

Advies

Voorontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren

Brussel, 25 mei 2018

Adviesvraag: Voorontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren

Adviesvrager: Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 27 april 2018

Adviestermijn: spoedadvies

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 25 mei 2018

1. Krachtlijnen

Het samenwerkingsakkoord over de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren maakt cofinanciering vanuit de gewesten mogelijk. Het Vlaamse Gewest verbindt zich ertoe om voor 11 spoorwegprioriteiten een cofinanciering van 100 miljoen euro te voorzien. De MORA vindt dat het proces, de selectie en de communicatie van de 11 prioritaire Vlaamse spoorprojecten een stuk transparanter kan verlopen.

Voor een beperkt aantal van deze projecten betekent dit dat ze op het terrein effectief en versneld kunnen worden gerealiseerd. De Raad wijst er op dat voor nog een groot deel van de projecten enkel de financiering van studies en voorbereidende werkzaamheden is voorzien. De 100 miljoen euro cofinanciering zal niet volstaan voor de effectieve en volledige realisatie van de 11 spoorprioriteiten.

Tevens vraagt de MORA aan de Vlaamse regering een plan van aanpak om ook de overige spoorprioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie versneld te kunnen realiseren en dringt erop aan het mobiliteitsmiddenveld hierbij nauw te betrekken.

2. Inleiding

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn vroeg de MORA op 27 april 2018 om advies over het Voorontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren. De adviestertermijn bedraagt 30 dagen.

2.1. De Vlaamse spoorstrategie en -prioriteiten

In 2011 keurde de Vlaamse regering de conceptnota 'Vlaams strategisch spoorbeleid' goed. De bedoeling was om een eigen Vlaamse spoorstrategie te ontwikkelen waarbij de spoorprojecten die voor Vlaanderen prioritair zijn duidelijk worden meegenomen in het nieuwe investeringsprogramma van de NMBS-groep.

De Vlaamse Spoorstrategie bundelt de Vlaamse prioriteiten voor het personen- en het goederenvervoer. De Spoorstrategie bevat 51 prioritaire projecten die kunnen worden opgedeeld in het wegwerken van knelpunten, het realiseren van missing links en de (her)inrichting van stationsomgevingen. De Vlaamse regering selecteerde daaruit 11 prioriteiten in het kader van de opmaak van het investeringsplan 2013-2025 van NMBS en Infrabel.

In het MORA-advies over de conceptnota drong de Raad o.m. aan op duidelijkheid over de beschikbare budgetten en vroeg aan de Vlaamse regering de mogelijkheid van cofinanciering te onderzoeken.

Met de beslissing van de federale regering om 368 miljoen euro te voorzien voor projecten die het Vlaams Gewest naar voor schuift en het samenwerkingsakkoord waarin

het Vlaamse Gewest zich ertoe verbindt om voor de 11 spoorwegprioriteiten een bijkomende financiering van 100 miljoen euro te voorzien, is meer budgettaire duidelijkheid-duidelijkheid verkregen.

2.2. Samenwerkingsakkoord

Het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 14 december 2017 over de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren maakt cofinanciering voor spoorwegprojecten vanuit de gewesten effectief mogelijk en bepaalt o.m. dat het Vlaamse Gewest zich ertoe verbindt om voor de 11 spoorwegprioriteiten een bijkomende financiering van 100 miljoen euro te voorzien.

De Vlaamse en federale ministers van Mobiliteit bereikten een principieel akkoord over de 11 Vlaamse spoorprioriteiten. Het gaat om volgende projecten:

- Beseinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever (uitvoering)
- Optimalisatie spoorlijn 59 Antwerpen-Gent en het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas (voorbereidende werken en studies)
- De spoorlijn 15 Antwerpen-Hasselt en het tweede spoor tussen Zonhoven en Balen (uitvoering)
- De spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt (voorbereidende werken en studies)
- De spoorlijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem (voorbereidende werken en studies)
- De spoorlijn 204 Gent-Zelzate (voorbereidende werken en studies)
- De spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde (studies)
- De spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde (studies)
- De spoorlijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont (uitvoering)
- Het bevorderen van de combimobiliteit in de GEN-zones Brussel, Antwerpen en Gent - park-and-rideparkings en de fietsenstallingen (uitvoering)
- De tweede spoorontsluiting in de haven van Antwerpen (studies + vergunnings-procedure) + vertakking "Oude Landen" Ekeren (uitvoering)

Daarnaast bereikten de ministers een akkoord over de financiering van de projecten "Afwerking van het 3de en 4de spoor op de Lijn 50A tussen Gent en Brugge" en "aanpassingen in de haven van Gent". Deze projecten vallen niet onder de cofinanciering maar zullen worden gefinancierd vanuit de federale bijdrage.

Voor 5 van de projecten waarvoor cofinanciering is voorzien gaat het om de effectieve uitvoering. Voor 4 projecten worden voorbereidende werken voorzien in combinatie met studies. Voor 2 projecten worden uitsluitend studies voorzien. Eén project betreft enkel studies in combinatie met vergunningsprocedures.

Het samenwerkingsakkoord treedt in werking na goedkeuring door de federale Kamers, het Vlaams Parlement, het Waals Parlement en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Met het voorliggende Voorontwerp van decreet wordt de instemming gevraagd van het Vlaams Parlement over het samenwerkingsakkoord.

3. Advies

Het advies gaat in op volgende elementen:

1. Spoorprioriteiten effectief versnellen;
2. Nood aan transparantie;
3. Overige prioriteiten vastleggen en realiseren;
4. Betrekken van het mobiliteitsmiddenveld;

3.1. Vlaamse spoorprioriteiten effectief versnellen

Cofinanciering

Na een lange periode en weinig transparante procedure periode kwam eind 2017 een samenwerkingsakkoord tot stand dat het mogelijk maakt om vanuit Vlaanderen prioritaire spoorinvesteringen mee te financieren en daardoor in principe de prioritaire projecten versneld uit te voeren. Binnen dit kader legde de Vlaamse Regering 11 prioritaire spoorprojecten vast. De Werkvennootschap is aangeduid om de projecten op te volgen.

Een groot aantal van deze projecten werd reeds opgenomen in vorige investeringsplannen en laten al lang op zich wachten.

De Raad hoopt dat op basis van het samenwerkingsakkoord en de mogelijkheid om vanuit Vlaanderen spoorprojecten mee te financieren, de prioritaire Vlaamse spoorprojecten effectief op het terrein zullen worden uitgevoerd en hierdoor versneld kunnen worden gerealiseerd.

Het louter uitvoeren van studies met het oog op eventuele toekomstige realisatie ziet de MORA niet als een versnelling. Uit punt 2.2. blijkt dat nog heel wat van de vooropgestelde projecten geheel of gedeeltelijk bestaan uit studies.

In het totale budget voor de uitvoering van het spoorinvesteringsplan vertegenwoordigt de cofinanciering slechts een klein percentage. De Raad wijst er op dat de cofinanciering van 100 miljoen euro niet volstaat voor de effectieve en volledige realisatie van de 11 spoorprioriteiten.

Regionale investeringsagenda's

De MORA is van oordeel dat ook de aangekondigde regionale multimodale investeringsagenda's veel potentieel bieden om infrastructuurprojecten efficiënter en sneller te kunnen realiseren, onder meer als gevolg van een grotere transparantie en in het verlengde daarvan de creatie van maatschappelijk draagvlak. De Raad hoopt dat de regionale multimodale investeringsagenda zo spoedig mogelijk kan worden voorgesteld en besproken in het Vlaams Parlement en de MORA.

3.2. Transparantie over selectie, voorbereiding en uitvoering van de projecten

De MORA betreurt dat het proces, de selectie en de communicatie van de prioritaire Vlaamse spoorprojecten niet transparant is verlopen.

Zo verwees de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken op de hoorzitting van de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement van 3 mei over De Werkvennootschap naar de aanleg van park-and-rideparkings als één van de prioriteiten die versneld kunnen gerealiseerd worden via cofinanciering. De Raad vindt deze niet terug in de prioriteitenlijst zoals opgenomen in de Nota aan de Vlaamse Regering over het voorontwerp van instemmingsdecreet.

Ook werd in de communicatie naar de pers meermaals gesteld dat 13 spoorprojecten in plaats van de 11 versneld kunnen worden aangepakt via cofinanciering.

Daarom vraagt de MORA aan de minister een duidelijk overzicht van de prioritaire projecten die via cofinanciering zullen gerealiseerd worden.

3.3. Ook overige spoorprioriteiten vastleggen en realiseren

De realisatie van de 11 voor cofinanciering geselecteerde spoorprojecten mag geen eindpunt zijn.

De Vlaamse spoorstrategie bevatte 51 spoorprojecten die als belangrijk en noodzakelijk werden aangeduid. Gegeven de toenemende congestie op het wegennet en de toenemende druk op de bereikbaarheid van onze economische poorten zijn onder meer spoorprojecten die het wegennet kunnen ontlasten van cruciaal belang.

De Raad vraagt aan de Vlaamse regering een plan van aanpak om ook de overige 40 spoorprioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie versneld te kunnen realiseren. Dit gaat volgens de Raad best gepaard met een ruim maatschappelijk debat op basis van een MKBA.

3.4. Betrek het mobiliteitsmiddenveld

De rol van het spoor in de aanpak van het mobiliteitsprobleem en voor de logistiek in Vlaanderen is essentieel en investeringen in de optimalisering spoorweginfrastructuur zijn daarom nodig.

De realisatie van spoorprojecten hebben een belangrijke maatschappelijke en economische impact. Daarom verwacht de MORA dat het mobiliteitsmiddenveld nauw wordt betrokken in het beleidsproces.

Het betrekken van een brede groep van mobiliteitsgebruikers met een terreinkennis over de mobiliteitsproblemen die bedrijven en burgers ervaren, heeft als voordeel dat op die manier een breed maatschappelijk draagvlak kan worden gecreëerd over het te voeren beleid.

In die zin verwijst de MORA ook naar de gemeenschappelijke verklaring van de federale en gewestelijke adviesraden van 30 maart 2018 naar aanleiding van de werkzaamheden rond een mogelijke interfederale mobiliteitsvisie. In die verklaring wordt een grotere betrokkenheid bij de voorbereiding en uitwerking van het mobiliteitsbeleid en bij het zoeken naar mobiliteitsoplossingen gevraagd.