



Vlaams
Parlement

vergadering **C173**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 15 maart 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jo De Ro aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de trambus Jette-Zaventem – 1100 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vertraging van het project Brabantnet – 1385 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken van het Brabantnet – 1409 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van An Moerenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitstel van de ontwikkeling van de tramlijnen van het Brabantnet – 1415 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het door de minister gelanceerde negende alternatief in het proces 'complexe projecten' ter verhoging van de containercapaciteit van de haven van Antwerpen – 1053 (2017-2018)	14
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gegarandeerde dienstverlening bij De Lijn tijdens een staking – 1290 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de recente stakingen van de vakbonden en de gegarandeerde dienstverlening bij De Lijn – 1304 (2017-2018)	19
Bijlage	22
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een Vlaamse mobiliteitsmeester – 1369 (2017-2018)	25

VRAAG OM UITLEG van Jo De Ro aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de trambus Jette-Zaventem – 1100 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vertraging van het project Brabantnet – 1385 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken van het Brabantnet – 1409 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van An Moerenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitstel van de ontwikkeling van de tramlijnen van het Brabantnet – 1415 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

Jo De Ro (Open Vld): Voorzitter, minister, beste collega's, op 16 januari vond er in onze stad Vilvoorde een vergadering plaats van het uitgebreid adviesorgaan publieke ruimte over het ontwerp van het trambustracé Jette-Zaventem en de impact daarvan op het Vilvoordse grondgebied. De toelichting werd gegeven door een vertegenwoordiger van De Lijn en van De Werkvennootschap.

Zowel op basis van het verslag als van de feedback die ik kreeg van deze vergadering, was ik toch wel enigszins verbaasd te vernemen dat de finaliteit van die trambus zou zijn gewijzigd ten opzichte van eerdere communicatie. Blijkbaar wordt er niet meer gesproken over een ringtram die ervoor zou moeten zorgen dat er een shift komt in vervoersmodi, met name een verschuiving van het gebruik van de auto naar een verhoogd tramgebruik of een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer. Op de vraag of en waar er park-and-rides zouden komen op dat traject, zodat mensen die momenteel nog pendelen met de auto toch minstens een deel van hun traject zouden omzetten naar het openbaar vervoer, antwoordde de vertegenwoordiger van De Lijn dat daarin niet was voorzien omdat de trambus in een lokaal bereik voorziet.

Minister, daarom de volgende vragen. Kunt u bevestigen dat de finaliteit van die trambus op het traject Jette-Zaventem werd veranderd, van het concept van een ringtram naar een veeleer lokale lijn? Zo ja, wat zijn daar dan de redenen voor? Is de financiële inspanning die die trambus toch wel van de Vlaamse belastingbetaler en de Vlaamse Regering vraagt, dan wel in verhouding met het beoogde doel? Zo neen, kunt u dan de redenen geven waarom er geen park-and-rides zouden worden aangelegd langsheen dit voor pendelaars en voor de werkgelegenheid in de Noordrand toch wel interessante traject? Zal dit geen remmende factor betekenen om de beoogde shift in vervoersmodi te realiseren?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, minister, reeds in 2013 kondigde Vlaanderen drie tramtracés aan om het openbaar vervoer in Vlaams-Brabant te verbeteren en de luchthaven beter te ontsluiten. Toen was de timing dat in 2020 de eerste trams zouden rijden in Vlaams-Brabant. Het ging om drie lijnen in het

kader van het zogeheten Brabantnet: de luchthaventram van het station Brussel-Noord tot de luchthaven, een sneltram langs de A12 van Willebroek tot Brussel-Noord en de ringtram van Jette tot Zaventem.

Dat Brabantnet moet een volwaardig alternatief bieden voor de wagen. Dat dat nodig is, weten we allemaal. Uit het jaarverslag van het Vlaams Verkeerscentrum bleek onlangs nog dat de ring rond Brussel in 2017 alweer de weinig benijdenswaardige plaats kreeg van grootste verkeersknelpunt in ons land. Volgens Voka Vlaams-Brabant kosten die files miljoenen euro's per jaar aan de bedrijven, en goede werknemers laten dat ook steeds meer meespelen in de keuze van een job. De besten, die echt zelf de keuze hebben van een job, kiezen voor goed bereikbare plaatsen. Er zijn toch wel wat belangrijke bedrijven in die buurt, in Diegem, Machelen, Evere. Je hebt daar ExxonMobil, Toyota, 3M. De NAVO zit daar. Er zijn een hoop hotels in de buurt van de luchthaven. Die moeten zich nu behelpen met shuttles. Die luchthaventram is dus echt wel belangrijk voor die economie rond de luchthaven, en dus eigenlijk ook voor Brussel, want dat zou ook Brusselse werknemers gemakkelijker naar de luchthaven en naar die bedrijven in de buurt kunnen brengen.

We lezen ondertussen dat die geplande deadline van 2020 niet meer haalbaar is voor de luchthaventram en de sneltram langs de A12. Dat hoeft ook niet echt te verwonderen. Dergelijke grote projecten lopen al wel eens wat vertraging op, dus dat is op zich geen kritiek. Er zijn procedures opgestart. Dat weten we ook. Er zijn de ruimtelijke plannen enzovoort. We weten ook dat de werken voor de luchthaventram nog drie jaar in beslag zouden moeten nemen en die voor de sneltram wel vijf jaar. De ringtram ligt wel op schema, maar daar is ondertussen gekozen voor een trambus, wat de zaken natuurlijk vergemakkelijkt. In een eerste fase zijn er slechts beperkte aanpassingen nodig.

Volgens wat wij daarvan weten, zou die trambus vanaf de lente van 2019 kunnen rijden. Laten we het hopen.

Uit de pers van vorige week blijkt echter dat er nu nog een groot obstakel is dat voor vertraging zorgt, namelijk het gebrek aan efficiënte samenwerking tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De titel in De Tijd van 6 maart liegt er niet om: 'Luchthaventram rijdt zich vast in communautair moeras'. Dat was natuurlijk een titel die ertoe aanzette om onmiddellijk verder te lezen. De dagen erop is de rest van de pers daar ook op gesprongen. Het artikel komt er kort op neer dat, door onenigheid over de vliegroutes en de geluidsnormen – die worden daar nu plots bij gesleurd, we kennen dat verhaal ook –, het overleg tussen u en minister van Mobiliteit Pascal Smet, uw Brusselse tegenhanger, stil zou hebben gelegen, en dus ook dat over de twee trams. We hebben immers natuurlijk Brussel nodig voor de luchthaventram en de sneltram. Die moeten immers naar het station van Brussel-Noord en moeten dus aansluiten op het tramnet. Die kunnen ook gebruikmaken van die sporen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Naar het schijnt was dat alles administratief in kunnen en kruiken, maar is er politiek nog altijd geen akkoord over. We hebben het hier ook al heel dikwijls gehad over het memorandum of understanding tussen de beide gewesten. Dat ligt ook al geruime tijd op de regeringstafel. Dit roept natuurlijk een aantal vragen op.

Minister, klopt het dat de goedkeuring van het memorandum of understanding nu plots wordt gekoppeld aan of als pasmunt wordt gebruikt voor de vliegroutes? Indien ja, welke initiatieven hebt u genomen om dit dossier te deblokkeren? Is er nog overleg geweest of gepland over dat memorandum of understanding tussen u en uw collega, minister Smet, of tussen de beide ministers-presidenten? Wat is de verdere timing en planning voor de sneltram en de luchthaventram? Wat is dus de verdere fasering? Tegen wanneer kunnen we min of meer het einde van

de werken voorzien? Licht het project van de ringtram – want dat is dan hetgeen er het snelst zou kunnen komen – nog steeds op schema, zodat daar dan hopelijk vanaf de lente van volgend jaar een trambus zou kunnen rijden?

Dan had ik nog een vraagje laten toevoegen via de voorzitter. Ik geloof dat in dat artikel van De Tijd stond dat er sprake zou zijn van een discussie over het budget. Klopt het dat de huidige Vlaamse Regering, ook niet in een meerjarenbegroting of zo, nog niet in een budget heeft voorzien voor de realisatie van de luchthaventram, die wordt geraamd op ongeveer 100 miljoen euro, dacht ik, en van de sneltram, die wel 400 miljoen euro zou kosten? Men wacht daarvoor tot de nodige vergunningen in orde zijn. Klopt het dan dat de volgende Vlaamse Regering over het budget zal moeten beslissen?

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): De collega's hebben al zeer goed de stand van zaken geschetst. Voor een stuk door het gekibbel – we zullen het zo maar noemen – tussen de Vlaamse en de Brusselse Regering loopt het Brabantnet vertraging op. Twee van de drie geplande tramlijnen die Brussel met de Rand moeten verbinden, zullen die eerste geplande deadline van 2020 niet halen. De luchthaven-tramlijn van Brussel-Noord naar Brussels Airport en de tramlijn naar Willebroek langs de A12 zullen die niet halen. Oorspronkelijk was het de bedoeling om in 2017 de nodige vergunningen te hebben en in 2020 de eerste trams te laten rijden.

Minister, uw kabinet communiceerde in de media dat het werk af is. Bij uw Brusselse collega is het dossier nog volop in bespreking. De Werkvennootschap zegt dan weer dat er geen vertraging is, simpelweg omdat er nooit een timing is vooropgesteld, en dat 2020 maar een streefdatum was.

Minister, daarom heb ik de volgende vragen aan u. Kunt u aangeven wat de huidige timing is om het traject te realiseren van de drie vooropgestelde tramlijnen? Dat is dezelfde vraag als die van collega Brouwers. Wat is de fasering en de precieze timing? Wijkt die timing volgens u af van de vooropgestelde? Ja dus. Wat is daar dan de oorzaak van? Het lijkt me ook relevant te weten hoeveel bezwaarschriften er werden ingediend tegen de plannen voor de aanleg van de tramlijnen. Is er een oorzakelijk verband met die vertraging van de tramlijnen?

Op welke manier wilt u garanderen dat het verkeer niet gewoon stil komt te staan op de meest congestiegevoelige plek van heel ons land, zoals ook collega Brouwers aangaf? De afgelopen jaren is de verkeersdruk alleen maar toegenomen, in Vlaanderen, maar vooral ook op de ring rond Brussel. Wat plant u dan als broodnodige initiatieven om de tussentijd tot de ingebruikname van de nieuwe tramlijnen te overbruggen?

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Voorzitter, mijn vraag sluit naadloos aan bij die van de vorige sprekers. Ze ligt in dezelfde lijn. Er is inderdaad vertraging bij het Brabantnet op de twee lijnen die al zijn vernoemd door collega Brouwers. Minister, u geeft zelf aan dat dat door communautaire spanningen is. De timing van 2020 zou niet worden gehaald. Welke timing zal dan wel worden gehaald? Wat doet u tot dan qua alternatieven? Het is onnodig te zeggen dat de Brusselse ring vandaag al vastzit en dat die alternatieven zo snel mogelijk nodig zijn. In de pers zei u zelf dat onder andere de communautaire spanningen ervoor hebben gezorgd dat de vooropgestelde timing niet wordt gehaald. Ik was een beetje geïntrigeerd door dat 'onder andere'. Zijn er dan nog andere reden waarom de timing niet wordt gehaald? Ik heb ook eenzelfde vraag als collega Segers over de bezwaarschriften.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Goeiemiddag. Ik wil voor alle duidelijkheid stellen dat het vermengen van bijvoorbeeld het luchthavendossier met het Brabantnet en het memorandum of understanding niet wenselijk is. In het memorandum wordt er niet gesproken over de vliegroutes, niet over de boeteproblematiek, eenvoudigweg omdat we in een memorandum of understanding tussen twee gewesten gewestelijke mobiliteitsdossiers regelen veeleer dan federale dossiers. Dat zou misschien ook een oplossing zijn, maar bevoegdheidstechnisch is dat niet mogelijk. Er is dus ook geen koppeling van bijvoorbeeld de luchthaventram aan het dossier van de vliegroutes.

Wat concreet het Brabantnet betreft, heeft de zogenaamde vertraging te maken met Brussel of het memorandum of understanding of de vliegroutes? Neen. We hebben trouwens ook geen minuut stilgezeten. Tussen een principebeslissing en het aanbestedingsklaar krijgen van dossiers van een dergelijke grootteorde, is er nu eenmaal wat tijd. Dat is altijd zo. In eerste instantie hebben we natuurlijk lange en ingewikkelde procedures. U kent ze: een plan-MER, een ruimtelijk uitvoeringsplan, een project-MER en een omgevingsvergunning voor de sneltram, een project-MER en een omgevingsvergunning voor de luchthaventram en dan ook nog eens eenzelfde parcours, maar in beperkte mate, voor de ringtrambus. En dan heb ik het nog niet gehad over de onteigeningsprocedures.

In tweede instantie, maar niet onbelangrijk, is er natuurlijk het zoeken naar een draagvlak voor die respectieve projecten, niet alleen bij de bevolking, maar ook bij de betrokken gemeentebesturen. We hebben nu lang rond de tafel gezeten, onder andere met Meise en Vilvoorde, maar met vrucht. We hebben dat goed kunnen afwerken. Bijvoorbeeld aan de hand van het overleg met Vilvoorde ben ik dan uiteindelijk ook met de suggestie gekomen, gelet op de discussie over het tracé, dat we in eerste instantie werk zouden maken van een trambus. We hebben dat niet alleen naar voren geschoven om sneller te kunnen gaan, maar ook om ervoor te kunnen zorgen dat we enigszins tegemoet zouden kunnen komen aan de bezwaren die aanvankelijk bestonden in hoofde van het gemeentebestuur van Vilvoorde. Men zei immers dat, als we nu een tramlijn zouden aanleggen, dus met een vaste infrastructuur, met een vaste bovenleiding en vaste tramsporen, we natuurlijk een keuze voor een lange termijn maken. Dan kunnen we niet meer terugkomen op die keuze. Met de trambus zijn we daar dus aan tegemoetgekomen. Daarvoor heb je natuurlijk geen vaste infrastructuur nodig. Men rijdt wel maximaal in een aparte bedding. Desgevallend kun je, indien blijkt dat het eerst gekozen tracé niet het juiste was, dat tracé ook nog altijd aanpassen zonder al te grote kosten. Daarom zijn we gekomen met de suggestie van een trambus.

Indien we rekening houden met het gegeven dat de voorbereidingen van grote werken jaren in beslag nemen, was de aankondiging in 2013 misschien optimistisch. Er is echter niets mis met het naar voren schuiven van een ambitieuze doelstelling.

Net om sneller te gaan, hebben we voor dat bepaald tracé ook voor het ringtracé gekozen. We zouden kunnen stellen dat we met twee projecten wat achterstand hebben opgelopen, maar daartegenover kunnen we plaatsen dat we met een project een voorsprong hebben opgebouwd. De trambus gaat eigenlijk sneller dan we aanvankelijk hadden voorzien. De ringtrambus zal in 2019 rijden. Hij zal ook gaandeweg steeds meer in een eigen bedding rijden.

Met betrekking tot de sneltram Willebroek-Brussel hebben we onderzocht of we geen trambus als eerste oplossing naar voren konden schuiven. Uit het onderzoek is gebleken dat dit niet kon, onder meer omdat de reizigers dan zouden

moeten overstappen aan de Heizel. Hierdoor zou de aantrekkelijkheid van het aanbod serieus afnemen. Ze zouden dan van een trambus op een tram moeten overstappen. Elke overstap betekent natuurlijk een verlies van commerciële snelheid en van feitelijke aantrekkelijkheid. Om die reden is beslist het voor dat tracé niet te doen.

Het Brabantnet zal er komen. De uitbouw van dat net zit nu onder de vleugels van De Werkvennootschap, die ervoor moet zorgen dat er geen intern vertragende factoren of elementen zijn. De coördinatie zit in een enkele hand. We hebben daarover al eens een discussie gevoerd.

Wat de stand van zaken met betrekking tot de ringtrambus betreft, is de vraag of de finaliteit van de trambus verandert. We gaan van het concept van een ringtram naar een lokale lijn. Zoals ik al heb vermeld, schakelen we over naar een trambus. We doen dat in eerste instantie om sneller te kunnen werken. Er wordt volop gewerkt om in het voorjaar van 2019 te kunnen starten met de exploitatie van de ringtrambus. We hebben al veertien trambussen besteld die in het begin van 2019 zullen worden geleverd en die we zo snel mogelijk zullen inzetten.

De Lijn kiest ervoor die trambussen in het voorjaar van 2019 in te zetten op de buslijn 820, tussen de luchthaven, Vilvoorde en Jette. Dit betekent echter niet dat de ambitie wordt opgeborgen om de ringtrambus maximaal in een eigen bedding te laten rijden. We doen dit gewoon om sneller vooruit te kunnen gaan.

Een trambus biedt het voordeel dat hij niet volledig in een aparte bedding hoeft te rijden. Hij kan zich voor een gedeelte van het tracé in het gewoon verkeer mengen. We willen dat voordeel maximaal uitspelen. Zodra de trambussen zijn geleverd, kunnen we ze laten rijden. Het zou een beetje gek zijn dat grote voordeel niet te benutten.

Er zullen werken worden uitgevoerd om de trambussen op buslijn 820 te kunnen inzetten. Het gaat dan om de aanpassing van haltes. Omdat het langere bussen zijn, moeten we ook nagaan of ze alle kruispunten en rotondes kunnen nemen. Soms moeten de straten integraal worden aangepakt, met inbegrip van de fiets- en voetpaden. Zo nodig, worden meteen ook de rioleringen en de nutsleidingen vernieuwd.

Zodra de busbanen zijn aangelegd, zullen de trambussen gebruik maken van de busbanen op het tracé van de ringtrambus. Aanvankelijk zullen we starten met ongeveer twee derde in een eigen bedding. Op die manier blijven de financiële inspanningen voor de ringtrambus meer dan verantwoord om een modal shift te bereiken. Het zal een grote vooruitgang zijn voor de gebruikers van het openbaar vervoer en voor de fietsers.

Wat de park-and-rides langs het ringtrambustracé betreft, zullen de haltes van de ringtrambus in eerste instantie maximaal integraal toegankelijk worden gemaakt voor voetgangers, met inbegrip van de reizigers die minder mobiel zijn. Daarnaast is in het project voorzien in de aanleg van veilige en comfortabele fietsenstallingen aan alle haltes. Niet alle haltes van de ringtrambus zijn geschikt om parkeerplaatsen aan te leggen. In veel gevallen hebben we gewoon de ruimte niet. Het is vaak ook niet wenselijk op die plaatsen bijkomend autoverkeer aan te trekken. Dat aanzuigeffect is natuurlijk altijd de consequentie van het een en het ander.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) heeft de uitgebreide studie over de potentiële P&R's zo goed als gefinaliseerd. In die studie worden een aantal locaties langs het tracé aangeduid die wel voor een P&R in aanmerking komen. Een van die locaties bevindt zich in de Rubensstraat, vlak aan de

ophaalbrug in Vilvoorde. Een andere locatie bevindt zich op het terrein achter het station van Vilvoorde.

Voor de ringtrambus gaat het om drie soorten werken in drie aannemingsdossiers. Er zijn de werken zonder omgevingsvergunning, bijvoorbeeld het schilderen van busstroken. Daarvoor is voorzien in 2 miljoen euro. De start van die werken is voorzien voor halverwege 2018. Er zijn de werken met een omgevingsvergunning, maar zonder een project-MER. Die werken, bijvoorbeeld de busbanen op de Sint-Annalaan, vormen met 25 miljoen euro al een grotere bulk. De start van de werken is voorzien voor begin 2019. Er zijn de werken met een omgevingsvergunning en met een project-MER, bijvoorbeeld de busbanen door Vilvoorde of op de Woluwe-laan. De investeringen bedragen ongeveer 30 miljoen euro en de start van de werken is voorzien vanaf halverwege 2019. Ook deze opsplitsing is er gekomen om sneller te kunnen werken. In plaats van alles in bulk samen uit te voeren, doen we vroeger wat we vroeger kunnen doen en desgevallend zonder vergunning naar voren kunnen trekken. Er zullen in 2019 trambussen rijden.

Iemand heeft me gevraagd hoeveel bezwaarschriften zijn ingediend met betrekking tot de sneltram Willebroek-Brussel en tot de verschillende tramlijnen. Er is me tevens gevraagd of er een verband is met eventuele vertragingen. Ik kan hier melden dat 101 bezwaarschriften zijn ingediend met betrekking tot het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de sneltram Willebroek-Brussel langs de A12. Het Departement MOW heeft de bezwaren, in samenspraak met De Werkvennootschap, verwerkt en het GRUP op een aantal plaatsen aangepast. De Vlaamse Regering heeft het GRUP op 23 februari 2018 definitief vastgelegd. De behandeling van bezwaarschriften vergt tijd, maar de bewering dat dit een sterk vertragende factor is, is overdreven.

Ondanks de goedkeuring van het GRUP zijn we er natuurlijk nog niet. Er moeten nog wel wat procedures worden doorlopen. De doorlooptijd wordt geschat op minstens drie jaar tot de start van de werken. Na het GRUP is er de start van het technisch ontwerp. Daarna kunnen de MER en de aanvraag van de omgevingsvergunning volgen.

Wat de luchthaventram betreft, doorloopt de verlenging van de bestaande lijn naar de luchthaven van Zaventem, waarvoor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest overigens vragende partij is, de procedure voor een project-MER. De kennisgevingsnota voor de project-MER is ingediend en ter inzage voorgelegd. De richtlijnen zijn gegeven. In 2018 wordt aan de project-MER voortgewerkt, met als doel de project-MER nog dit jaar voor goedkeuring te kunnen indienen. Nadien kan werk worden gemaakt van het technisch ontwerp, de omgevingsvergunning en de aanbestedingsdossiers. Ook hier moeten we, gelet op de procedures, rekening houden met een doorlooptijd van drie jaar.

Het is niet zo dat in 2020 twee tramlijnen en een trambuslijn operationeel zullen zijn. Ik denk dat mijn voorgaande toelichting dit verduidelijkt. Ik heb de doorlooptijden gegeven. Er is een dossier waarin we sneller vooruit kunnen gaan en er zijn twee dossiers met een doorlooptijd van drie jaar.

Dit belet ons niet om met betrekking tot alle werkzaamheden die we op en rond de ring plannen, eerst werk te maken van de alternatieven. Dit staat los van de trambus. We voorzien in het licht van de werken aan de ring in heel wat fietsprojecten die dit jaar al zullen starten. Dit betekent dat we de schup in de grond steken voor een aantal fietssnelwegen, namelijk de Kanaalroute Noord fietssnelweg langs de A12, de fietssnelweg langs de R22 en de fietssnelweg langs de E40.

De investeringen in de ringtrambus en de doorstromingsmaatregelen zijn in de begroting opgenomen. Wat de sneltram en de luchthaventram betreft, hangt het

een en het ander nog af van de verdere procedures en van de specifieke keuze op basis waarvan het geheel zal worden gefinancierd.

Wat in dit verband positief is en voor de verschillende projecten geldt, is dat Eurostat ons zekerheid heeft gegeven met betrekking tot de neutraliteit in het Europees Stelsel der Rekeningen (ESR) van de pps-constructie voor BRABO II. Dit laat ons toe een investeringssjabloon te hanteren. We weten zeker dat de Europese Commissie de ESR-neutraliteit accepteert. We kunnen een contract-sjabloon maken voor de financieringscontracten die we ook voor toekomstige projecten kunnen gebruiken. Op die manier kunnen de bouwkosten voor deze dure traminfrastructuur over meerdere jaren worden gespreid, afhankelijk van de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding.

Daarnaast is het geweten dat ik de investeringsbudgetten van De Lijn en in het doorstromingsfonds gevoelig heb opgetrokken, zelfs in die mate dat potentiële toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen zonder problemen door deze recurrent verhoogde investeringsmiddelen kunnen worden opgevangen. Bovendien zullen de eenmalige kosten van het ringtrambustracé, dat klassiek wordt gefinancierd en in de begroting is opgenomen en waarvoor ik zowel in 2017 als in 2018 30 miljoen euro meer heb uitgetrokken, vanaf 2019 opnieuw vrij beschikbaar zijn. Dat geldt niet enkel voor 2019, maar ook voor alle jaren nadien. Dit biedt heel wat mogelijkheden, waardoor het budgettair kader op geen enkele wijze vertragingen kan veroorzaken.

Wat het overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreft, is het memorandum of understanding eigenlijk klaar. Ik heb, samen met de minister-president, overleg gehad met minister-president Vervoort en met minister Smet. Tijdens dat laatste overleg hebben we opnieuw een aangename discussie gevoerd. We zijn het eens over dit memorandum of understanding. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering zal er zich deze maand opnieuw over buigen. Thumbs up.

Ik zal de inhoud van het memorandum of understanding hier niet in detail beschrijven. Zoals ik al heb verklaard, staat er niets in over de routes of het vliegkawaai. Het is vooral de betrachting om de intergewestelijke samenwerking te versterken met betrekking tot mobiliteitsdossiers en om een aantal basisprincipes vast te leggen. We hebben elkaar immers nodig. Het gaat natuurlijk niet enkel om Vlaamse investeringsprojecten op en rond de ring of om die trams. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vraagt onze medewerking, bijvoorbeeld voor de planning van het project voor de Leopold II-tunnel en de E40, en voor de weginfrastructuur op het Leonardkruispunt. Aangezien we elkaar nodig hebben, hoop ik dat we elkaar niet in een houdgreep houden. Het probleem zit in elk geval niet in de contacten met minister-president Vervoort en minister Smet. We kunnen daar moeilijk gewag maken van gekibbel. We zijn het met elkaar eens. Nu moet de Brusselse Hoofdstedelijke Regering hierover nog overeenstemming bereiken. Ik ga ervan uit dat dit zal lukken.

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

Jo De Ro (Open Vld): Minister, ik wilde u twee belangrijke issues voorleggen en u hebt op beide een zeer duidelijk antwoord gegeven.

Ik ben blij te horen dat de finaliteit van de ringtram voor u en voor de Vlaamse Regering niet is veranderd. Volgens mij is de initiële idee goed indien we een alternatief willen bieden, zodat niet iedereen die vanuit het noorden, het oosten of het westen komt en langs de ring werkt niet heel dat tracé met de auto moet afleggen. Daarvoor hebben we alternatieven nodig, en dit is er duidelijk eentje. In dat geval hebben we voor de combinatie van openbaar vervoer en auto plaatsen nodig om de auto achter te laten. Met de wegenwerken in Antwerpen wordt hier duidelijk op aangestuurd. Waar het openbaar vervoer niet iedereen kan bedienen,

kunnen mensen de auto nemen en vervolgens overschakelen. Er zijn in de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen meer voorbeelden dan in onze regio van aansluitingspunten waar mensen de tram, de trambus of de trein kunnen nemen.

Als die finaliteit niet is veranderd, dan hoop ik wel dat de communicatie naar burgers en naar lokale betrokkenen op die manier zal worden blijven gevoerd en dat er geen ruis op de communicatie zou komen.

De vraag over de park-and-rides hebt u heel duidelijk beantwoord. Ik denk dat u veeleer kijkt naar De Werkvennootschap en dat zij dat meenemen in hun operaties. In ieder geval hoor ik van een aantal collega's van lokale besturen dat zij ook bereid zijn om stevig mee te kijken naar plaatsen en ideale plaatsen om dat aan te leggen.

U zei dat het probleem niet zit in de contacten met de collega's Vervoort en Smet. Ik hoor een collega zeggen dat het dan met de blauwen zal zijn. Ik wil toch wel zeggen dat als het goed gaat met de roden in Brussel, het ook goed gaat met de blauwen. Het moet dus een andere zijn. (*Gelach*)

Minister, voor het ringtrambustracé ligt alles in Vlaamse handen. Ik hoop dat we er, in goede samenwerking met de lokale besturen, heel snel werk van kunnen maken. Het is een regio – dat is gisteren nog maar eens aangetoond – die heel zwaar belast is door sluipverkeer. Ik denk dat we de lasten van een heel groot stuk van Vlaanderen op ons nemen: tewerkstelling, mobiliteit. Alles wat kan verbeteren, zullen wij lokaal toejuichen en steunen, maar dan moet ook de communicatie blijvend consequent zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben toch al wat meer gerustgesteld dat er geen communautaire spanningen, luchthaven-dossiers enzovoort, worden gemengd met dit zo belangrijke dossier voor onze mobiliteit in zowel Brussel als Vlaams-Brabant.

Wie is de Brusselse Regering? Ik hoop dat ik ook voor ons mag spreken, maar aan de oranjen zal het ook niet liggen, dus laten we hopen dat ze er deze maand uit geraken. (*Rumoer*)

We gaan zeker met het kabinet van mevrouw Debaets contact opnemen. Het blijft toch een beetje raar. Waar halen die journalisten dat toch altijd? De ene neemt het dan ook nog over van de andere. Het begint in De Tijd, de dag nadien komt het in Het Nieuwsblad, VRT NWS neemt het op. Ze moeten dan toch ergens iets hebben horen waaien. Het is te hopen – en u heb dat heel duidelijk gezegd – dat het er niets mee te maken heeft en dat het allemaal in de plooi zal vallen.

U hebt gezegd dat er voor de ringtrambus nog werken moeten gebeuren om die bus bijvoorbeeld een bocht te laten nemen, er moeten nog kruispunten worden aangepast, er zijn zelfs zijn rioleringsprojecten begroot. Zal dit allemaal klaar zijn tegen de lente van volgend jaar? Ik hoop het, maar zal dit zo zijn? Werken uitvoeren voor 25 miljoen euro? Het kan als je goede aannemers hebt en als de winter niet te streng is. Ik vreesde toch even dat het nog wel wat langer zou kunnen duren, toen ik u hoorde, maar misschien heb ik u verkeerd begrepen.

Ik hoorde u zeggen dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ook sterk vragende partij is voor de luchthaventram. Dat is een mooie geruststelling die we vandaag krijgen na de verontrustende berichten van vorige week.

CD&V is zeer te spreken over het feit dat er nu nog wordt gestart met vier fiets-snelwegen. We mogen de fiets als alternatief niet vergeten. Openbaar vervoer en

een Brabantnet is één zaak, maar de fiets heeft ook een enorm potentieel in onze regio – zeer goed dus dat er verder aan wordt gewerkt. Allicht is dat ook in samenspraak met de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant waar Tom Dehaene onder andere heel sterk investeert in die fietssnelwegen. Ik heb u ook al samen op de foto gezien. Ik denk dus dat het de goede richting uitgaat. U gaf een geruststellend antwoord. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het valt zeker niet te ontkennen dat u stappen zet in dit dossier, dat u vooruitgaat samen met collega Smet uit Brussel. Op welk niveau het gekibbel zich situeert, moet men in de raad maar zelf uitmaken. Het is inderdaad wat in de pers is gekomen.

Alles hangt natuurlijk ook af van de manier van voorstellen. U zegt dat we achterstand oplopen in twee van de drie lijnen en dat we in de derde vooruitgaan. U bevestigt dat het ringtracé in 2019 operationeel zou kunnen zijn. Dat hebt u ook al bevestigd in meerdere schriftelijke vragen van mij, zelfs nog in december 2016. Ik hoop echt dat we dat halen.

Over de lijn naar Willebroek gaf u een argument dat ik eigenlijk niet goed begrijp. U zei dat het niet aangewezen was omdat mensen dan moesten overstappen van een tram naar een bustram. Voor het ringtracé is dat vandaag ook al zo. Volgens de plannen vertrekt het tracé op de Heizel, maar eigenlijk is dat niet waar. De oorspronkelijke bedoeling was dat het tracé zou vertrekken aan het UZ zodat mensen in één ruk met het openbaar vervoer uit Vilvoorde naar het UZ konden reizen. Nu zullen ze effectief aan de Heizel van de trambus moeten overstappen op de tram die in constructie is. Ik weet niet hoe ver het nu staat, maar ik denk dat die bijna klaar is.

Minister, de belangrijkste vraag die ik nog heb, is mijn vierde vraag. We staan jaar na jaar meer en meer stil in de file. We hebben het woensdag in de plenaire vergadering nog gehad over de toenemende filedruk. We breken alle records op de Brusselse ring. Wat gaat u toch doen om tussen dit en het moment waarop de twee andere lijnen – ik schat –ten vroegste in 2024 operationeel zijn, ervoor te zorgen dat mensen niet meer stil staan dan vandaag al het geval is?

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Minister, ik dank u voor het interessante overzicht van de verschillende tramtracés.

Het is op zich positief dat u een draagvlak zoekt bij de betrokken gemeentes en ook de ronde die De Werkvennootschap doet, is zeker positief. Het is minder aangenaam om te horen dat u zegt dat twee van de drie tramtracés nog drie jaar doorlooptijd hebben. U verwijst dan wel naar de fietsprojecten die zijn opgestart en naar de ringtrambus. Maar voor zover ik de tracés van de fietsprojecten heb gezien, zijn dat ook geen tracés helemaal tot in Brussel. Het gaat maar over een aantal kilometers, en dan is het wachten op andere werken alvorens ze kunnen worden vervolledigd. Zoals u zelf aangeeft, gaat de ringtrambus in eerste instantie ook niet in een eigen bedding rijden. Dat betekent dat ze ook in de file zal staan. Op zich is het goed dat u al start met die twee zaken, maar een echte oplossing, tot de echte trams er zijn, is het toch ook niet. Het is geen volwaardige oplossing, zoals ook collega Segers aanhaalde.

Onze fractie wil de nood aan openbaar vervoer in de Vlaamse Rand toch nog eens benadrukken omdat die ontzettend groot is. Ook de mogelijkheden zijn ontzettend groot. We weten dat voor woon-werkverkeer de helft van de mensen maximum 12 kilometer moet afleggen. Er is een gigantisch potentieel voor

openbaar vervoer, voor elektrische fietsen enzovoort. Bovendien is het ook veel gezonder en leefbaarder voor de mensen in de Rand.

Ik hou dus een pleidooi voor goede, maar ook snelle alternatieven, aansluitend op de vraag van mevrouw Segers.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik wil toch even wijzen op de licht komische noot in dit debat. Ik hoor sommige collega's spreken over communautair gekibbel, dat ze niet weten vanwaar het komt, over een koppeling tussen bepaalde dossiers. Mevrouw Brouwers, u zegt dat journalisten dat toch ergens hebben moeten horen waaien. Het is wel heel grappig dat u de vraag stelt aan een minister van de N-VA die bijna als enige partij niet betrokken is in die regering. Ik stel voor om het mee te nemen naar de verschillende partijbesturen en allemaal eens het oor te luisteren te leggen bij de Brusselse collega's die u daarover misschien meer kunnen vertellen.

Voor onze fractie is het natuurlijk ook enorm belangrijk dat er hard wordt gewerkt en wordt geïnvesteerd in mobiliteit in de Vlaamse Rand, ook in openbaar vervoer trouwens. Dat komt hier uitgebreid aan bod. Er zijn ook fietstrajecten. Collega Parys is vandaag helaas verhinderd, maar hij had zijn vraag ingediend om ook het belang voor onze fractie te benadrukken en zijn steun te betuigen voor het beleid.

De projecten gaan vooruit. De schop in de grond te krijgen – collega's, laat ons eerlijk zijn –, gebeurt zelden op het eerste moment dat in de eerste planning is ingeschreven. Er zijn altijd moeilijk in te schatten factoren in de loop van zo'n complex proces. De werken zullen eraan komen, de werken gaan vooruit en er wordt wel degelijk geïnvesteerd in onder meer het openbaar vervoer in de Vlaamse Rand.

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

Christian Van Eyken (UF): In het antwoord van de minister en de betogen van de collega's wordt duidelijk aangetoond dat het mobiliteitsprobleem en het fileprobleem in en rond Brussel heel acuut zijn.

Minister, u geeft aan dat er vooruitzicht is via de ringtrambus, maar hoelang gaan we nog moeten wachten? U zegt tot 2019. Het zal misschien, zoals de collega's ook zeggen, een halfslachtige ringtrambus zijn, die deels, voor een derde toch, tussen de andere auto's en vrachtwagens zal moeten rijden, wat de aantrekkelijkheid misschien niet zal bevorderen.

Minister, waarover ik verbaasd ben, is dat u over de verbinding tussen Willebroek en Brussel zegt dat overstappen niet goed is. Als het openbaar vervoer iedereen zou moeten brengen vanwaar hij wil vertrekken tot waar hij wil aankomen, dan is dat onmogelijk. Als je naar de mobiliteit kijkt in andere grootsteden in Europa, merk je dat overstappen van de ene lijn naar de andere een belangrijke factor is in de mobiliteit en het openbaar vervoer.

Ik zou er willen op aandringen dat bij het onderzoeken van de mobiliteit en het openbaarvervoeraanbod in Vlaams-Brabant en Brussel, er een goede samenwerking zou zijn tussen De Lijn en de MIVB. Het zou toch beter op elkaar moeten kunnen worden afgestemd zodat mensen vanuit Willebroek rechtstreeks tot bijvoorbeeld Brussel-Noord kunnen reizen, zij het met overstappen. Ik zou daar willen op aandringen. Nu wordt gedaan alsof dat niet mogelijk is. We kunnen niet iedereen rechtstreeks op zijn eindpunt brengen, dan hebben we nog een lange weg te gaan.

Minister, op welke termijn kunnen de infrastructuurwerken voor de eigen bedding van de ringtrambus worden gedaan? Op hoeveel jaar zou dat kunnen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, over de discussie over de MoU en waar het kalf gebonden ligt. Mevrouw Brouwers, u zei dat het zeker niet aan oranje ligt. Ik weet het niet, maar ik weet zeker dat het probleem niet bij de Vlaamse versie van oranje zit. Dat is ook het enige dat ik weet.

Het gaat eindelijk vooruit. De budgetten zijn er. Er is draagvlak. Verder zijn er procedures die moeten worden doorlopen en waar we, tot mijn spijt, niet kunnen over wippen. Er wordt dit jaar al gespit ten voordele van de ringtram en ten voordele van de fietsverbindingen, die trouwens maximaal aantakken op Brusselse tracés – dat is evident.

Ik denk dat we absoluut een perspectief kunnen bieden. We gaan gefaseerd vooruit. Het is niet alles ineens, we voeren het gefaseerd uit. Men zal op het terrein begin volgend jaar verandering kunnen merken.

Katia Segers (sp.a): Ik ben helemaal niet zwartgallig, minister. Ik ben nooit zwartgallig. Ik ben altijd hoopvol.

Ik hoopte vooral op een klaar en duidelijk antwoord van u. Hoe ziet u de komende jaren die ons nog te wachten staan op de weg? Het zullen zwarte jaren zijn, ze zijn dat al vandaag. Welke tussenoplossingen gaat u bieden om de stilstand op de ring tegen te gaan? U plant gigantische investeringen in de ring, in de optimalisatie en verbreding. Die werken gaan daar ook tussen fietsen.

Die werken op de ring en de trams die nog niet rijden, gaan opnieuw zorgen voor... Ik ben niet zwartgallig, ik verwacht van u dat u ervoor zorgt dat het vlekkeloos verloopt zodat de mensen niet nog meer gaan stilstaan.

An Moerenhout (Groen): Minister, u gaat perspectief bieden. Voor Groen is dat onvoldoende perspectief, en zeker op korte termijn. Vandaag staat de Brusselse ring al stil. Vandaag zijn er al structurele files 's morgens en 's avonds. Dat zorgt voor heel veel stress en vertraging bij heel veel mensen in de Rand. Daardoor piekt het fijn stof in onze regio. Dat zorgt voor gezondheidsschade. Dus voor ons, voor Groen, zijn die alternatieven echt nodig en dat zijn financieringen in het openbaar vervoer, nu, en binnen drie jaar, en vooral voldoende.

Het is vijf voor twaalf. De deadline van 2020 was er niet voor niks. Wij verwachten van u, net zoals sp.a, dat u al het nodige doet, in uw beide functies, om zo veel mogelijk investeringen in het openbaar vervoer te verwezenlijken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het door de minister gelanceerde negende alternatief in het proces 'complexe projecten' ter verhoging van de containercapaciteit van de haven van Antwerpen – 1053 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Minister, ik hoorde u daarnet zeggen dat u spijtig genoeg niet zomaar over de procedure heen kon wippen. Daar gaat mijn vraag over, maar dan inzake een andere procedure, de procedure 'complex project'.

Voor de eerste keer in Vlaanderen loopt er een procedure 'complex project' voor een project met allure, met name om een vraag van de haven van Antwerpen te beantwoorden om meer containercapaciteit te realiseren. Dat was allemaal zorgvuldig opgebouwd. Na een eerste fase waren er acht alternatieven geselecteerd. Toen kwam u tussen, minister, vanuit het niets, en zonder dat dit in de procedure staat. U kwam met een negende alternatief op de proppen. Ik heb het 'Saeftinghedok light' genoemd, ik weet niet hoe u het noemt. Misschien noemt u het straks het 'Saeftinghedok slim fit'.

Daar kwamen heel wat verbaasde en negatieve reacties op. Ik heb een citaat opgenomen van onderzoekers van de KU Leuven. Ik lees het voor, omdat het voor academici heel fel geformuleerd is. "De Vlaamse Overheid gaat hier formeel zwaar uit de bocht: door deze actie bewijst ze noch respect te hebben voor overleg en inspraak, noch voor haar eigen procedures en regelgeving. Uit onderzoek blijkt dat rechtszekerheid en gedragenheid twee essentiële voorwaarden zijn voor bouwprojecten van groot maatschappelijk belang. Juist die twee zijn nu met één welgemeende trap bij het schroot beland." Zo scherp zou ik het niet durven zeggen, maar de onderzoekers van de KU Leuven wel.

Ook inhoudelijk zijn er heel wat problemen. Er zijn heel veel gesprekken geweest met de stakeholders, ook los van de procedure, namelijk over al de Saeftinghedokvarianten, waar u er nu ook nog één van gemaakt hebt. Uw voorkeur gaat naar de aanleg van het Saeftinghedok met een zuidelijke terminal. Uiteraard, als er een zuidelijke terminal is, ligt een noordelijke terminal al op de loer. Het lijkt een beslissing in schijven te zijn voor de uitvoering van het Saeftinghedoksce-nario, waar de haven en de havengemeenschap zwaar voor aan het lobbyen zijn.

Ik ga in op de problemen die in de stakeholdersmeetings naar voren kwamen. Onderzoekster Erika Van den Bergh van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) stelde dat er voor alle Saeftinghedokalternatieven op het vlak van habitatverlies van significante soorten en op het vlak van waterhuishouding te veel negatieve gevolgen worden verwacht. Dat zou willen zeggen dat zowel voor de kaderrichtlijn Water als in het kader van de Europese natuurwetgeving een uitzonderingsprocedure bij Europa moet worden gevolgd. De kans dat Europa hiervoor groen licht geeft, zou zeer klein zijn.

De mobiliteitsspecialisten geven aan dat de problemen inzake mobiliteit nog lang niet opgelost zijn. Hoe de doelstelling voor de modal shift moet worden gerealiseerd, is nog een raadsel.

Minister, hoe past uw lancering van een negende alternatief in het proces 'complexe projecten'? Is deze keuze voor een Saeftinghedok light niet de opstap naar een volledige realisatie van het Saeftinghedok met zuidelijke en noordelijke ontwikkelingen? Hoe reageert u op de analyse van de KU Leuven dat u hiermee

de rechtsonzekerheid hebt vergroot? Er zijn nog veel obstakels genoemd, zowel inzake water als natuur en mobiliteit. Hoe ziet u dat in uw alternatief? Wordt dat opgelost of niet?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U zegt dat het Complexeprojectendecreet voor de eerste keer wordt toegepast op een project van enige ampleur. Daarmee doet u onder meer West-Vlaanderen enigszins te kort. Ik begrijp dat uw geografische herkomst u daar parten speelt. Inzake de zeesluizen in Zeebrugge zitten we nu in de fase van het voorontwerp van een voorkeurbesluit. Daar zit men dus verder dan Antwerpen.

De doelstelling van het Complexeprojectendecreet was meer containercapaciteit. Er werd een duidelijke cijfermatige doelstelling vooropgesteld: 6,5 miljoen extra containercapaciteit, denk ik. Daarnaast natuurlijk garanties op een efficiënte mobiliteitsontsluiting en zo weinig mogelijk impact op natuur. We stelden vast dat er in de acht bestudeerde pistes telkens een probleem was met die drie criteria. Daarom hebben we geopteerd om dat negende alternatief, dat inzet op die drie fronten, namelijk economische groei of het halen van de cijfermatige doelstelling inzake extra containercapaciteit, de mobiliteitsontsluiting en een minimale impact op de natuur, te onderzoeken. Die drie doelstellingen zouden we misschien met een combinatie van bouwstenen, factoren, kunnen bereiken.

Het is 'zouden kunnen' want die extra containers mogen niet zorgen voor een verkeersinfarct in en rond Antwerpen en in het Waasland. De extra containercapaciteit wordt in het negende alternatief grotendeels gerealiseerd door de capaciteit van bestaande dokken uit te breiden. Er komt binnen de haven plaats voor 4 miljoen extra containers dankzij de bouw van extra kades langs het Waaslandkanaal, de verdieping van de Europaterminal en een nieuw insteeddok ten noorden van de Zandvlietsluis. Aanvullend wordt er capaciteit gerealiseerd voor nog eens 3,7 miljoen containers door de beperkte invulling van een nieuw Saeftinghedok, dat enkel langs de zuidzijde wordt ontwikkeld.

Omdat het Saeftinghedok beperkt wordt tot de zuidzijde wordt ook het aansnijden van de natuur beperkt. Het gehucht Ouden Doel blijft gevrijwaard. De 80 hectare natuur die wijken voor het dok, worden elders in een veelvoud gecompenseerd met nieuwe natuur.

Wat de mobiliteit betreft, zullen er in het negende alternatief grote volumes goederen verzameld kunnen worden op één locatie en zo kan men zorgen voor een betere ontsluiting ten noorden van het Deurganckdok en ten zuiden van het Saeftinghedok. Dankzij die concentratie kan er grootschalige aan- en afvoer worden georganiseerd via de binnenvaart en per spoor. Dit negende alternatief kan daarom worden gekoppeld aan duidelijke modalshiftengagementen. We zorgen voor de ontsluiting van de alternatieven voor het vrachtverkeer over de weg. Via concessieovereenkomsten kunnen we de gebruikers daarvan eraan houden dat ze gebruik maken van die alternatieven en een modal shift toepassen. Dat kan in het kader van een duurzaam concessiebeleid van de Antwerpse haven.

Wat het wegnnet betreft, dient de realisatie van de havengerelateerde mobiliteitsprojecten op de linker-Scheldeover gelijke tred te houden met de realisatie van bijkomende containerbehandelingscapaciteit. Om tegemoet te komen aan de terechte bekommernis in het Waasland gaan we naarmate we zorgen voor extra containercapaciteit via dit project ook zorgen voor extra mobiliteitsoplossingen voor het Waasland.

Voor de versterking van de as E34 zal een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgestart. Dit met een focus om in 2022 met een realisatiedossier de

markt te kunnen bevragen. Om een combinatie te maken van sterktes vanuit het oogpunt natuur en evenzeer vanuit het oogpunt mobiliteit en operationaliteit is het met andere woorden aangewezen om ook dit alternatief negen gedetailleerd te onderzoeken. De routeplanner van het complex project biedt de mogelijkheid om zelfs in dit stadium van het complex project de studie van alternatief negen kenbaar te werken met een 'tussennota', een nota als procedurele tussenstap tussen enerzijds de beschikbare ontwerprapporten en anderzijds het voorontwerp voorkeursbesluit. De procedure maakt dat mogelijk.

De tussennota zal zowel voor advies worden voorgelegd aan de adviesinstanties als in publieke raadpleging worden gelegd voor de brede bevolking. Ik stuur via deze manier van werken aan op een multidisciplinair onderzoek, een procesgang en een procedureverloop dat kwalitatief hoogstaand is een zodat juridische procedures nadien zo weinig mogelijk kans op slagen hebben.

De verdere timing van het complex project is als volgt. Half maart gaan we met een tussennota in publieksconsultatie tot half april. Eind april gebeurt de afwerking van bijkomend onderzoek. Begin juni gaan we naar een voorontwerp van voorkeursbesluit. Begin september volgt de voorlopige vaststelling van het voorkeursbesluit. Van eind september tot eind november loopt het openbaar onderzoek. Half januari 2019 komt de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit. Dat is de ideale timing die we voor ogen hebben.

Tot slot wil ik in antwoord op uw vraag in verband met de realisatie van een volledig Saeftinghedok, daar bent u toch wel nieuwsgierig naar, benadrukken dat het complex project zich qua tijdshorizon richt op 2030. Dat staat ook letterlijk in de doelstelling van het project, dat vandaag de contouren van ons verhaal afbakent. Maar tegelijkertijd sluit ik niets uit voor de toekomst, niet in min en ook niet in plus.

Wouter Vanbesien (Groen): Ik ben blij met dat laatste antwoord, want dat is zeer duidelijk. U zegt dat het zou kunnen dat er later nog iets bij komt. U zegt nu dat u de noordelijke zijde gaat vrijwaren, maar we zullen later dan wel zien of het eventueel toch nog in plus kan gaan.

Volgens u voorziet de procedure in een tussennota. Ik neem u even mee terug naar het decreet zelf. In artikel 5, een belangrijk artikel inzake de basis van dat decreet en van de procedure complexe projecten, staat het volgende. "De volgende principes staan centraal in de procesaanpak van de besluitvormingsprocedure: één, het participatiebeginsel, twee, open communicatie en transparantie, drie, maatwerk inzake concrete invulling van het proces, vier, een geïntegreerde oplossingsgerichte samenwerking, vijf, gelijktijdige en geïntegreerde aanpak van de onderzoeken en de inspraak, zes, de procesregie die door de actoren wordt gedragen."

Al die stakeholders wisten van niets, die hebben dat in de krant gelezen. Die zaten samen op een vergadering en de dag erna stond dat in de krant. Dus zeggen dat deze manier van werken, namelijk er plots een negende voorstel bijvoegen, een procesregie is die door de actoren wordt gedragen, is compleet fout. Dat dat gelijktijdig en geïntegreerd gebeurt met die inspraak, klopt niet, want de inspraak over die acht voorstellen was al lang bezig, en plots komt daar een negende. Zelfs al is er ergens in een tussennota voorzien, er wordt helemaal niet tegemoetgekomen aan de basisprincipes waar dit proces op zou moeten steunen, waarbij men het allemaal samen doet en iedereen erbij betrokken wordt in alle openheid en men het eens is over de stappen die gezet worden.

Ik heb nog een extra vraag: in hoeverre maken de werken die bestudeerd worden ook een verdere uitbaggering van de Schelde nodig en in hoeverre is daar, gezien de voorgeschiedenis, al enig contact met Nederland over geweest?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, het is zeer eigenaardig wat hier gebeurt. Ofwel neem je niet alles mee en schreeuwt de oppositie moord en brand omdat je niet alles meeneemt. Ofwel neem je wel alle opties en bouwstenen mee voor een zo gedetailleerd mogelijke studie om alle mogelijke aspecten die in dergelijke plannen zitten, te ontrafelen en te bekijken wat daar de gevolgen van zijn, in een poging om tot een oplossing te komen, en dan schreeuwt de oppositie opnieuw moord en brand.

Mijnheer Vanbesien, ik vraag me altijd af: wat is het nu eigenlijk? U bent kandidaat-burgemeester van Antwerpen. U bent kandidaat-burgemeester van de stad met de tweede haven van Europa. Ik denk af en toe dat u dat niet goed beseft. Alles wat we doen om de groei van de haven veilig te stellen en te verzekeren, niet alleen voor de groei van de haven zelf maar ook voor het vrijwaren van alle jobs die daarmee gepaard gaan, dat kan niet voor u. Ik kijk naar uw vraag. U zegt daarin letterlijk 'vanuit het niets', 'zonder dat de procedure daarin voorziet', 'roept verbaasde en negatieve reacties op', 'ook inhoudelijk heel veel problemen met alle varianten van het Saeftinghedok', 'mobiliteitsproblemen', problemen, problemen, problemen. *(Opmerkingen van Wouter Vanbesien)*

Mijnheer Vanbesien, ofwel bent u kandidaat-burgemeester voor Antwerpen, maar dan gedraagt u zich zo niet. Het spijt me zeer, dan gedraagt u zich zo niet. Geen nood, we zullen op alle gepaste wijzen bekendmaken in het Antwerpse dat het enige wat u hier doet, is u zorgen maken en problemen zien wanneer een minister er alles aan doet om de positie van de haven van Antwerpen voor de komende decennia veilig te stellen. Ik vind het eigenlijk hallucinant wat hier gebeurt.

Het is heel duidelijk wat u in uw vraag zegt over de plus en de min. Dit is een visie tot 2030. Wat de toekomst betreft: de minister heeft geen glazen bol, ik heb die niet, u hebt die ook niet. Laat ons nu toch eens omarmen wat er gebeurt, namelijk een zeer uitgebreide procedure die wordt opgestart in een complex project, waar de minister alle bouwstenen wil meenemen, net om alles te onderzoeken wat u hier aankaat: mobiliteit, natuur, compensatie enzoverder. Dat men in andere provincies en vanuit andere richtingen van het Vlaamse land zegt dat het stilaan genoeg is geweest met Antwerpen, begrijp ik. Maar laten we minstens vanuit Antwerpen dit omarmen en toejuichen en zeggen dat het top is wat er nu gebeurt, om opnieuw, zoals we ook hebben gezien bij Oosterweel, een dossier uit het slop te trekken! Ik vind het jammer dat er zeker vanuit Antwerpen geen alomvattende steun voor is.

Mijnheer Vanbesien, ik wil er nog één aspectje uithalen: het mobiliteitsaspect. Net door voor robuuste capaciteit te gaan, zorgt men voor weinig versnippering en kan men net de goede stromen bundelen. U zou dat moeten toejuichen als u werkelijk bekommerd bent om de 'modal shift' en de mobiliteit in en rond de Antwerpse regio. Maar soit, ik laat dat voor uw rekening.

Ik heb nog een vraag aan de minister. Eigenlijk is dit vergunningentraject niet uw bevoegdheid, het is een gedeelde bevoegdheid met uw collega minister Schauvliege. Ik vind het voor alle duidelijkheid geruststellend dat u mee aan de kar trekt, maar mijn vraag is of u ook met haar overleg hebt gepleegd. U spreekt over het negende alternatief waardoor ook de natuurcompensaties die moeten worden uitgevoerd, beperkter kunnen blijven en men er op een goede manier toch mee aan de slag zal kunnen. Is uw collega mee in dit verhaal en neemt zij dit momenteel ook op? Anders zijn we natuurlijk terug naar af. Ik zou het niet graag meemaken dat we vanuit de haven met gedrevenheid een dossier klaarmaken, maar dat er dan iets schort omdat een andere minister niet helemaal mee is. Minister, ik had graag de bevestiging of u daarover overleg pleegt en of er met de hele Vlaamse Regering aan de kar wordt getrokken om dit complex project tot een goed einde te brengen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister collega's, ik denk dat we in de toekomst omtrent dergelijke dossiers niet op de man of op de vrouw moeten spelen, maar dat we ter zake moeten komen en onze rol moeten vervullen waarvoor we door het volk verkozen zijn. Die rol is niet alleen wetgevend werk maar ook controle op de wijze waarop de regering haar taak vervult en of dat naar behoren gebeurt. Dat is ook de bekommernis van collega Vanbesien.

De eerste vraag is een heel belangrijke vraag die ik zeker en vast met hem deel. Het is voor ons ook een nieuwe procedure die nog niet zo veel is toegepast. We moeten er kunnen op vertrouwen dat die procedure op een correcte manier wordt toegepast. Minister, van het werkbezoek dat we hebben gebracht aan Antwerpen, vond ik achteraf dat het wat is gebruikt door de mensen uit de havenkringen om op een klassieke manier naar voren te brengen wat hun visie is op wat er moet komen. Dat deed wat afbreuk aan wat de bedoeling is van de procedure van complexe projecten. Ik zou niet graag hebben dat het debat over dit dossier verder in de media wordt gevoerd.

Minister, kunt u wat meer duiding geven over de plaatsing binnen de procedure van de complexe projecten? Dat zou voor mij verhelderend zijn. Wat ook verhelderend zou zijn wanneer we dergelijke zaken aankaarten, is het presenteren van een kaartje. We proberen het op deze manier wel te volgen en ik ken uiteraard de situatie op Linkeroever wel wat, maar voor heel wat collega's is dit moeilijk te volgen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is zinvol om in een volgende fase van de procedure beeldmatig te tonen wat de bedoeling zou zijn. In afwachting van de uitkomsten van de lopende studies, doe ik geen voorafnames, in welke zin dan ook.

Mijnheer Vanbesien, ik ben inderdaad Nostradamus niet. Ik richt, conform het complex project, de horizon op 2030. Dat staat ook letterlijk in de doelstellingen van het project. Dat bakent vandaag de contouren van het project af. Daarbij zeg ik heel duidelijk dat ik niet weet wat er na 2030 nog allemaal zal evolueren, welke noden er zullen ontstaan en welke efficiëntietrajecten zullen worden afgelegd. Ik kan geen voorafnames doen, niet in de min en niet in de plus. Ik wil vooral in het huidig complex project vooruitgaan. De resultaten van het negende alternatief worden ook voorgelegd aan de actoren medio april. Dat heb ik in de opsomming meegegeven. Ik denk dat we de procedure correct volgen. Maar laten we een kat een kat noemen, er zijn mensen die iets voorstaan dat absoluut zeker voorziet in het behoud van Doel, en die vervolgens kritisch reageren als dat dan niet het geval is in bepaalde voorstellen of alternatieven die worden gesuggereerd. Dat begrijp ik allemaal, maar we moeten nu eenmaal keuzes maken.

Voor het overleg met Nederland zijn er geëigende overlegfora, namelijk de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie en de permanente commissie voor de Scheldevaart. Uw Nostradamusgehalte is hoger dan het mijne, want die komt vanavond samen, zo blijkt, en dit project staat daar op de agenda.

Wat betreft de betrokkenheid van minister Schauvliege, hou ik met betrekking tot dit dossier nauw contact met de Vlaamse Regering, ook als het gaat om dat negende alternatief. Trouwens, dat negende alternatief heb ik ook voorgelegd aan de politieke stuurgroep, waar naast andere politieke vertegenwoordigers, ook het kabinet van minister Schauvliege is vertegenwoordigd. Het departement Omgeving is ook vertegenwoordigd in de ambtelijke stuurgroep. Iedereen zit daar dus mee aan het stuur.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Mevrouw De Ridder, ik begrijp wel dat u niet graag hebt dat ik kandidaat-burgemeester ben. Dat u hier aan het schuimbekken bent omdat ik een debat wil voeren, begrijp ik veel minder. Het is niet zo dat er maar één waarheid is, zelfs al komen we allemaal uit Antwerpen. De waarheid is dat Antwerpen de mooiste stad is van de wereld en dat onze haven bron is van welvaart.

Wat de toekomst van die haven betreft, daar zijn zeer zinvolle debatten over te voeren. Wat de toekomst van de jobcreatie betreft, daar vallen ook heel zinvolle debatten over te voeren, want het is niet de pure overslag die de grootste meerwaarde en de meeste jobs met zich meebrengt. Het is zeer belangrijk, om dit soort processen correct te voeren, dat we draagvlak en rechtszekerheid creëren. Mijn vrees is dat u, door de procedure naar zijn grens te trekken, hier grote risico's mee neemt. Het zal in de toekomst moeten blijken hoe het uitdraait en wie daarover gelijk heeft. Het gaat er mij niet om gelijk te halen, het gaat er mij wel om dat we op een correcte manier met inspraak moeten omgaan en op een rechtszekere manier de haven van Antwerpen de toekomst moeten geven die ze verdient.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gegarandeerde dienstverlening bij De Lijn tijdens een staking
– 1290 (2017-2018)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de recente stakingen van de vakbonden en de gegarandeerde dienstverlening bij De Lijn
– 1304 (2017-2018)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, in de transitiebeheers-overeenkomst 2017-2020 van De Lijn is de volgende passage opgenomen: "In geval van overmacht, door staking of andere oorzaken, organiseert De Lijn zich zo dat, via de gerichte inzet van beschikbaar personeel, prioritaire lijnen maximaal kunnen bediend blijven." Dat staat in de Operationele Doelstelling 9, onder de rubriek stiptheid en betrouwbaarheid van de dienstverlening.

Tijdens de gedachtewisseling over de toekomst van De Lijn op 22 juni 2017 in deze commissie stelde de heer Kesteloot dat de prioritaire lijnen per entiteit vastgelegd werden. In Oost-Vlaanderen had men deze oefening reeds afgerond.

Ondertussen zijn we meer dan een half jaar verder en heeft De Lijn enkele stakingsdagen gekend, onder meer op 10 oktober 2017 en op 16 februari 2018. Van enige uitgewerkte vorm van een gegarandeerde dienstverlening, conform de transitiebeheersovereenkomst, valt op dergelijke momenten echter weinig te merken.

Minister, op 19 oktober 2017 stelde mevrouw De Ridder u hierover nog een vraag en u antwoordde: "Op basis van de lopende evaluatie heeft De Lijn nu aangegeven verder met de vakbonden aan tafel te willen zitten om het systeem van

de gegarandeerde dienstverlening ten volle ingeburgerd te krijgen. Ik heb gezegd dat het oké is, maar dan wel op voorwaarde dat de vooropgestelde timing, namelijk volledige implementatie in het voorjaar van 2018, daarmee niet in het gedrang komt. Aldus geschiede hopelijk.”

Het voorjaar van 2018 lonkt, en bijgevolg ben ik dan ook razend benieuwd of een implementatie van een systeem van gegarandeerde dienstverlening realiteit zal worden.

Minister, gelet op de afronding van de bepaling van de prioritaire lijnen en het continu overleg met de vakbonden, zal De Lijn de vooropgestelde timing behalen en zal de reiziger bij een volgende staking kunnen genieten van een gegarandeerde dienstverlening die op punt staat?

Zijn er bepaalde wetgevende initiatieven nodig om de gegarandeerde dienstverlening in de praktijk te brengen? Zo ja, wanneer zal hieromtrent actie ondernomen worden?

Hoe verliep tijdens de staking van 16 februari 2018 de concentratie van werkwillig personeel om de prioritaire lijnen te laten rijden? Gaat u hier nog initiatieven rond nemen om personeel te sensibiliseren om in momenten van staking een andere dienst te rijden op een prioritaire lijn?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik heb een gelijkaardige vraag ingediend na de verschillende golven van stakingen die we zagen bij de Lijn. Op vrijdag 16 februari legden de vakbonden het werk neer bij De Lijn uit protest tegen de geplande reorganisatie. Op dinsdag 27 februari was het vooral de overheidsvakbond ACOD die opriep tot een algemene staking.

Voor ons is staking op zich geen fetisj, of iets waar we ons aan storen. Niet het stakingsrecht moet afgeschaft worden, maar wat ons vooral stoort zijn de gevolgen voor de reizigers. Als we willen komen tot een beter en kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer, betekent dat ook een betrouwbaar openbaar vervoer dat niet te pas en te onpas wordt platgelegd, met alle mogelijke hinder tot gevolg voor de reizigers.

Minister, we waren tevreden dat u in het transitiebeheersovereenkomst duidelijk in de doelstelling van De Lijn hebt laten opnemen dat ze zich zo moet organiseren dat de prioritaire lijnen maximaal bediend kunnen blijven, zoals de heer Keulen al aangaf. Ik ga dat niet herhalen. In het najaar legde u de bal terug in het kamp van De Lijn en het sociaal overleg met de vraag dat ze er onderling zouden uit geraken over wat de prioritaire lijnen zijn die we moeten kunnen vrijwaren. Daarbij is ook vermeld dat de verantwoordelijkheid van de vakbonden in deze groot is en dat als ze niet tot een akkoord zouden komen, u verder zou ingrijpen.

Minister, hoe werden de stakingen opgevolgd respectievelijk bij De Lijn en bij de pachters?

Op welke manier werd er invulling gegeven aan het principe van de gegarandeerde dienstverlening? Heeft het overleg tussen de sociale partners al enig resultaat opgeleverd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat ik bij het afsluiten van de huidige beheersovereenkomst met De Lijn een absoluut aandachtspunt heb gemaakt van die

gegarandeerde dienstverlening. Het is immers cruciaal dat aan de reizigers een betrouwbaar openbaar vervoer wordt aangeboden. Het afgelopen jaar waren bijna zeven op de tien niet-gereden ritten te wijten aan stakingen. Het zijn die niet-gereden ritten, maar evenzeer de soms moeizame communicatie errond, die een impact hebben op de tevredenheid en de perceptie bij de gebruikers van het openbaar vervoer ten aanzien van De Lijn en het openbaar vervoer in globo.

Ik zal niet citeren wat daarover letterlijk in de huidige beheersovereenkomst staat. Mijn uitgangspunt is duidelijk dat we er heel bewust voor geopteerd hebben om de term 'minimale dienstverlening' niet te gebruiken, omdat ik weet dat dit voor sommige vakbonden als een rode lap op een stier werkt. We willen een zo zacht mogelijke weg bewandelen, in functie van het behalen van de uiteindelijke doelstelling. Mijn bekommernis blijft voornamelijk om de werkwijzen op dagen van bijvoorbeeld een staking gericht en meer georganiseerd in te zetten. Dit moet het niet alleen mogelijk maken om alsnog een maximaal aantal ritten uit te voeren, maar ook vooral om de reiziger te informeren, waar er niet en waar er wel gereden wordt.

Ik geef hiertoe ook alle kansen aan het sociaal overleg, daar ik uiteraard inzie dat een goed sociaal overlegd model de grootste garantie aan de reiziger op het terrein biedt. Je moet niet alleen op papier een goed plan hebben uitgewerkt, het moet die bewuste dagen zelf ook echt werken. Het is daarom ook dat ik nog niet in detail wil communiceren over de concrete werkwijze, net om escalerende reacties te vermijden. Natuurlijk, en dat wil ik wel beklemtonen, betekent mijn aanpak en het vertrouwen in het sociaal overleg en de medewerking van de vakbonden niet dat de betreffende passage uit de beheersovereenkomst zomaar vrijblijvend is, integendeel. Ik heb het daarnet gehad over de perceptie bij de gebruikers van het openbaar vervoer ten aanzien van De Lijn.

U moet zich er ook rekenschap van geven dat dit belangrijk is in functie van 2020, wanneer de door Europa verplichte benchmark moet worden gehaald, en de betrouwbaarheid van de dienstverlening bij eventuele stakingen kan ook een niet onbelangrijk element zijn om De Lijn wel of niet als interne operator te blijven aanduiden. Om maar te zeggen dat het belang hiervan veel ruimer gaat dan enkel de gebruikers van het openbaar vervoer. Het gaat ook over De Lijn zelf en al diegenen die het goed voorhebben met De Lijn. Ik denk dat De Lijn als organisatie dat echt goed beseft, dat men daar ook al sinds de start van de nieuwe beheersovereenkomst heel wat voorbereidend werk heeft gedaan, zodat we kunnen overgaan tot een dergelijke garantie op prioritaire lijnen. Via de jaarlijkse ondernemingsplannen hebben we een concreet plan van aanpak opgesteld met uitdrukkelijke deadlines om tegemoet te komen aan de doelstellingen uit de beheersovereenkomst. Ik heb ook in het ondernemingsplan van 2017 een passage opgenomen met betrekking tot die invoering. Op mijn vraag hebben we ook die timing in het ondernemingsplan van 2018 nog geconcretiseerd. We hebben dat dus echt wel fasegewijs uitgewerkt.

De technische voorbereidingen in functie van een optimale dienstverlening bij staking zijn dan ook afgerond. Ik geef alle kansen aan het sociaal overleg. Ook gelet op het voornoemde weet ik dat wetgevende initiatieven niet nodig zijn om het systeem zoals dat momenteel is voorbereid, in gebruik te kunnen nemen. Dat zal niet nodig zijn als we kunnen landen op het niveau van het sociaal overleg. Kunnen we niet landen, wat niet mijn voorkeur wegdraagt, dan wil ik ook wel dat De Lijn er dan zelf voor zorgt dat er een uitrol wordt gerealiseerd, in het belang van het bedrijf en van zijn werknemers. Indien vervolgens dat uitgewerkt operationeel systeem de betrouwbaarheid van de dienstverlening alsnog niet zou garanderen, pas dan moeten we in laatste instantie kijken naar wetgevende initiatieven. Maar opnieuw: in alle openheid en duidelijkheid en in het belang van

alle betrokken partijen denk ik dat dat landen op het niveau van het sociaal overleg het meest wenselijke is.

Wat het onderscheid tussen de niet-gereden ritten bij de lijnen in eigen regie van De Lijn en die van exploitanten betreft, zien we dat bij de exploitanten de impact van de staking zeer beperkt was. Uiteindelijk werden zowel tijdens de stakingsdag van 16 februari als tijdens die van 27 februari maar een 25-tal diensten niet gereden door de private exploitanten. Binnen de diensten van De Lijn zelf is op 16 februari ongeveer 15 procent van de voorziene diensten uitgevoerd en op 27 februari gemiddeld 70 procent.

Ik heb ook nog het overzicht per provincie, maar die tabel kan ik als [bijlage](#) laten toevoegen aan het verslag.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik stel die vraag na elke staking – dat weet u – over wat het verschil is qua staken tussen chauffeurs die rijden bij de pachters en bij de exploitanten en chauffeurs die rijden bij De Lijn. Dat zijn inderdaad mensen die hetzelfde werk doen. Het is te zeggen, die van De Lijn zitten meer in stedelijke omgevingen, ietsje beter, denk ik, dan die bij de pachters, die meer in landelijk Vlaanderen zitten, langs meanderende landelijke wegen.

Dat is inderdaad het verschil: er is 98 of 99 procent werkwillegheid bij de pachters en bij De Lijn is dat eigenlijk net het omgekeerde. Dat is eigenlijk toch ook een beetje de draak van een sociaal model. Mensen worden gelijk betaald voor hetzelfde werk en dezelfde omkadering is daar aanwezig. Alleen zijn de mensen die voor De Lijn zelf werken, nog iets zekerder van hun job dan diegenen die werken bij de pachters, denk ik, waar, laten we maar zeggen, het statuut geldt van de private markt, niet van de overheid.

Dergelijke cijfers zijn schrijnend. Nu zijn we in Vlaanderen ook zoveel gewoon dat daar ook verder niet heel veel bij wordt stilgestaan, maar eigenlijk is dat schrijnend. In kaders waarin mensen het absoluut nodig vinden om te staken, gaan diegenen die vaak in een iets minder beschermde omgeving hetzelfde werk doen, niet staken, terwijl diegenen die heel goed beschermd zijn of bijna absoluut beschermd zijn, wel massaal staken. Als we gewoon zeggen dat dat dan maar zo is, dan denk ik dat we eigenlijk eerlijk gezegd ook tekortschieten als vertegenwoordigers van die 'société civile'.

Minister, wat het verhaal van de gewaarborgde dienstverlening betreft, of hoe u dat verder ook wilt omschrijven, het ervoor zorgen dat er ook tijdens stakingen verbindingen zijn, de sleutelopdracht van De Lijn is dienstverlener zijn, de reiziger centraal stellen. Dat u daar het sociaal overleg de ruimte voor wilt geven, vind ik begrijpelijk, mocht ik op uw stoel zitten. Ik denk dat men ter zake ook voor een stuk de traditie moet respecteren, maar ik denk ook wel dat men op een zeker ogenblik ook moet durven een timing te hanteren. Dat moet inderdaad niet een kwestie zijn van een dag of een week, maar het mag ook geen verhaal worden van de Griekse kalenden, want dan zijn we elkaar natuurlijk ook weer iets aan het wijsmaken. De Vlaamse samenleving, die de belastingen betaalt waarmee De Lijn wordt gefinancierd, heeft daar ook steeds minder begrip voor.

Inzake de timing zou ik dus toch willen aandringen om dat toch ook niet te vrijblijvend op te vatten. Dat is uiteraard een zaak van De Lijn, van de directie van De Lijn, met de werknemers van De Lijn. We moeten hier toch nog in deze legislatuur tot oplossingen kunnen komen inzake die gegarandeerde dienstverlening. Met alle respect, anders denk ik – het is anno 2018 – dat de rest van de samenleving dit ook niet meer begrijpt. Ik heb net al het verschil in werkwillegheid en stakingsbereidheid aangegeven tussen aan de ene kant de

werknemers van de overheidsdienst De Lijn en omgekeerd degenen die datzelfde werk, identiek hetzelfde werk doen bij een private pachter. Als men dan ook nog die gegarandeerde dienstverlening inderdaad een beetje loslaat wat de timing betreft, dan komt daar dus niks van. Minister, ik denk dat dat uw en onze geloofwaardigheid – want we zitten dan in hetzelfde schuitje – niet ten goede komt.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. We hebben zonet een aantal zeer interessante cijfers gekregen. Er is ten eerste het verhaal van het betrouwbaarheid, met het feit dat zeven op tien van de niet-gereden ritten te maken heeft met de staking. Dat is zeer veel. Dat wijst er ook op dat dat echt wel een issue is in het verhaal van de dienstverlening en de stiptheid voor de reizigers, en dat is een jammere zaak. Ik onthoud vooral dat er heel wat voorbereidend werk is gebeurd, dat nu is afgerond en dat de komende maanden normaal gezien zal worden uitgerold, wat een goede zaak is. Landen binnen het sociaal overleg geniet uiteraard de voorkeur. Ik noteer dat er dan geen wetgevend werk nodig is, wat een goede zaak is.

Daarnaast heb ik ook onthouden dat u zegt dat De Lijn dat maar zelf moet doen als het niet lukt, los van het sociaal overleg. Collega Keulen, dat wijst erop dat de minister er echt ook wel van uitgaat dat er wordt geland en dat dat in 2018 kan zijn. Als De Lijn dat echter niet zelf doet, dan zullen we in laatste instantie zelf ingrijpen, maar dat zal wel via wetgevend werk moeten zijn, wat dan de boel weer dreigt te vertragen. Laten we dus met zijn allen hopen op een snelle doorbraak.

De cijfers zijn hallucinant. Dat is een enorm verschil. Ik hoor dat er bij De Lijn 15 procent werd uitgevoerd. Wat de pachters betreft, heb ik nu niet de exacte percentages, maar dat is toch in de 90 procent. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Ik kom dan tot de conclusie dat er een enorme verantwoordelijkheid lijkt te liggen bij de vakbonden, niet enkel in dit dossier, maar ook in andere dossiers, als we kijken naar 2020. Het is niet deze Vlaamse Regering, het zijn de Europese instanties die hebben beslist dat De Lijn als overheidsbedrijf die toets met de privésector zal moeten doorstaan. Wij doen er alles aan om De Lijn klaar te maken richting 2020. We zien dat daar ook bij de directie van De Lijn enorm op wordt ingezet, maar als ik dan hoor dat er zulke gigantische verschillen zijn tijdens stakingen, die dan ook vaak nog niet eens worden aangekondigd, en dat men dan wel verwacht in 2020 de toets te doorstaan... Beste collega's, dit zijn wel dingen die zullen meetellen in die evaluatie.

Er is nog een ander dossier, het dossier van het boetesysteem, van de boetes van chauffeurs. Op dezelfde manier zegt de regering of de minister duidelijk dat het tijd is dat er een eenvormig systeem wordt opgesteld inzake welke boetes worden terugbetaald en welke niet, en dat men komaf maakt met die dubbele terugbetaling door vakbonden. De regering is heel duidelijk daarover. De minister is heel duidelijk. Het parlement is heel duidelijk, neemt dat ook op in de beheersovereenkomst. De directie van De Lijn is heel duidelijk, maar de sociale partners, in dezen dan de vakbonden, blokkeren gewoon.

Dus ik hoop dat dit dossier niet dezelfde weg opgaat. Ik hoop dat we bij de vakbonden een soort van voortschrijdende verantwoordelijkheidszin kunnen ontwaren, waardoor zij wel hun verantwoordelijkheid zullen opnemen en ervoor zorgen dat zulke dossiers tot een doorbraak kunnen komen. We doen dat uiteraard om de betrouwbaarheid van de dienstverlening te garanderen en te verbeteren. Het zijn de reizigers die door de stakingen worden gegijzeld.

Bij de pachters zijn er wel veel chauffeurs werkwillig. Zij zien wel in dat het belangrijk is om de dienstverlening te blijven garanderen. Mijn dank nogmaals

aan de chauffeurs die wel uitrijden en voor hun firma op de baan komen om de reizigers te kunnen bedienen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik heb niet echt nog een vraag. Ik wil u ondersteunen, minister, omdat u op het sociaal overleg heel duidelijk hebt gezegd... U wilt de minimale dienstverlening niet meer zo noemen, u wilt garantie bieden op de prioritaire lijnen. U wilt daartoe het sociaal overleg alle kansen geven. Dat vond ik een mooie boodschap.

Ik vind het eerlijk gezegd wat spijtig dat er toch meteen dreigementen aangekoppeld worden. U hebt gezegd dat betrouwbaarheid van de dienstverlening een element is tegen 2020, naast veel andere elementen, waarop wellicht zeer goed zal worden gescoord. Nu wordt met de bazooka gedreigd, en we vernemen uitspraken van 'let maar op, want als jullie dit niet steunen of als jullie nog veel gaan staken, dan zal De Lijn niet meer bestaan binnen zoveel jaar'. Dat is wat hier onderhuids wordt gezegd, daar gaan wij niet in mee. Ik denk niet dat we met dreigementen dit probleem dat voor de reiziger zeer ambetant is, want wie heeft er last van stakingen, de reiziger natuurlijk, zo gaan oplossen.

Minister, ik denk dat u het goed verwoord hebt en wij steunen u in uw visie op het sociaal overleg.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb daar weinig aan toe te voegen. Wat de timing betreft, ga ik ervan uit dat we met het sociaal overleg in het voorjaar kunnen landen. Pakweg eind april moet dat lukken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Mevrouw Brouwers, ik denk dat wij een heel nuchtere opstelling hebben. Geef inderdaad het sociaal overleg alle kansen, laat dat niet doodbloeden. Wat de cijfers betreft, is de stakingsbereidheid tussen de werknemers van De Lijn en die bij de pachters zeer verschillend. Dat is schrijnend, hemeltergend. U noemt het een oorlogsverklaring, maar de mensen pikken het niet als we dit blijven onder de mat vegen en afdoen als 'je weet hoe ze zijn; bij de overheid moet nu eenmaal worden gestaakt want daar bestaat de vakbond, die bestaat minder bij kmo's'.

Wij zijn geen vakbond, het is goed dat ze bestaan. Maar ik denk dat ze voor hun eigen representativiteit de maatschappelijke context niet aan zich moeten laten voorbijgaan.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mevrouw Brouwers, het gaat niet om een dreiging. Dat is gewoon de realiteit.

Ik heb het daarnet gezegd: het is niet de Vlaamse Regering die de toets met de privésector in 2020 heeft vooropgesteld, het is Europa dat dat vraagt. Dit mag men gerust opvatten als een bekommernis om De Lijn en het openbaar vervoer die ik heb.

Ook de vakbonden, hoop ik, delen die bekommernis. Als zij op een dergelijke manier dossiers blokkeren, gaat dat niet in de goede richting. Dus ik hoop op hun verantwoordelijkheidszin. De minister rekent terecht op het sociaal overleg, maar op een bepaald moment houdt het op en dan zal er moeten worden getrancheerd. Als dat niet gebeurt, zal dat in het nadeel zijn van de toets die De Lijn in

2020 zal moeten doorstaan met de privésector. Dat is de realiteit. Dat is wat Europa ons oplegt.

Laat ons hopen dat De Lijn met opgeheven hoofd richting 2020 kan gaan. Dat zal onder meer zijn door ook mee te stappen in het verhaal van gegarandeerde lijnen in het belang van de reiziger die men veilig stelt, ook wanneer men het werk neerlegt. Dat het kan, bewijzen dag in dag uit de pachters, nu nog De Lijn zelf, zou ik durven zeggen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een Vlaamse mobiliteitsmeester – 1369 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, de heer Vertriest van het Netwerk Duurzame Mobiliteit heeft onlangs de idee gelanceerd om, naar analogie met de Vlaamse Bouwmeester, een Vlaamse Mobiliteitsmeester aan te stellen. De heer Bienstman van de Bond Beter Leefmilieu (BBL) heeft die idee in het verleden ook al geopperd. Zij argumenteren dat er nood is aan een externe, onafhankelijke mobiliteitsexpert die mee het langetermijnbeleid voor onze mobiliteit uittekent.

De rol van de Vlaamse Mobiliteitsmeester is die visie op een goede manier over te brengen bij de politiek, de ambtenaren en de burger. Een van de belangrijkste taken van de Vlaamse Mobiliteitsmeester bestaat er dan in de krijtlijnen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen uit te zetten en mee in detail uit te tekenen. Op die manier kan dit plan de legislatuur overstijgen en is de continuïteit verzekerd. Hij bewaakt en monitort de vooruitgang van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en creëert waar dat nodig is mee een draagvlak voor de beleidsbeslissingen. Hij wordt bijgestaan door een team van specialisten op het gebied van infrastructuur, openbaar vervoer, combimobiliteit en dergelijke.

Minister, wat is uw visie op de idee om, naar analogie met de Vlaamse Bouwmeester, een Vlaamse Mobiliteitsmeester in te zetten voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, ik ben niet overtuigd van de noodzaak om naast de Vlaamse Bouwmeester nog een andere figuur te plaatsen. De missie van de Vlaamse Bouwmeester is vrij transversaal en wordt omschreven als "het bevorderen van de architectuurkwaliteit van de gebouwde omgeving". Dit gaat over stedenbouw, architectuur, beeldwaarde, bouwtechniek, energie- en kostenbeheer enzovoorts. De Vlaamse Bouwmeester en zijn team worden concreet ingezet voor de begeleiding van publieke en publiek-private projecten, waaronder ook mobiliteitsprojecten. Dat is een vrij transversale opdracht, en het is dan ook geen toeval dat hij ressorteert onder het Departement Kanselarij en Bestuur en onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister-president valt. Dit biedt hem net de mogelijkheid om transversaal te werken. De huidige Vlaamse Bouwmeester, de heer Van Broeck, neemt zijn rol op die manier op. In zijn beleidsvisie gaat hij ook in op mobiliteits-thema's en legt hij de link met ruimtelijke ordening en andere thema's.

Veeleer dan een Vlaamse Bouwmeester, ben ik een sterke voorstander van de mobiliteitsregie op het lokale bestuursniveau. We hebben onze administratie zo

hervormd dat het departement, onder leiding van de secretaris-generaal, die regierol vervult. Het departement is de regisseur, en de andere agentschappen zijn allemaal gespecialiseerd in een specifieke vervoersmodus. Voor De Lijn is dat het openbaar vervoer en voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is dat het wegvervoer, het vrachtvervoer over de weg en de fietsinfrastructuur. We hebben ook nog de waterwegbeheerders. Als regisseur staat het departement daar wat boven. We hebben dit trouwens ook vertaald in een geïntegreerde begroting. Dit is geïntegreerd in een investeringsprogramma waarvan we de eerste versie nu hebben voorgelegd.

Op het niveau van de Vlaamse overheid treedt de heer Boulaert op als regisseur. Op het lokale bestuursniveau worden de vervoersplannen per vervoersregio opgesteld. Dat is het bottom-up element. De lokale besturen en alle spelers die zich met mobiliteit bezighouden, zitten mee aan tafel. Zij kunnen naar boven toe suggesties doen, ook met betrekking tot het investeringsplan.

De Vlaamse Bouwmeester decreteert enigszins zijn inzichten. Die inzichten kunnen intellectueel zeer waardevol zijn, maar we kunnen ons ook afvragen of hij met zijn bepaald resolute stellingnames de mensen de kast niet opjaagt. Dat is misschien niet altijd even bevorderlijk om nieuwe ideeën te laten insijpelen.

De kilometerheffing is een goed voorbeeld. Ik kies voor een voorzichtige en gefaseerde communicatie. Dit proces is momenteel aan de gang. We laten de idee van een kilometerheffing stilletjes insijpelen. We geraken absoluut niet vooruit en worden in de tijd teruggeslagen indien we hierover een harde communicatie voeren. Ik geloof meer in een mobiliteitsregie zoals we die nu gestalte geven, zowel van boven naar beneden als van beneden naar boven.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de verduidelijking. Ik vond het een goed antwoord. U hebt verklaard dat de regierol zich bij het Departement MOW bevindt. U pleit niet meteen voor de nieuwe functie van Vlaamse Mobiliteitsmeester. U hebt verwezen naar de rol van de Vlaamse Bouwmeester, maar het is me nog niet volledig duidelijk of hij ook een insteek heeft gegeven bij het opstellen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

U hebt verwezen naar de lokale besturen, die op dat vlak verder een regierol kunnen vervullen. Dit geldt ook voor de vervoersregio's. Dit is zeker en vast van belang, maar ik merk dat de snelheid op dat vlak zeer divers is. Kan dit niet mee worden ondersteund? Wat de rol betreft van de vervoersregio's in de basisbereikbaarheid en het openbaar vervoer zitten we op lokaal vlak, naargelang de grootte van de gemeente, met een verschil van kennis inzake mobiliteit en inzake de rol die de lokale besturen kunnen vervullen. Het kan misschien van belang zijn op dat vlak een versterkende rol te spelen. Misschien kan de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) de gemeenten die het nodig hebben op dit vlak verder ondersteunen. Dat lijkt me wenselijk.

Tot slot hebt u de kilometerheffing aangehaald als een voorbeeld van het laten insijpelen van een idee. Een gefaseerde aanpak is op dat vlak goed, maar wat de kilometerheffing voor vrachtwagens betreft, zou het goed zijn verder te onderzoeken hoe we op korte termijn een slimme kilometerheffing kunnen implementeren. Om de vrachtwagens effectief op de autosnelwegen te houden, zou de kilometerheffing op gewestwegen ook best worden verhoogd. We beginnen immers te merken dat vrachtwagens vanwege de congestie en de files meer gebruik beginnen te maken van het onderliggend netwerk en de gewestwegen. Dit brengt daar een verdere verzadiging met zich mee. Op die manier kan met de kilometerheffing op korte termijn nog wat meer sturend worden gewerkt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer de Kort, ik weet niet volledig van buiten of de Vlaamse Bouwmeester bij het Mobiliteitsplan Vlaanderen is betrokken. Ik weet dat we dezelfde werkwijze hebben gevolgd bij het opstellen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het antwoord op de vraag of de Vlaamse Bouwmeester daarbij betrokken is geweest, moet ik u even schuldig blijven.

Er is een verschil in kwaliteit en kennis tussen de verschillende lokale besturen. Dat bewijst net het nu van de vervoersregio's die de lokale besturen samenbrengen met ondersteuning van het departement. De vergaderingen worden altijd voorgezeten door iemand van het departement. De regie situeert zich op het niveau van de Vlaamse overheid, maar wordt doorgezet op het lokale bestuursniveau. De vergaderingen van de vervoersregio's worden altijd voorgezeten door iemand van het departement. In feite is het een duovoorzitterschap, maar er is altijd iemand van het departement bij.

We zitten momenteel eigenlijk aan tafel met de VVSG. Ik zie daar geen grote problemen. We gaan na wat mogelijk is. We zullen de vervoersregio's overigens ook in deze commissie evalueren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.