

vergadering **C252 – OPE16**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 31 mei 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van het nieuwe investeringsplan van de NMBS op de Vlaamse spoorstrategie
- 1798 (2011-2012) 3

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Shuttledecreet
- 1854 (2011-2012) 7

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van het nieuwe investeringsplan van de NMBS op de Vlaamse spoorstrategie - 1798 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, mijn vraag gaat over de recent in de pers verschenen berichten over het nieuwe investeringsplan van de NMBS voor de periode 2013-2025. Ik las onder andere in De Standaard dat de NMBS-Holding dat plan in elkaar puzzelde samen met de collega's van NMBS en Infrabel. De NMBS-Holding zou het plan aan de verschillende raden van bestuur binnen de groep voorleggen. Het zou zo'n 25 miljard euro aan investeringen inhouden. Maar, en dat is al direct een teleurstelling, in dat gigantische bedrag zitten niet eens nieuwe, spectaculaire infrastructuurwerken, toch niet de werken die wij noodzakelijk achten in het kader van een Vlaamse spoorstrategie.

De NMBS-Groep wijst er in een bijlage bij het document op dat de fameuze Brusselse noord-zuidverbinding tussen 2017 en 2024 onvermijdelijk helemaal dichtslibt. De drukte op dit knooppunt weegt nu al op de stiptheid van ons treinverkeer. Maar in het plan is geen sprake van investeringen om dit probleem aan te pakken.

Ruim 8,7 miljard euro moet dienen om het bestaande klassieke spoorwegnet grondig te renoveren en een heel klein beetje uit te breiden. Het leeuwendeel van het bedrag gaat echter naar renovatie van het huidige spoornet. Het huidige geëlektrificeerde spoornet is intussen ruim zestig jaar oud en moet dan ook flink onder handen worden genomen. Het gaat bijvoorbeeld over het plaatsen van nieuwe bovenleidingen. De voorbije jaren waren breuken in de bovenleiding maar al te vaak een oorzaak van vertragingen.

Voor de vernieuwing van stations en parkings wordt ruim 3 miljard euro uitgetrokken en voor het Gewestelijk Expresnet (GEN) ook nog eens bijna 1,3 miljard euro. Het gaat bijna allemaal om investeringen waarover vóór dit plan al beslist was.

In het treinmaterieel zelf wil de groep de komende dertien jaar ruim 4 miljard euro pompen. De helft daarvan is bestemd voor de aankoop van nieuw treinmaterieel om de reizigersgroei op te vangen. Zo wordt er bijvoorbeeld ook al 310 miljoen euro ingeschreven voor de eerste 'light trains' die het midden houden tussen een trein en een tram. Vlaanderen heeft al verschillende studies besteld over light trains en light rail. Vlaanderen droomde er destijds ook van om een aantal NMBS-sporen via dat soort treinmaterieel zelf te kunnen exploiteren. De bestelling van de eerste light trains is in dat licht misschien een goede zaak.

Maar ik denk – met wat we nu weten van het investeringsplan – dat het zeer onduidelijk is wat de impact zal zijn op de Vlaamse spoorstrategie. Zo wordt in het artikel van De Standaard met geen woord gerept over de bijkomende investeringen die Vlaanderen noodzakelijk acht voor de betere ontsluiting van zijn havens. Denken we maar aan de tweede goederenspoorontsluiting van de Antwerpse haven en de Havenspoorlijn tussen Brugge, Zeebrugge, Gent en Antwerpen. We wachten nog altijd op de derde en vierde spoorlijn tussen Brugge en Gent. Van de verlenging van de spoorlijn langs de expresweg, de N49 richting Antwerpen, is nog altijd geen sprake. We hebben hier al verschillende keren het Schipdonkkanaal besproken. Zo'n havenspoorlijn zou ook een milieuvriendelijke ontsluiting van de haven van Zeebrugge kunnen inluiden en dus een alternatief betekenen voor de uitbreiding van de binnenvaartverbindingen van en naar Zeebrugge.

Van het doortrekken van de goederenspoorlijn 11 wordt geen melding gemaakt. Dat is de havenspoorlijn die nu stopt in het noorden van Antwerpen, bij BASF. Deze lijn zou mits enkele kilometers doortrekking, aansluiting geven op het Nederlandse spoornet. Ook daar wordt geen melding van gemaakt, laat staan van een heractivering van de IJzeren Rijn.

Het is bovendien onduidelijk of de 310 miljoen euro voor light trains zullen worden ingezet op die relaties waarvoor Vlaanderen dergelijk materieel wenst in te zetten. Destijds was gepland dat die light trains zouden rijden in het kader van een GEN rond Antwerpen, de lijn Puurs-Boom-Antwerpen-Essen-Roosendaal zou met dat materieel worden uitgerust. We kunnen uit de berichten niet afleiden of de treinstellen inderdaad voor die relaties op zo'n GEN zullen worden ingezet. Nochtans zullen we investeringen in een uitbreiding van het spoorwegnet nodig hebben, willen we de doelstelling van de Vlaamse spoorstrategie halen.

In de conceptnota van uw administratie daarover wordt gerekend op een stijging van het aantal ton kilometers over het spoor met 75 tot 100 procent tegen de horizon van 2040. In het licht van de daling van 28 procent die we het vorige decennium hebben gezien, is dat een zeer ambitieuze doelstelling. We kunnen ons afvragen of die kan worden gerealiseerd als NMBS-Logistics het verspreid vervoer gaat afstoten op het moment dat de Europese Commissie bezwaren maakt tegen de ondersteuning van goederentransport op het spoor. In het kader van de liberalisering wordt dat hoe langer hoe meer als onrechtmatige staatssteun aangemerkt. De vraag is of we die doelstelling van 75 tot 100 procent stijging in het aantal tonkilometers zullen halen met het investeringsplan zoals het totnogtoe bij ons gekend is.

Op vlak van reizigerskilometers waren onze ambities groot: we zouden naar een 25 tot 50 procent stijging van het aantal reizigerskilometers moeten gaan, onder andere om de doelstelling van Pact 2020, dat 40 procent van het woon-werkverkeer via langzaam verkeer of openbaar vervoer moet kunnen plaatsvinden, te kunnen halen.

Minister, bent u al op de hoogte van het ontwerp investeringsplan 2013-2025 dat eerstdaags zou worden voorgelegd aan de verschillende raden van bestuur van de NMBS-groep? Is dat ook al ter kennis gegeven aan het Vlaamse Gewest, meer bepaald aan u als functioneel bevoegde minister?

Wat wordt er in dat plan gezegd over de investeringen die noodzakelijk zijn in functie van een Vlaamse spoorstrategie? Wat wordt er meer bepaald gezegd over de tweede goederenspoorontsluiting van de Antwerpse haven? Vorige week heeft Luc Vansteenkiste hier verteld dat hij er niet mee inzit, omdat die – weliswaar buiten het investeringspakket – zou kunnen worden gefinancierd via de 'klassieke' technieken die we daarnet gepresenteerd kregen. In het investeringsplan zou daarover niets staan. Wat staat in dat investeringsplan over de heractivering van de IJzeren Rijn, over de havenspoorlijn tussen Zeebrugge, Gent en Antwerpen en over het doortrekken van goederenspoorlijn 11 tussen de Antwerpse haven en de lijn Vlissingen-Bergen op Zoom? Kortom, in welke mate worden die investeringen, die wij noodzakelijk achten in Vlaanderen, opgevangen in dat nieuw investeringsplan? Als ik het uit de kranten mag opmaken, collega's, vrees ik dat we van een kale reis zullen thuiskomen. Nochtans, minister, hebben we u in een voorstel van resolutie dat op 14 december 2011 werd goedgekeurd, gevraagd om ook te wegen op dat investeringsplan en die Vlaamse spoorstrategie te laten doorwerken naar dat investeringsplan van de NMBS. We hebben toen onder andere gevraagd de IJzeren Rijn blijvend op te volgen, meer in te zetten op grensoverschrijdende lijnen en daar verder onderzoek voor op te starten.

Op welke relaties of voor welke dienstverlening zouden de light trains worden ingezet? Worden die inderdaad ingezet voor de gewestelijke expresnetten rond Antwerpen en Gent?

Welke stappen zult u ondernemen opdat het nieuwe investeringsplan maximaal rekening zal houden met de Vlaamse spoorstrategie? Op welke manier kunnen wij onze invloed nog doen gelden?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, vorige week hebben wij een interessante gedachtewisseling gevoerd, met een heldere presentatie door de heer Vansteenkiste van Infrabel. Hij heeft toen toegelicht dat de tweede spoorwegtoegang op dit moment nog niet in dat investeringsplan is

inbegrepen. Hij heeft toen ook verwezen naar verder overleg dat gepland is met federaal minister Magnette.

Minister, op welke wijze wordt Vlaanderen betrokken bij het overleg en de bijsturing – die er vast en zeker zal komen – van het investeringsplan van de NMBS?

Ik heb de indruk dat men in het investeringsplan van de NMBS inzet op modernisering in het kader van veiligheid – men stelt strenge eisen waaraan moet worden voldaan –, maar dat er veel minder ruimte is voor nieuwe investeringsprojecten.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, ik sluit graag aan bij de vragen die werden gesteld door mijn collega's. Op dit moment is er voor mij althans, uitgezonderd wat ik in de pers gelezen heb, niet veel duidelijkheid. Het antwoord op de vragen die op federaal niveau worden gesteld door collega's-parlementsleden luidt stevast: "We zijn het nog aan het bespreken en we zullen nog wel zien wat de uitkomst is."

Wat mij betreft, komt het debat op dit moment nog wat te vroeg. Toch is het goed dat de vraag gesteld wordt. Naar aanleiding van de gedachtewisseling over de Vlaamse spoorstrategie en het daaruit voortvloeiende voorstel van resolutie, hebben we duidelijk gezegd dat het de doelstelling van die spoorstrategie is te wegen op dat investeringsprogramma. Als we nu al uit de pers kunnen vernemen dat daar weinig nieuws in zit – 1,5 miljard euro voor nieuwe investeringen – dan houden we ons hart vast wat dat voor Vlaanderen zal betekenen. Er staan namelijk nog heel wat belangrijke projecten op stapel. De heer Martens heeft ze al opgesomd.

Minister, in welke mate kunnen we nu inderdaad nog wegen op dat investeringsprogramma? In de pers staat namelijk dat het allemaal al vaststaat.

Verder wil ik graag ingaan op het element van pre- en cofinanciering. In het federaal regeerakkoord staat vrij algemeen omschreven dat gewesten kunnen zorgen voor een bijkomende financiering voor aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen. Die bijkomende gewestelijke financiering zal een evenredigheid moeten naleven ten aanzien van de federale financiering. In de pers staat dat er nu een bedrag zou zijn gereserveerd van 1 miljard euro voor de cofinanciering op federaal niveau. Wat betekent dat dan voor Vlaanderen? Betekent die evenredigheid dat Vlaanderen 600 miljoen euro mag investeren? Wat is precies het principe van die evenredigheid? Wat kunnen wij doen om die belangrijke projecten te realiseren?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, ik sluit graag aan bij wat mevrouw Jans zegt. Vorige week werd in het federaal parlement, in de Kamercommissie voor de Infrastructuur, een heel debat gevoerd naar aanleiding van een paar vragen van 22 mei. Als je dat leest, is er inderdaad nog veel onduidelijkheid. Minister Magnette zei onder andere dat het eigenlijk nog een werkdocument is van de Holding en dat Infrabel en de NMBS zelf dat nog niet hebben goedgekeurd. Ze hebben gewoon akte genomen en een aantal bemerkingen gemaakt. Op een bepaald moment zegt hij: "Het gaat in dit stadium dus heel duidelijk om een werkdocument dat nog aanzienlijk moet worden aangepast, met name na de evaluatie door mijn ploeg, door de regering en" – dat is heel belangrijk – "na overleg met de gewesten."

Wij zullen dus als Vlaamse Gewest nog alle kansen krijgen om onze belangen te verdedigen. Wij rekenen uiteraard op onze minister om dat te doen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik vrees dat mijn antwoord iets minder duidelijk zal zijn dan de vragen, tenzij u natuurlijk de onduidelijkheid van vandaag een duidelijk antwoord vindt. Ik verklaar mij nader.

Mijnheer Martens, u verwijst terecht naar een artikel in De Standaard van 25 april. Ik heb dat ook met veel aandacht gelezen. Er wordt geschreven over een nieuw ontwerp van investeringsplan voor de periode 2013-2025. Het is mij ook bekend dat de NMBS-Holding op 27 april 2012 een gecoördineerde versie van dat ontwerp van investeringsplan aan federaal minister Magnette heeft bezorgd. Op 3 mei heeft minister Magnette in de plenaire vergadering van de Kamer gezegd dat hij het gekregen heeft. Hij heeft ook gezegd dat hij aan de NMBS-Groep gevraagd heeft om dat investeringsplan te herwerken. Minister Magnette moet, in het kader van de advies- en betrokkenheidsprocedure, het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep aan mij bezorgen, maar dat is nog niet gebeurd. Ik kan dus geen uitspraken doen over de inhoud van een document dat ik nog niet ontvangen heb en waarvan ik de status niet ken.

U weet dat wij aan een spoorstrategie aan het werken zijn. Er is een voorlopig document goedgekeurd binnen de regering. Op 27 januari 2012 heeft de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) zijn advies gegeven. Op basis van dit advies wordt de conceptnota momenteel aangepast en aangevuld met een prioritisering. In het document dat binnen de regering is goedgekeurd, staan alle investeringen die nodig zijn voor zowel het goederen- als personenvervoer, maar er zijn nog geen prioriteiten bepaald. Ik ben het ermee eens dat de MORA vraagt om prioriteiten te bepalen, maar we willen ook eerst een zicht hebben op het budget. Als de Vlaamse overheid nu al zegt wat ze gaat meefinancieren of prefinancieren, dan zou men kunnen zeggen dat men zelf niet meer moet investeren.

In de komende weken wil ik deze aangepaste conceptnota voorleggen aan de Vlaamse Regering. Er is nog een informele consultatie van de stakeholders: de Vlaamse Havencommissie, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), TreinTramBus, het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka), eventueel ook nog de MORA. Dit document zal het toetsingskader vormen bij de bespreking van de voorstellen van het meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025. Het investeringsprogramma is dus voor de periode 2013-2025.

Hoe zit die regeling in elkaar? In de bijzondere wet tot hervorming der instellingen is in artikel 92 in de mogelijkheid voorzien tot het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten tussen de federale staat, de gemeenschappen en de gewesten. Op die basis heeft de federale overheid samen met de gewesten voor de periodes 1991-2000 en 2001-2012 een samenwerkingsakkoord afgesloten betreffende het meerjarig investeringsplan van de NMBS. Voor de periode 2013-2025 dient een nieuw samenwerkingsakkoord te worden afgesloten. Aangezien dit samenwerkingsakkoord wordt afgesloten in consensus, kan het Vlaamse Gewest de overlegprocedure aanwenden om haar prioriteiten maximaal te laten opnemen.

Ik ben nog niet in kennis gesteld van een document. Ik heb nog geen uitnodiging van minister Magnette om er officieel over te onderhandelen. Wij hebben een spoorstrategie in eerste versie die op dit moment wordt herwerkt. Het is uiteraard mijn bedoeling om gebruik te maken van de overlegprocedure om een aantal prioriteiten die voor Vlaanderen belangrijk zijn, mee te nemen.

Ik heb wel vernomen – en u zult dat wellicht ook vernomen hebben – dat er inderdaad een probleem is met het op punt stellen van de spoorinfrastructuur en dat ze veiliger moet worden gemaakt, maar ik zou toch graag eerst de documenten hebben vooraleer er ten gronde over te discussiëren.

Ik vestig ook uw aandacht op de beleidsverklaring van de Federale Regering. Er staat: “Nadat de federale overheid een meerjareninvesteringsplan heeft goedgekeurd dat in voldoende financiering voorziet, zullen de gewesten voor een bijkomende financiering kunnen zorgen voor de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen. Deze bijkomende gewestelijke financiering zal een evenredigheid ten aanzien van de federale financiering moeten naleven.” Je moet natuurlijk eerst wel weten wat die federale enveloppe is. “Deze

evenredigheid zal door een verplicht samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en het betrokken gewest moeten worden vastgelegd.”

Ik wacht dus op het document en de timing die zullen worden gegeven.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat er werk wordt gemaakt van een prioriteitenlijst, want de bomen groeien niet tot in de hemel. Ons hele boodschappenlijstje zal niet in het investeringsplan worden opgenomen. Het komt er dan op aan om net die infrastructuurwerken te kiezen die maximaal kunnen bijdragen tot onze doelstellingen met betrekking tot de modal shift.

Minister, als u het document van minister Magnette hebt gekregen, wilt u het dan ook aan deze commissie bezorgen?

De heer Jan Peumans: Minister, ik heb dit ooit nog al eens gevraagd. Die cofinanciering en die prefinanciering, dat is een decreet van 2002. Onlangs hebben we de Liefkenshoekspoortunnel bezocht. Wie toen is meegegaan, herinnert zich dat nog wel. Toen bleek dat daar geen sprake was van prefinanciering, maar dat wij daar gewoon de intresten betalen. Ik vind dat heel merkwaardig. Ik dacht dat het altijd de bedoeling was dat men iets prefinanciert, omdat er op korte termijn te weinig geld is, en daarna die centen terugkrijgt. Ik zou daar eens duidelijk uitsluitsel over willen krijgen, zij het niet vandaag.

Minister Hilde Crevits: Ik ken uw vraag.

De heer Jan Peumans: Maar ik krijg nooit antwoord: dat is het probleem. Ik zal een vraag om uitleg indienen.

Minister Hilde Crevits: Ik ga ervan uit dat dat investeringsprogramma hier sowieso nog uitgebreid aan bod zal komen. Het onderscheid zou duidelijk worden gemaakt. Dat is trouwens een van de vragen die wij hebben gesteld. Dat staat ook in de spoorstrategie. Ik vermoed zelfs dat het onderscheid tussen co- en prefinanciering zeer mooi is uitgelegd, ook in de spoorstrategie. Dan zullen we die links kunnen maken en daar van gedachten over wisselen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Steve D’Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Shuttledecreet - 1854 (2011-2012)

De voorzitter: De heer D’Hulster heeft het woord.

De heer Steve D’Hulster: Voorzitter, minister, geachte leden, we hebben het vandaag al zo uitgebreid gehad over Antwerpen, dus wou ik eens een vraag stellen die betrekking heeft op West-Vlaanderen, althans in de marge.

Minister, de auto is nog steeds de belangrijkste vervoerswijze voor woon-werkverkeer. In 2010 gebeurde 71 procent van de verplaatsingen van en naar het werk met de auto, terwijl 12 procent met de fiets gebeurde en het openbaar vervoer goed was voor 10,7 procent. In het regeerakkoord wordt ervoor geijverd om meer woon-werkverkeer via duurzaam vervoer te laten verlopen. Om het aandeel van de duurzame verplaatsingen te vergroten, is er onlangs ook een zevende oproep voor het Pendelfonds gelanceerd. Bij de bespreking van de jongste beleidsbrief vernamen we ook dat het de bedoeling is om het Shuttledecreet in 2012 in werking te laten treden. Met dat decreet wil men een kader creëren voor de organisatie van shuttlediensten tussen knooppunten van openbaar vervoer en afgelegen en moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen die niet door het geregeld openbaar vervoer kunnen worden

bediend. Shuttles kunnen een aanvulling zijn op De Lijn door bedrijventerreinen te bedienen die buiten het gebied van het geregeld openbaar vervoer vallen. Dergelijke shuttles kunnen zich ook aanpassen aan de specifieke werkregelingen van de diverse bedrijven.

Voort inzetten op collectief vervoer blijft een must indien we de ambitie koesteren tot een duurzaam woon-werkverkeer te komen. Door het opstarten van het Pendelfonds zijn er een aantal heel interessante initiatieven ontstaan, zoals de I-Bus in Antwerpen en de havenbus in Zeebrugge. De ondersteuning door het Pendelfonds loopt echter stilaan ten einde, en voor de voortzetting van die goede initiatieven kijken heel wat actoren reikhalzend uit naar de komst van het Shuttledecreet. Dat is eigenlijk de basis voor mijn vragen.

Minister, dit jaar lopen er dus heel wat projecten af in het kader van het Pendelfonds. Op welke wijze wilt u de efficiënte projecten duurzaam verankeren? U kondigde vorig jaar aan met alle betrokken actoren te zullen overleggen, ter voorbereiding van het Shuttledecreet. Is daarover contact geweest die actoren? Over welke actoren gaat het? Ik noem De Lijn, de taxisector en de werknemersorganisaties. Wilt u nog andere partners betrekken bij het voorontwerp van het decreet? Welke stappen moet u nog zetten om tot een ontwerp van decreet te komen dat zorgt voor een betere ontsluiting van de bedrijventerreinen? Dan heb ik het dus over het toekomstige Shuttledecreet. Wat gebeurt er concreet met bijvoorbeeld het project in Zeebrugge? Dreigt dat in een soort vagevuur terecht te komen? De ondersteuning door het Pendelfonds zou eind deze maand ophouden. Dat is dus vandaag of morgen. Het Shuttledecreet is er nog niet. Ondertussen nemen ongeveer 29 bedrijven deel aan dit project, en een 12-tal uitzendbureaus. Per dag rijden er 10 busjes. Heel wat werknemers, die anders moeilijk op hun werk zouden geraken, maken daarvan gebruik.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik sluit me daar graag bij aan. Indien we het woon-werkverkeer in de toekomst willen optimaliseren via het openbaar vervoer, is het Shuttledecreet immers een belangrijk decreet. Ik heb de indruk dat dit wat aansleept. Ik denk dat in de beleidsbrief stond dat dit decreet er nu zo ongeveer zou moeten zijn. Hoe ver staat het daarmee? Hebt u al een zicht op de mogelijkheden? Is er al bekeken hoeveel bedrijventerreinen geïnteresseerd zijn? Is er al een kosten-batenanalyse gemaakt? Op basis van die analyse zou men dan kunnen evalueren of dat een goede oplossing kan zijn.

Wat de concrete vraag van de heer D'Hulster over de situatie in Zeebrugge betreft, vraag ik me toch af of we moeten werken aan een verankering via een structurele subsidiëring. Als er sprake is van projecten die goed draaien, waarop bedrijven en uitzendbureaus willen intekenen, dan moet uiteindelijk de stap worden gezet naar een subsidiëring door de privésector. Ik weet niet of we dat in de toekomst dan via subsidies van het Pendelfonds of een toekomstig shuttlefonds – of hoe men het ook zal noemen – moeten blijven doen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, geachte leden, ik ben eigenlijk tevreden dat deze vraag wordt gesteld, ook omdat er eens een ander thema wordt aangesneden. Het Shuttledecreet staat inderdaad in mijn beleidsbrief. Dit lijkt me een zeer interessant initiatief. Op die manier kan er collectief openbaar vervoer worden georganiseerd, en dat vraaggestuurd en bedrijfsgerateerd, op verzoek van de privésector. Ik heb ondertussen al overlegd met de taxisector en het vormingsfonds voor uitzendkrachten, en ook met Max Mobiel. Max Mobiel is immers een project dat niet alleen rond Gent, maar nu ook in Antwerpen op Linkeroever vervoer verzorgt.

Er is ook overleg geweest met De Lijn naar aanleiding van de studie over alternatieve bediening van tewerkstellingszones die in haar opdracht werd opgemaakt. Voor die studie werden verschillende stakeholders geïnterviewd, waaronder Voka en de vakbonden ACV en ABVV. De studie werd tijdens de raad van bestuur van De Lijn besproken op 29 februari 2012. De raad van bestuur concludeerde het volgende. Ten eerste onderschrijft de raad

eenparig de resultaten van de studie omtrent de alternatieve bediening van tewerkstellingszones met ‘vanpool’ en shuttle en de mogelijke rol van De Lijn hierin. Ten tweede vraagt de raad om de concepten verder te onderzoeken naar haalbaarheid, potentiële partners, vennoten, middelen en toetsing aan bestaande vervoervormen, bijvoorbeeld binnen de bouwsector. Tot slot stelt de raad dat het onderzoek naar de oprichting, binnen de schoot van De Lijn, van een afzonderlijke juridische entiteit, wordt opgenomen in de vervolgstudie naar de haalbaarheid.

Wanneer dit afgerond is, kunnen de verschillende mogelijkheden, de rechtstreekse subsidiëring van projecten of andere zaken, voor advies aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) worden voorgelegd. Het onderzoek van De Lijn is relatief belangrijk om na te gaan hoe we dat in de toekomst gaan aanpassen.

Na de keuze over de te volgen wegen kan het voorontwerp van decreet worden afgerond. Er is momenteel echter een vervolgonderzoek bezig op de studie door De Lijn.

De projectaanvraag ‘Havenbus Zeebrugge’ werd ingediend door de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) West-Vlaanderen. De POM heeft laten weten dat dit project zonder subsidiëring in het gedrang komt. Gezien het belang van het project voor de tewerkstelling in de haven van Zeebrugge heb ik tijdens de tweede begrotingscontrole het initiatief genomen om een decretale basis te creëren voor verdere subsidiëring van het project, om te vermijden dat het project in een soort vagevuur terechtkomt tussen het aflopen van de ondersteuning door het Pendelfonds en de inwerkingtreding van het Shuttledecreet.

Mevrouw Jans, we gaan de tweede budgetcontrole hier nog bespreken. We zien dat de kostendekkingsgraad – om het vermaledijde woord toch nog eens in de mond te nemen – van die projecten vrij hoog ligt, namelijk meer dan 50 procent. Dat geldt ook voor Max Mobiel. Dat zou zonder ondersteuning van de overheid niet kunnen werken. Die steun blijft nodig. Als we de kostendekkingsgraad en de efficiëntie gaan toetsen, blijken het vrij goede systemen te zijn. Het is de taak van de overheid om daarin te participeren.

De havenbus in Zeebrugge wordt zeer intensief gebruikt. De mensen moeten zich verplaatsen om in de haven te komen. Het is echt wel cruciaal dat we zulke pools via goede projecten blijven ondersteunen. Ik ben het niet helemaal met u eens dat de overheid daar totaal niet in mag participeren. Dat komt hier nog aan bod. Volgens mij is het een goede manier van werken. Mochten we dat met klassiek openbaar vervoer regelen, met de reguliere Lijn, dan zouden de kosten sowieso exponentieel veel hoger liggen, vandaar dus dat Shuttledecreet. Ik heb nu weer negen projecten goedgekeurd in het Pendelfonds.

U hebt gelijk wat de filosofie betreft. Er werd altijd uitgegaan van een ondersteuning van drie jaar. Daarna moet zo’n project zichzelf kunnen bedruipen. Als het gaat om de aankoop van fietsenrekken, is dat mogelijk; daar is nadien niet veel onderhoud meer aan. Als het gaat om bedrijfsvervoer, is het zeer moeilijk om dat rendabel te krijgen. Nochtans zijn juist dat interessante projecten omdat ze duurzaam rendabel kunnen zijn. Daarom wil ik overgaan naar duurzame verankering, met een vastgelegde overheidsbijdrage. Dat kan dan geen kostendekkingsgraad van 50 procent zijn natuurlijk: de doelstelling ligt anders. Ik ben het ermee eens: de privésector moet daarin participeren. Dat is absoluut de bedoeling. Ik kan vandaag niet zeggen dat het voor de overheid niet interessant is om daarin te participeren. We moeten de rol van De Lijn nog bepalen.

De voorzitter: De heer D’Hulster heeft het woord.

De heer Steve D’Hulster: Minister, ik ben heel tevreden met uw antwoord dat er voor niemand het vagevuur in zit. Dat wensen we niemand toe en zeker niet de havenbus in Zeebrugge.

Ik heb nog een kleine opmerking. Collega Jans heeft zeker gelijk dat het Pendelfonds beperkt is in de tijd en ondersteuning biedt, maar het heeft ook altijd een laboratoriumfunctie gehad.

Die laboratoriumfunctie is natuurlijk kleiner wanneer het gaat over fietsenrekken of het installeren van een aantal douches voor de fietsers dan wanneer het gaat over een nieuw systeem zoals de havenbus in Zeebrugge of de I-Bus in Antwerpen. Ik ben eens gaan kijken naar de wissel van de I-Bus. Dat zit ongelooflijk knap in elkaar. Als er uit het Pendelfonds een aantal dergelijke creatieve projecten komen, dan mogen we die niet na vier jaar al stopzetten, waardoor ze in de problemen komen.

Ik heb ook nog twee kleine vraagjes. Minister, u zegt dat u eerst het onderzoek van De Lijn zult afwachten. Ziet u de timing voor het Shuttledecreet 2012 nog altijd haalbaar of wordt het krap? Voor het Pendelfonds is de zevende oproep gelanceerd. Is de zesde oproep al afgerond? *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Sorry, dat is me dan ontgaan en zo vervalt mijn laatste vraag.

De voorzitter: U kunt zich gratis abonneren op DORIS II, de databank van de Vlaamse Regering.

De heer Steve D'Hulster: Ik kijk regelmatig op de website van de minister.

De voorzitter: Heel wat mensen baseren zich voor hun betoog in de plenaire vergadering op een krantenartikel, terwijl ze de studie kunnen lezen via een druk op de knop.

Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, de studie die voorgesteld is aan de raad van bestuur zou me wel interesseren. Zouden we die kunnen krijgen?

Ik vind het goed dat u verduidelijkt wanneer er wel en wanneer er niet een structurele verankering van middelen kan zijn. U zegt dat er een vrij hoge kostendekkingsgraad van 50 procent moet zijn en dat we ook moeten kijken naar investeringen door de privésector. Dat zijn twee belangrijke randvoorwaarden. Pas dan kunnen we zeggen dat, als het goed draaiende projecten zijn, we overgaan tot structurele financiering, en in de andere gevallen niet.

Minister Hilde Crevits: Vorige week zijn er twee dossiers van het Pendelfonds besproken binnen de regering. Er zijn er meerdere goedgekeurd, maar er zijn er maar twee naar de regering gegaan vanwege het volume. Ik heb aan de commissie die beoordeelt – en dat gebeurt in de schoot van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) –, gevraagd om strikt de regels toe te passen. Het moet bovendien echt om een meerwaarde gaan. Er is al heel wat hervormd. Er zijn natuurlijk twee soorten projecten. Er zijn infrastructurele projecten die niet structureel moeten worden ondersteund, maar er zijn ook andere, zoals de havenbus, waarin we misschien verder moeten blijven investeren. Ik verneem dat mevrouw Jans het daarmee eens is.

Wat de timing voor het Shuttledecreet betreft, zal ik proberen om er zo snel mogelijk door te geraken. Het is wel complexer dan ik dacht. Ik geef nog een voorbeeld. De Lijn is ook een oefening aan het maken. Er zijn knooppunten waar veel mensen naartoe worden gebracht. Men zou perfect met de private sector kunnen samenwerken: aan de halte halen private bussen de mensen op ze naar de bedrijven te brengen. Die oefening is moeilijk omdat je grenzen moet bepalen: tot waar reikt de opdracht van De Lijn? Dat proces vraagt toch wat overleg. Ik zal er alle inspanningen voor doen om dit jaar af te ronden, maar de toekomst zal uitwijzen of dat zal lukken. Het is zeker wel mijn bedoeling.

Mevrouw Jans, die studie van de raad van bestuur zit niet in mijn dossier. Ik zal navragen of ze bezorgd kan worden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■