een Limburgse sp.a-minister van Mobiliteit, u had zelfs de directeur van De Lijn binnen uw rangen en er is in Limburg niets gebeurd. Nu kondigt de minister ten minste aan dat lijn 1 verder gaat, dat lijn 2 op korte termijn wordt gerealiseerd met een trambus. Mijnheer Keulen, waarom is een trambus belangrijk? Die lijn heeft wel potentieel en op een trambus kunnen veel meer reizigers dan op een gewone, gelede bus. Dat is zeer belangrijk. Als u tegen een verbinding met Maasmechelen bent, dan moet u dat maar duidelijk zeggen, want dat maakt namelijk ook deel uit van het Spartacusplan.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb gezegd dat wij voor het integrale Spartacusplan zijn. Leg me dus geen woorden in de mond. In al mijn betogen heb ik daar altijd integraal voor gepleit.

Lies Jans (N-VA): Mijnheer Keulen, dan moet u luisteren naar de uitspraken die ik daarnet heb gedaan. Ik heb hier heel duidelijk gezegd dat wij het regeerakkoord naleven. U hebt dat blijkbaar niet gehoord. U schiet in een Franse colère, ik weet niet waarom, maar wij leven het regeerakkoord na, zowel de N-VA als de N-VA Limburg. En we gaan daarmee verder. U zegt dat ik niets mag zeggen over die 55 miljoen euro omdat het nooit op papier heeft gestaan. Ik zal u het papier bezorgen. Voor het SALK was er het Limburgplan en daar stond het in gedrukt. Ik breng het volgende week mee. U moet mij niet wijsmaken dat u niet weet dat het erin staat. Ik denk zelfs dat u toen minister was.

Minister, ik wil u bedanken dat u heel luid en duidelijk zegt dat u de mobiliteit in Limburg opnieuw op gang wil trekken. Dat is waar het ons, de N-VA, om te doen is, mijnheer Keulen en mijnheer Beenders. Wij willen de mobiliteitsproblemen in Limburg oplossen met concrete maatregelen waar we geen tien of vijftien jaar op moeten wachten, maar dat we vooruitgaan met lijn 2 naar Maasmechelen. De minister doet de belofte dat hij prefinanciering voor lijn 3 wil onderzoeken. We staan daarachter en willen dat concreet realiseren.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega's, als ik 's morgens in mijn auto stap om naar Brussel te rijden, dan is dat om twee redenen. Ik moet met de auto omdat ik anders niet in Brussel geraak. Ik wil in Brussel geen welles-nietesdiscussies voeren, maar de Limburgse zaak mee komen bepleiten en verdedigen.

Minister, uw antwoord heeft mij positief gestemd op drie vlakken. Minister, u hebt klaarheid gegeven over lijn 1. U hebt gezegd dat het voorstel dat vandaag op tafel ligt een voorstel is dat u op tafel hebt gelegd. Ik geloof dat en namens onze partij wil ik zeggen dat het een duidelijk, goed onderhandeld en aanvaardbaar voorstel is. We kunnen nog tot in den treure discussiëren over cijfers, maar Churchill zei al: "I only believe in statistics that I doctored myself". Ik denk dat we positief moeten gaan denken, waar de regio beter van wordt. Minister, met deze onderhandelingen hebt u zich niet alleen gehouden aan de belofte die u hebt

gemaakt, maar u hebt ook getoond dat u een bestuurder bent die meedenkt over de mobiliteit in Limburg en daarmee afstand durft te nemen van een bepaalde kerktoerenmentaliteit. Daarmee wil ik u uitdrukkelijk feliciteren.

Ik ben blij – en collega de Kort en collega Brouwers zullen dat ook zijn – dat u voor tracé 2 voorlopig met trambussen durft te werken. In april 2015 hebben we nog een oproep gedaan om die trambussen te onderzoeken. We hebben toen van u snel duidelijkheid gekregen dat het geen optie was voor lijn 1 en we hebben ook argumenten gekregen. Als dit ervoor kan zorgen dat er, in een vrije bedding, sneller dingen kunnen gebeuren voor lijn 2, dan willen wij dat mee onderzoeken.

Minister, u zegt dat lijn 18 een van de Vlaamse prioriteiten is. Ik zal er u aan blijven herinneren dat de minister-president heeft gezegd dat het de prioriteit van de prioriteiten is. Voor de Vlaamse spoorvisie is een cofinanciering van 200 miljoen euro gepland. Laat dat nu ongeveer het bedrag zijn van de investering die nodig is om lijn 18 te realiseren. Als lijn 18 de prioriteit van de prioriteiten is en als de cofinanciering staat ingeschreven en als u die tijdelijk wilt gebruiken als prefinanciering, dan vindt u in ons een medestander. Minister, ik wil u oprecht feliciteren.

Minister, ik noteer dat er een voorstel voor lijn 1 van u op tafel ligt. Ik ga er dus van uit dat er een akkoord is. Hoe gaat het op korte termijn verder? Wat is de volgende stap? Hoe kunnen we het verhaal van prefinanciering voor lijn 18 op korte termijn omzetten in daden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben misschien een semi-Limburger. Mijn vrouw komt uit Limburg en mijn kinderen zijn daar geboren. Dat doet hier niet ter zake.

Ik heb gewoon getracht met de instrumenten die ik voorhanden had, een zo goed mogelijke deal uit de brand te slepen. Je kunt inderdaad zeggen dat 6 miljoen euro te weinig is. Ik kan daar enkel op antwoorden dat het mijns inziens en met mijn onderhandelingservaring het maximaal mogelijke was aan Nederlandse zijde.

Je kunt dat dan relateren aan die 40 miljoen euro, die anders zou moeten worden uitgegeven voor het verhogen van de Wilhelminabrug, maar dat maakt onze rekening niet. Wij moeten kijken naar de 17 miljoen euro die we zelf al in dit project geïnvesteerd hebben – ik spreek enkel over Spartacus 1 – en anderzijds gewoon in de Limburgse ontsluiting en de mate waarin dit project een zegen kan zijn voor de Limburgse mobiliteit.

Aan Nederlandse zijde is er een akkoord over wat voorligt, in hoofde van zowel de provincie als de stad. Ik moet vanzelfsprekend nog de bespreking voeren in de schoot van de Vlaamse Regering, maar dit is ook een uitvoering van het regeerakkoord, zoals hier al enkele keren is geopperd. Als we in de schoot van de Vlaamse Regering een akkoord bereiken, zal ik verdere gesprekken voeren met de Nederlandse collega's. Wij zijn 'on speaking terms'. Wij hebben elkaars gsm-nummers, geloof me vrij. Er is geregeld contact.

Vervolgens was er nog de vraag naar lijn 18. Dat is de absolute prioriteit, maar het blijft het prerogatief van de federale overheid, de NMBS en Infrabel om ter zake de beslissingen te nemen. Ik kan er maar voor zorgen dat wij het zo aantrekkelijk mogelijk maken, opdat de NMBS en Infrabel inderdaad de keuze maken om dat op te nemen in hun investeringsplan. Dat is onze actieradius. Dat zijn onze mogelijkheden.

Ik denk dat we erin slagen om in de totaliteit van de prioriteiten deze investering maximaal aantrekkelijk te maken. Cofinanciering is inderdaad nog iets anders. Ik

geef u de budgettaire contraintes van een en ander mee. 185 miljoen euro werd geopperd, met een serieuze slag om de arm. Als je de Vlaamse budgetten gaat vergelijken met wat men op federaal niveau aan spoorinvesteringsbudgetten heeft, dan is dat natuurlijk peanuts, nog los van de discussie of wij altijd maar voor wat de federale overheid onverlet laat, vanuit Vlaanderen in de bres moeten spingen. Dan kunnen we alle facturen op federaal niveau gaan oprapen, voor alle federale bevoegdheden. Ik denk niet dat dat aangewezen is.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, u hebt zojuist de uitgesproken steun gekregen van sp.a voor uw aanpak van tramlijn 1. Dan moet u zich als N-VA'er, zeker in dit dossier, afvragen of u wel goed bezig bent. U hebt een aantal maanden geleden immers in deze commissie met heel veel gedecideerdheid gezegd dat er maar één verantwoordelijke is voor het niet nakomen van de afspraken en de overeenkomst, en dat dat Nederland was, dat zij niet de afspraken wilden honoreren om een verbinding te leggen van station tot station, en dat dat voor u ontegensprekelijk dé topeis was van het hele project, namelijk die verbinding van station tot station.

Als u daar dan in uw eigen voorstel aan de Nederlandse partners van afstapt, dan staan u en de Vlaamse Regering in dezen met de billen bloot. Dan geeft u Maastricht en de Nederlandse partners wel heel gemakkelijk de kans om het leep te spelen. U had nochtans de sleutel in handen. U bent minister van Mobiliteit mogen worden bij het begin van deze legislatuur. De coalitiepartners wisten dat de N-VA een koele minnaar was van die eerste tramlijn. U had, in ware Spartacustraditie, in opstand kunnen komen tegen deze zinloze tramlijn 1, zoals uw Limburgse partijgenoten dat graag zouden hebben gezien. U had zich kunnen focussen op de ontsluiting van het Maasland en Noord-Limburg. Maar dan mag u zich ook in de toekomst niet slaafs neerleggen bij de desiderata van ofwel de sp.a ofwel uw andere coalitiepartners.

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp.a): Bedankt voor de macht die u ons toe-eigent, collega Janssens. We lijken inderdaad wel een coalitiepartner te zijn. Maar als het over dit dossier en over Limburg gaat, dan sta ik graag schouder aan schouder met de mensen die het wel goed voorhebben met de toekomst van Limburg.

Minister, ook voor uw tweede repliek krijgt u al onze steun. U hebt heel erg duidelijk gemaakt dat het akkoord dat u hebt voorgesteld, zelfs een uitvoering is van het regeerakkoord. Ik lees tussen de regels dat dat geen al te complexe discussie wordt in de regering. Ik hoop dat u die discussie snel voert en dat u na de uitspraken van vandaag ook uw eigen partijafdeling in Limburg achter zich krijgt. Het zou het alleen maar correcter maken dat zij achter hun minister staan en ervoor zorgen dat wat u vandaag gezegd hebt, ook loyaal wordt uitgevoerd.

Ik sluit graag af met onze steun die wij aan uw project blijven geven. Wij hopen dat u nu heel snel overgaat tot beslissen en uitvoeren.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik stel vast dat er in Maastricht en Nederlands Limburg op het vlak van openbaar vervoer heel veel beweegt. Er zijn pas een aantal nieuwe treinlijnen aangekondigd, naar Heerlen, naar Aken, naar Luik. Er was al een verbinding op sommige van die lijnen, maar ze gaan dat intensifiëren, en dat op een doorlooptijd van enkele jaren. Blijkbaar slagen zij erin om dat soort complexe projecten in orde te maken.

Bij ons blijft het nog altijd bij plannen. Ik heb een aantal dingen van de minister gehoord waar ik het mee eens ben, maar ook een aantal zaken waar ik nog

vragen bij heb. De cruciale vraag blijft bij mij dezelfde. Als u zegt dat het akkoord dat Nederland heeft laten uitlekken in die brief, uw voorstel is, en Nederland wil daarmee akkoord gaan, wat is dan het probleem? U gaat toch niet met een akkoord naar voren treden als u niet afgedekt bent door de voltallige Vlaamse Regering? Ik blijf dat een beetje vreemd vinden. Ik begrijp wel welke dingen er in Limburg spelen. Ik begrijp ook welke mensen daar warm en koud worden van het project. Maar ik vind het toch vreemd dat het de laatste dagen op die manier is gelopen. Het lijkt wat op een vaudeville. Ik hoop dat we die vaudeville op een schone manier kunnen eindigen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, in Nederland maakt het altijd indruk als een minister op het terrein komt. Daarmee kweek je heel veel goodwill. U hebt daar nu goodwill en er zijn de akkoorden die u hebt kunnen sluiten – of laten we zeggen: u hebt een aantal principes kunnen afspreken om tot een doorbraak te komen. Misschien moet u de luwte van de komende vakantieweken gebruiken om dat nu ook daadwerkelijk te finaliseren en tot een doorbraak te komen. Daar kan ik u alleen maar de grootst mogelijke lof voor toezwaaien.

Ondertussen moet u ook werk maken van de uitvoering van de andere onderdelen van het Spartacusproject. Dat lijkt mij 'fair enough'. Dat lijkt mij ook een belangrijk signaal. We zijn ondertussen half 2016, deze legislatuur loopt af in juni 2019. De klok tikt.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik wil alleen maar besluiten met te zeggen dat wij u vanuit N-VA-Limburg dankbaar zijn dat u naar concrete realisaties van het volledige Spartacusplan gaat, dat u hier toezeggingen gedaan hebt om lijn 2 naar Maasmechelen op korte termijn te realiseren via een trambus, als opstap naar de sneltram, en dat u ook zo veel mogelijk uw schouders probeert te zetten onder de realisatie van lijn 3, wetende dat we dat natuurlijk niet zelf in handen hebben. Mijn dank daarvoor. Ik kijk uit naar de concrete realisaties in 2018.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, bedankt namens CD&V-Limburg, omdat u tegemoetkomt aan drie belangrijke vragen voor ons. Lijn 1 is een heel belangrijk onderdeel van Spartacus. Vandaag ligt er een goed voorstel voor, waarvoor u van ons de volledige steun krijgt om dat te finaliseren. Dat u ten tweede de trambus bekijkt als een alternatief op lijn 2, kan op onze volledige goedkeuring rekenen. En ten derde denkt u na over middelen van pre- of cofinanciering van die lijn 18. Wij wensen u daar heel veel succes mee.

Als u in de komende zomermaanden naar Maastricht gaat om verder te onderhandelen, en u hebt tussenin tijd nodig om te onthaasten, dan stel ik voor dat u niet gaat shoppen in Maastricht. U zult door de Limburgers verwelkomd worden om te onthaasten in het mooie, groene Limburg.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.