

C25 – OPE4

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

9 november 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het financieel beleid rond en binnen De Lijn, naar aanleiding van de studie ‘Geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer’	1
Met redenen omklede motie	8
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verharding van trambeddingen voor gebruik als vrije busbaan	8
Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de voorstellen van de Brusselse minister van Mobiliteit om Brusselse tramlijnen door te trekken tot in Vlaanderen	
Vraag om uitleg van de heer Christian Van Eyken tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de plannen om tramlijnen van de MIVB door te trekken tot in Vlaanderen	10
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het verlies van lading bij vrachtwagens	14

Waarnemend voorzitter: de heer Jan Peumans

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het financieel beleid rond en binnen De Lijn, naar aanleiding van de studie ‘Geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer’

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, collega's, mobiliteit is ongetwijfeld een zeer belangrijke opdracht voor het Vlaamse Gewest. Met het mobiliteitsbeleid valt of staat in grote mate de economie, alsook het welzijn en het welbevinden van de Vlaamse bevolking. Net daarom is onze fractie bijzonder tevreden met een studieopdracht die het huidige mobiliteitsbeleid onder de loep neemt.

In de studie ‘Geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer’ in opdracht van FEBIAC en Touring vinden we twee belangrijke onderzoeksopdrachten en discussiepunten terug. Ten eerste de verhouding tussen overheidsmiddelen voor De Lijn en de middelen voor – voornamelijk – infrastructuur. Hoe wordt de koek verdeeld? En, ten tweede, hoe springt de VVM De Lijn om met de haar toevertrouwde middelen?

Vermits Vlaanderen enkel bevoegd is voor De Lijn, zal ik mij ook enkel daartoe beperken, alhoewel wij menen dat ook de spoorwegen geregionaliseerd moeten worden. Maar dat is stof voor een andere discussie.

De studie rapporteert een aantal belangrijke vaststellingen. Ten eerste is er de jaarlijkse toename van de maatschappelijke mobiliteit op verschillende domeinen, zoals het woon-werkverkeer en het schoolverkeer. Zij vormen het belangrijkste aandeel in het totale volume verplaatsingen binnen de samenleving. Opmerkelijke vaststelling hierbij is dat in hoofdzaak privévervoer het meest gebruikte verplaatsingsmiddel is.

Een studie in 1996 van de Vlaamse Gemeenschap spreekt over een ruime 40 procent die het privévervoer als enige verplaatsingsmiddel gebruikt. Ook de meest recente studie, ‘Diagnostiek woon-werkverkeer’ van 30 juni 2005 van de federale overheidsdienst, toont aan dat het privépersonenvervoer voor woon-werkverkeer de laatste jaren opnieuw is toegenomen. Het aantal nieuw ingeschreven voertuigen bijvoorbeeld kent de laatste tien jaar een spectaculaire stijging. In 1996 werden er 461.734 voertuigen ingeschreven, in 2005 602.152. Dit

betekent een vermeerdering van 140.418 nieuwe voertuigen.

In 2005 waren in heel België ongeveer vijf miljoen wagens ingeschreven. Dat is niet niks. Prognoses tonen aan dat het wegvervoer voor professioneel gebruik de komende jaren nog zal toenemen. Dat betekent dat onze wegen een nog grotere belastinggraad zullen kennen.

Wat het openbaar vervoer betreft, zijn er eveneens een aantal belangrijke vaststellingen gedaan. Uit de meest recente gegevens blijkt dat het openbaar vervoer slechts 14,3 procent van het woon-werkverkeer voor zijn rekening neemt. Daarnaast bemerk ik de zeer belangrijke conclusie dat de grote groei van het openbaar vervoer ondertussen opnieuw zou zijn afgenomen.

Mevrouw de minister, zoals gezegd ben ik bijzonder blij dat deze studie is uitgevoerd. Het geeft stof tot discussie en het geeft u de mogelijkheid om uw beleid bij te sturen. Daarom verbaast het mij dat u zo heftig reageert. U noemde het een schandalige studie, u noemde de houding van FEBIAC en Touring conservatief en u zei te wachten op constructieve voorstellen.

Ik begrijp dat u uw budget voor openbaar vervoer niet graag wilt zien afnemen en dat u graag wilt doorgaan met de lancering van allerlei nieuwe tramlijnen en projecten. Maar naar aanleiding van deze studie lijkt het mij niet onbelangrijk om eens stil te staan bij de efficiëntie van het openbaar vervoer en de aanbesteding van de overheids gelden.

Talrijke discussies in het Vlaams Parlement – onder meer over basismobiliteit, reizigerscijfers, lege bussen, belbussen en transparantie inzake budgettering – hebben mijns inziens eveneens aangetoond dat een bijsturing van uw mobiliteitsbeleid noodzakelijk is. Maar daar werd tot op heden weinig rekening mee gehouden. Een van de opmerkingen van de studie is net dat door de beheersovereenkomst met De Lijn het toezicht en de inspraak van het parlement totaal genegeerd wordt.

Wat zijn de doelstellingen van De Lijn en worden deze nageleefd? Wordt er sanctionerend opgetreden indien De Lijn de vooropgestelde doelstellingen niet naleeft? Dit is mijns inziens al een eerste aandachtspunt en kritiek die opvolging verdient.

Uw budget voor De Lijn is zeer groot. Jaarlijks 750 miljoen euro ten aanzien van het budget dat besteed

wordt aan wegeninfrastructuur, gelet op de verhouding tussen de gebruikers van het openbaar vervoer en die van het privépersonenvervoer. Als u dit budget wilt behouden, zal het openbaar vervoer efficiënter aangevend moeten worden. Het aanbod verhogen is niet zaligmakend om de gebruikersaantallen te verhogen en, belangrijker nog, de mobiliteitsbehoefte in te vullen.

Ik verwijs hier onder meer naar de basismobiliteit. Zelfs bij de bespreking van het decreet Basismobiliteit werd door verschillende fracties gevraagd om niet enkel een ruimer aanbod te creëren voor het privégebruik van het openbaar vervoer, waardoor onder meer het fenomeen van de lege bussen is ontstaan, maar veel collega's hebben er ook op aangedrongen om het aansnijden van bedrijventerreinen op te nemen in de basismobiliteit.

De voormalige – eveneens socialistische – minister wenste dit niet te doen. De bedrijventerreinen zijn nochtans vragende partij om bediend te worden. Dat merken we ook op in de discussie rond de bedrijfsvervoerplannen. De bedrijventerreinen liggen veelal buiten de dorpskern en worden dus nauwelijks aangereden door het openbaar vervoer, waardoor het woon-werkverkeer in hoofdzaak door privépersonenvervoer wordt ingevuld. Zo ontstaat een grote verkeersstroom met privépersonenvervoer, waardoor men vaak lege of weinig bevolkte bussen ziet rijden, met enkel schoolverkeer en reizende senioren.

Vandaag kunnen we enkel vaststellen dat het aanbod spectaculair verhoogd is, maar dat de mobiliteitsbehoeften niet ingevuld zijn. Dat geldt ook bij het geldverslindende masterplan, waarvan we overigens nog steeds niet weten of al die tramlijnen wel zullen worden aangelegd zoals voorzien. Zullen deze tramlijnen de mobiliteitsbehoeften dekken? Neen, want ook hier worden de bedrijventerreinen niet aangereden en legt enkel één vastgelegde as een verbinding met de metropool, terwijl die nu al bestaat met bus- of treinverkeer, en krijgt de groep woon-werkverkeer geen beter aanbod.

Voor het Vlaams Belang is het van groot belang dat de middelen voor het openbaar vervoer efficiënt worden besteed. Moeten er minder middelen worden aangevend? Misschien niet. We menen dat het aanbod mogelijk kan worden terugschroefd om beter te diversifiëren. Dat zou economisch efficiënter zijn.

Wat het vervoer van privépersonen betreft, mevrouw de minister, vindt het Vlaams Belang dat de missing links dringend moeten worden aangelegd. Is het niet logisch dat een organisatie zoals FEBIAC, gelet op de voorliggende cijfers en gegevens en op het gevoerde beleid, vaststelt dat het privépersonenvervoer stiefmoederlijk wordt behandeld? Wij menen van wel. U bent niet bevoegd voor de aanleg van infrastructuur en voor het onderhoud ervan, maar als we dezelfde overheidsgelden die nu naar het openbaar vervoer gaan, zouden kunnen

aanwenden voor de aanleg van de missing links en een betere inrichting van ons bestaande wegennet, dan zouden er in Vlaanderen heel veel verkeersdoorstromingsproblemen kunnen worden aangepakt.

De studie heeft ons er in ieder geval toe aangezet om eens na te denken over het gevoerde mobiliteitsbeleid. Daarom wens ik vandaag een aantal vragen te stellen.

Mevrouw de minister, ervan uitgaande dat de studie vertrekt van de correcte en volledige cijfers – met andere woorden: dezelfde cijfers als die van de minister –, dan is mijn vraag of u die analyse en conclusie van het onderzoek deelt. Welke maatregelen neemt u om antwoord te bieden op de kritieken met betrekking tot het financiële beheer, het management van De Lijn? Hoe verantwoordt u de huidige verdeling van overheidsgeld tussen openbaar vervoer en infrastructuur? Deelt u de analyse van de oorzaken van de onderbenutting van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer? Welke maatregelen zult u treffen om die achterstand weg te werken? Wat is uw streefcijfer?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik wil mij graag aansluiten bij deze interpellatie, zij het dan wel vanuit een compleet ander perspectief. Ik heb ook gereageerd op deze studie. Ik vind deze studie absoluut geen goede rechtvaardigingsbasis om te stellen dat er zogenaamd een scheef trekking zou bestaan tussen investeringen in het openbaar vervoer en investeringen in de infrastructuur. Het is compleet fout om het huidige verplaatsingsgedrag als een soort vertrekbasis te nemen om te bepalen hoeveel middelen moeten worden geïnvesteerd. Dat is een kromme logica, die het tegenovergestelde beoogt van het mobiliteitsbeleid. Dat gaat er nu net van uit dat het openbaar vervoer nog te weinig invloed uitoefent op het verplaatsingsgedrag en dat daarom een inhaaloperatie nodig is, dat we extra moeten investeren in het openbaar vervoer. Dat staat trouwens ook in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat toch al enkele jaren geleden met een ruime meerderheid door het parlement is goedgekeurd.

Wat betreft de methodologie van deze studie zou ik toch ook eens graag een historisch perspectief willen zien wanneer men dergelijke metingen doet. Hoe zit het met de investeringen sinds pakweg twintig, dertig jaar in verkeersinfrastructuur en in openbaar vervoer? Ik denk dat we dan tot een heel andere conclusie komen – de huidige inhaaloperatie om het openbaar vervoer te laten uitgroeien tot een volwaardig alternatief is een vrij recent fenomeen.

In de studie wordt de auto beschouwd als een budgettaire melkkoe. Dan gaat men toch voorbij aan het feit

dat elke afgelegde kilometer van een auto heel wat kosten met zich meebrengt, die automatisch worden afgewenteld op de samenleving: kosten in de vorm van luchtvervuiling, fileproblemen, ongevallen en geluidshinder. Het studiebureau Transport & Mobility Leuven berekende dat de externe kosten van het wegverkeer driemaal hoger liggen dan de belastingen. Met andere woorden – het is misschien enigszins populistisch gezegd, maar ik citeer toch die studie –, van elke drie kilometer die je aflegt met de auto, wordt er twee kilometer onrechtstreeks gesubsidieerd. De onderzoekers gaan nog verder: als FEBIAC en Touring consequent willen pleiten voor een eerlijke verdeling van de lusten en lasten, zouden we een verdrievoudiging van de belastingen op het wegverkeer moeten eisen. Dat is natuurlijk geen oplossing, maar ik denk dat we toch een beetje evenwichtiger moeten reageren op studies als deze. Daarvan zeg ik dat de rechtvaardigingsbasis compleet tegengesteld is aan een duurzaam mobiliteitsbeleid en dat daarin elk historisch tijdsperspectief ontbreekt.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik heb één korte vraag. Wat vindt u van het voorstel van professor Matthijs, die pleit voor de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan, de zogenaamde ‘regulator’? Bent u dit voorstel genegen of komt dit voor u niet in aanmerking?

De heer Jan Peumans: Ik sluit mij hier ook even bij aan. Ik heb die studies van Touring en FEBIAC ook gelezen. Ik ben nu begonnen met een mailverkeer met dr. Crals. Ik vind het uiterst merkwaardig dat twee professoren in hun studie schrijven dat ze geen gegevens kunnen krijgen van hun Waalse collega’s. Met alle respect, als je dat in een studie schrijft, dan heb ik daar serieuze vragen bij. Ik dacht dat iemand van de tweede licentie – tegenwoordig heet dat master of bachelor – zaken bij elkaar heeft geraapt, die vervolgens in een studie heeft gegooid, en dat die twee professoren daar hun naam hebben opgezet. Met alle respect, als dit niveau een wetenschappelijke studie heet, dan heb ik daar, los van de discussie over gratis vervoer enzovoort, toch wel ernstige vragen bij. Ik heb dat ook aan mevrouw Dehaen, woordvoester van Touring gezegd. Ik vind in die studie zwakheden die door die beide professoren niet worden weerlegd of gemotiveerd, en die min of meer gratis worden opgenomen.

Mevrouw de minister, in Nederland werd door de heer Mol een heel interessante benchmarking gemaakt over de vergelijking tussen het openbaar vervoer in Vlaanderen en het openbaar vervoer in Nederland. Wij hadden met de heer Mol een heel interessant gesprek. Daar werd nu eens voor het eerst een vergelijking gemaakt tussen cijfers, trends, analyses, succesfactoren, enzovoort van het openbaar vervoer. Daarbij gaf mevrouw Peijs enkele

maanden geleden aan de Tweede Kamer haar visie over gratis openbaar vervoer, ook met betrekking tot de forenzen, die mevrouw Van den Eynde hier ter sprake brengt. Dat zou het debat misschien eens in een andere context kunnen brengen. Welke rol kan het openbaar vervoer spelen in het woon-werkverkeer?

Ik zou het op prijs stellen om een debat te hebben over de vergelijking met Nederland. Nederland heeft de basismobiliteitscriteria van Vlaanderen toegepast. Daaruit blijkt dat Nederland er heel sterk aan beantwoordt. Ze halen ongeveer 80 percent in 3 verschillende regio’s. De kostendekking is in Nederland een stuk hoger dan in Vlaanderen. Hoelang kunnen we dat hier volhouden, zonder de bijdrage van de reiziger?

Dit is geen wetenschappelijk onderzoek. Er zijn wel meer eindejaarsstudenten van het middelbaar onderwijs die zo iets kunnen schrijven.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Die studie heeft me ook wat geërgerd omdat ze was gebaseerd op onjuiste, onnauwkeurige en slecht geïnterpreteerde cijfers. Anderzijds hebben wetenschappers zich laten verleiden tot politieke conclusies. Ik verwacht dat van Touring en FEBIAC, maar niet van onderzoekers.

De onderzoekers komen tot de conclusie dat De Lijn een uiterst verlieslatende maatschappij is. De cijfers die worden gehanteerd in de studie werden erg onzorgvuldig gekozen. Niet-gesplitste kredieten, vastlegingskredieten en ordonnanceringskredieten werden door elkaar gebruikt. Nu eens kwamen ze uit het begrotingsontwerp, dan weer uit de begrotingscontrole. Ze werden door elkaar gebruikt en bij elkaar opgeteld.

De in de studie aangehaalde cijfers, voor zover ze al correct en onderling vergelijkbaar zouden zijn, kunnen niet leiden tot de uitspraak dat De Lijn een verlieslatende maatschappij is. Dat is een onjuiste conclusie. Uit de jaarverslagen van De Lijn, die iedereen kan raadplegen, blijkt dat de maatschappij sinds haar ontstaan altijd in evenwicht is geweest. Het feit dat de kosten van De Lijn voor een groot deel worden gedekt door overheidsdotaties vertalen in de tendentieuze stelling dat de maatschappij verlieslatend zou zijn, is voor academici met kennis van zaken intellectueel oneerlijk. Deze uitspraken hebben me lichtelijk geïrriteerd.

De aantijging van gebrek aan transparantie is eveneens oneerlijk. Elk jaar legt De Lijn aan haar algemene vergadering een jaarrekening voor, met inbegrip van een verslag van het college van commissarissen, dat nu bestaat uit de bedrijfsrevisoren Van Passel, Mazars & Guérard cbv en Ernst & Young en partners. Elk jaar

publiceert De Lijn haar balans, resultaatrekening en analytische exploitatierekening in een jaarverslag, waarvan de jongste jaargang vrij van de website www.delijn.be/documentatie kan worden gedownload.

Blijkbaar is voor de studie in opdracht van de autobelangengroepen FEBIAC en Touring van deze nochtans publiek toegankelijke documenten geen gebruik gemaakt. De onderzoekers beklagden zich erover dat ze geen cijfers uit Wallonië konden krijgen, maar ook over het gebrek aan transparantie van de cijfers van De Lijn. Een blik op de website zou al heel wat hebben verhelderd. Bovendien is er binnen De Lijn een interne audit ingesteld.

Ik heb er geen probleem mee dat de vraag naar een bijkomend onafhankelijk controleorgaan zou gaan over een bijkomende externe audit boven op de interne audit, zolang dat geen dubbel werk met zich meebrengt. Maar moet zo'n onafhankelijk controleorgaan voor alle openbare vervoersmaatschappijen in dit land dan een federale instelling zijn, of een gezamenlijk beheerde instelling? Ik heb daar grote vragen bij. Ik zou niet graag hebben dat andere vervoersmaatschappijen zich komen mengen met onze vervoersmaatschappij. Ik kan mij niet indenken dat dat het standpunt is van het Vlaams Belang.

Zoals gezegd heb ik problemen met de cijfers die naar voren worden gebracht door de onderzoekers. Maar als we dat even terzijde laten, zien we dat de evolutie van de dotatie aan De Lijn een gevolg is van een bewuste en doordachte beleidskeuze, die geleid heeft tot bijzonder succesvolle cijfers bij het openbaar vervoer.

Gisteren is mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn, bekroond als overheidsmanager van het jaar. Zij heeft De Lijn vijf jaar lang bestuurd. Dat ze nu die bekroning krijgt, wijst er toch op dat in haar beleid geen sprake was van een gebrek aan transparantie, financiële controle en financieel evenwicht. Dat is een bijkomend element waar jullie rekening mee kunnen houden.

De verhoging van de dotatie van De Lijn heeft rechtstreekse gevolgen voor een ruimer aanbod, betere kwaliteit en een voluntaristisch tarievenbeleid. Gratis openbaar vervoer voor 65 plus en goedkope abonnementen voor volwassenen en gezinnen met kinderen zijn een essentieel onderdeel van dat succesverhaal.

Over de bedragen die vandaag besteed worden aan weginfrastructuur ga ik mij niet rechtstreeks uitspreken. Daarvoor verwijz ik u door naar mijn collega. Alleen wil ik erop wijzen dat het heel kortzichtig is om uitspraken te doen op basis van cijfers van de jongste jaren. Als je het even in een historisch perspectief plaatst, zie je dat de investeringen in de weginfrastructuur van de laatste 50 jaar geresulteerd hebben in het dichtste wegennet van Europa.

Uiteraard moeten we heel wat middelen uittrekken om dat wegennet op een deftige manier te onderhouden en enkele missing links in te vullen waar dat nodig is. Dit heeft in de Vlaamse Regering ook mijn volle steun. De afgelopen 50 jaar is dus ontzettend veel geïnvesteerd, terwijl we pas de laatste tien jaar echt bezig zijn met een inhaalbeweging op het vlak van openbaar vervoer, met de nodige beleidsimplicaties, die we toch succesvol mogen noemen.

Bovendien vind ik het vreemd dat in de onderzoeksresultaten exploitatie- en investeringsbudgetten gemakshalve door elkaar geklutst worden. Het is erg verschillend om te werken met exploitatiebudgetten ten opzichte van investeringsbudgetten. Exploitatiebudgetten komen elk jaar terug en hebben vooral te maken met de loonkosten van de chauffeurs. Dat is in niets vergelijkbaar met investeringskosten in bijvoorbeeld wegonderhoud of tramverlengingen.

Bij De Lijn vormen de investeringen dan ook minder dan 20 procent van het totale budget. U weet dat het een van mijn uitdagingen is om de investeringsbudgetten van De Lijn te verhogen, omdat een modern openbaar vervoer nood heeft aan verhoogde investeringen, niet het minst op tramverlengingen, lightrail en dergelijke meer. Ook inzake milieu-investeringen wachten ons nog enkele heel grote uitdagingen.

Merkwaardig is dat in die studie nergens gewag wordt gemaakt van externe kosten. Daar heeft de heer Vandenbroucke terecht op gewezen. Daarnet zijn al een aantal cijfers geciteerd. Niemand zal hier betwisten dat personenkilometers systematisch slechter scoren op externe kosten dan het openbaar vervoer, zowel op het vlak van broeikasgassen en luchtvervuiling, congestiekosten als verkeersveiligheid.

Ik geef kort nog twee bijkomende cijfers. De verkeersongevallen werden daarnet niet genoemd. Het risico op overlijden bij een verkeersongeval lag in 2003 bij personenvervoer op 0,64 per 100 miljoen personenkilometers. Voor de bus was dat 0,04. Hetzelfde geldt uiteraard voor luchtvervuiling. De kosten voor luchtvervuiling liggen met de auto 75 procent hoger dan die met de bus. En dan spreek ik nog niet over de elektrische tram, daar zijn de cijfers nog veel beter. Maar al die gegevens tellen volgens de onderzoekers van FEBIAC en Touring niet mee: "Externe kosten vormen geen objectieve basis om een oordeel te vellen tussen privé- en openbaar vervoer." Dat is bizar.

Welke maatregelen neem ik om een antwoord te bieden? Ik kom even terug op een aantal facetten omtrent de rapportering die De Lijn doet en ook móét doen, volgens het besluit van de Vlaamse Regering van 12 september 2003 betreffende de rapportering over het personenvervoer over de weg. Sinds dat besluit in wer-

king is getreden, bezorgt De Lijn elk jaar deze rapportering aan het departement – tegenwoordig is dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken – dat de gegevens opneemt in zijn Jaarboek Personenvervoer. Een van de elementen waarover gerapporteerd wordt, is het aantal reizigers per soort vervoerbewijs. De categorie ‘tussenkost door derden’ is daar één van.

In de beheersovereenkomst is ook een opsomming opgenomen van de indicatoren waarover – in het kader van de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering van de overeenkomst – moet worden gerapporteerd. Het gaat daarbij over het meten van de klantentevredenheid, milieu-investeringen, informatieverlening. Ik wijs erop dat deze indicatoren bepaald zijn in overleg met het Rekenhof, op vraag van het Vlaams Parlement, en dat ze allemaal opgenomen zijn in de beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse Regering. De kritiek over bijvoorbeeld het gebrek aan transparantie over het gebruik van De Lijn door mensen met een ‘Omnipas 65+’ is dus onjuist en misplaatst. U vindt al die gegevens op de website. Ik heb ze recent ook meegegeven in een antwoord op een schriftelijke vraag van een van uw collega’s.

Ik geef ze toch maar even mee: het gratis openbaar vervoer voor de Vlaamse 65-plussers werd ingevoerd tussen 1 januari en 1 oktober 2000. Sindsdien verstuurt De Lijn maandelijks een netabonnement aan alle personen die de daaropvolgende maand 65 jaar worden. Begin 2003 werden de eerste 65+-kaarten vervangen door de huidige ‘Omnipas 65+’, die geldig is tot en met 31 december 2007. Eind 2004 waren er door De Lijn 1.190.087 netabonnementen afgeleverd aan Vlaamse 65-plussers. Eind 2005 bedroeg het totale aantal afgeleverde abonnementen 1.253.545. Dat is misschien vooral een indicator voor de vergrijzing van de Vlaamse bevolking.

Ik geef die cijfers mee om te tonen dat de bepalingen in de studie redelijk gratis zijn. Door gewoon even door te klikken op de website van De Lijn en die van het Vlaams Parlement zouden al heel wat misverstanden kunnen worden vermeden.

Volgens de onderzoekers gaat de beheersovereenkomst ook in op een anti-autobeleid met de bepalingen over het verminderen van parkeerplaatsen en het gegeven dat deze overeenkomst stelt dat de regering via decretale initiatieven het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer zal stimuleren. Ook dit lijkt me een betwistbare en vooral politiek geïnspireerde stelling die onderzoekers onwaardig is.

Om te beginnen wordt in de overeenkomst wat parkeren betreft het respecteren van het standstillprincipe in de kernen van steden en gemeenten vooropgesteld, wat iets anders is dan het verminderen van parkeerplaatsen. En het vereenzelvigen van het loutere feit van het stimule-

ren van openbaar vervoer met een anti-autobeleid is een bijzonder conservatieve stelling waarvan ik hoop dat ze niet gedeeld wordt door het Vlaams Parlement.

Waar het de opdrachtgevers in essentie om gaat, blijkt duidelijk uit hun stelling over De Lijn dat “dit uiterst royaal gedoteerde overheidsbedrijf ook een probleem voor de uitbouw van een geliberaliseerde markt vormt”. Dit is opnieuw een weinig academische, maar vooral politieke stelling. Om te beginnen gaat het niet om een royaal maar correct gedoteerde openbare vervoersmaatschappij. Bovendien gaat deze stelling voorbij aan het feit dat De Lijn via Europese aanbesteding 258 miljoen euro aan omzet genereert voor de privé-sector, en dat zijn vaak Vlaamse kmo’s.

Deel ik de analyse over de oorzaken van onderbenutting van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer? Jullie weten dat ik – net als mijn voorganger – een warme pleitbezorger blijf van basismobiliteit. Ik zal die ook vervolledigen: volgend jaar zal 90 percent van de Vlamingen basismobiel zijn.

Ik ben ook erg blij met de opmerking van de heer Peumans. Uit de studie blijkt dat, als het decreet Basismobiliteit zou worden toegepast op Nederland, 80 percent basismobiel is in bepaalde delen van Nederland. Dat geeft alleen maar aan dat wij in Vlaanderen een belangrijke inhaalbeweging hebben gedaan om voor alle Vlamingen op zijn minst een basisaanbod aan openbaar vervoer te voorzien. Dat dat beleid succesvol is, blijkt overvloedig uit de cijfers.

Natuurlijk zijn we dan nog niet waar we moeten zijn. U weet dat ik met het Pendelplan het woon-werkverkeer naar voren geschoven heb als een van de topprioriteiten voor het openbaarvervoerbeleid en het mobiliteitsbeleid van de komende jaren. Dat betekent dat in de nieuwe middelen die te maken hebben met netmanagement, mijn prioriteit zal gaan naar het wegwerken van de missing links bij woon-werk- en woon-schoolverkeer. U weet overigens ook dat er geen sprake is van minder, maar vooral meer middelen voor het openbaar vervoer.

Ik waarschuw diegenen die denken dat je op een eenvoudige manier een tramverlenging kan leggen naar een bedrijventerrein. Dat zou bijzonder inefficiënt en slecht beleid zijn. Een bedrijventerrein dat afgezonderd ligt, is erg moeilijk bedienbaar met reguliere bedrijfslijnen van De Lijn, noch met tram- of busverlengingen. Dat komt omdat zoiets maar enkele uren per dag zinvol is. Daarom heb ik in het Pendelplan een Pendelfonds opgericht om op een creatievere manier het woon-werkverkeer naar bedrijventerreinen mogelijk te maken.

U hebt met andere woorden mijn volle steun als dit

parlement mij vraagt om meer in te zetten op woon-werkverkeer. Ik ben ook van plan dat te doen.

Ik heb iets meer tijd genomen om op de vraag te antwoorden, maar ik vond het belangrijk om op een aantal aspecten van de studie én van de vraag in te gaan.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, de cijfers zijn wat ze zijn, ik ga daar niet verder over discussiëren. De interpretatie van die cijfers is natuurlijk een andere zaak. Ik heb ook niet gezegd dat De Lijn een uiterst verlieslatende maatschappij is. Het is natuurlijk de taak van een instelling als De Lijn om met overheidsgeld vervoersaanbod te creëren.

Het onderzoek heeft wel een aantal pijnpunten blootgelegd die u moet kunnen aanvaarden. Bijvoorbeeld de externe kost, waar ook de heer Vandenbroucke naar verwijst, zoals milieu en files. Als er meer geïnvesteerd zou worden in de missing links en in de wetenschap om vervuiling door autoverkeer tegen te gaan, verminderen automatisch die externe kosten voor het autoverkeer.

Ik haal nogmaals aan dat er mijns inziens een zeer ondoordachte en milieuvriendelijke fiscale politiek gevoerd wordt op de brandstoffen. Het openbaar vervoer is nog steeds geen alternatief voor het autoverkeer. Met het huidige beleid zonder differentiëring en herziening van het aanbod zullen we er niet komen.

Mijnheer Vandenbroucke, wat betreft het masterplan: in het Antwerpse gaan alle tramlijnen langs grote gewestwegen. Ik heb niet de indruk dat de basismobiliteit daarmee gedekt wordt. Ik geloof ook niet dat het woon-werkverkeer bediend wordt met deze geldverslindende maatregelen.

Mevrouw de minister, bij de bespreking van het decreet Basismobiliteit hebben verschillende fracties – ook CD&V en VLD – erop aangedrongen om de bedrijventerreinen aan te doen. U wilt voorzien in de basisbehoefte voor iedere burger, maar ik denk dat het belangrijker is om het probleem van het woon-werkverkeer aan te pakken.

U spreekt ook over de opmerking van de onderzoekers over het registratiesysteem. U hebt dat systeem intussen bijgewerkt. Ik heb deze week vernomen dat u de cijfers van de abonnementen en dergelijke meer op een andere manier zult registreren. Die kritiek, die ook de heer Sauwens in het verleden al had geuit, was dus terecht.

Toch heb ik niet de indruk – en dat blijkt ook uit een aantal persartikelen – dat u een aantal kritieken uit deze studie positief ervaart. Als er kritiek wordt gegeven,

moet u daar ook de positieve kant van inzien. Daarom besluit ik deze interpellatie met de aankondiging dat ik een met redenen omklede motie zal indienen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik heb een korte reactie op wat mevrouw Van den Eynde zegt over die externe kosten, die automatisch zouden dalen wanneer wij zouden investeren in weginfrastructuur. Ik begrijp die redenering in het geheel niet. Ik begrijp niet hoe we met meer weginfrastructuur, dus meer gereden voertuigkilometers, een lagere externe kost gaan realiseren.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik vind dit toch wel belangrijk. Dat is natuurlijk de hele redenering op haar kop zetten. Wat is de filosofie van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, die aan de basis ligt van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat ook in de vorige legislatuur de basis vormde voor het regeerakkoord?

Wat betreft de weginfrastructuur is er nood aan enkele bijkomende missing links. Ik geef een voorbeeld dat heel goed illustreert wat we bedoelen met een missing link. De grootste missing link, die we hopelijk zullen kunnen wegwerken, is die van de Antwerpse ring. Het gaat om een beperkte nieuwe infrastructuur: niet goedkoop maar beperkt in aantal kilometers – het gaat niet om de aanleg van een nieuwe autosnelweg maar om het sluiten van de Antwerpse ring. Dat is nu eens een voorbeeld van een bijzonder zinvolle missing link, omdat je hier de capaciteit van de hele ring kan verdubbelen. Die wordt in twee richtingen beschikbaar, en bij calamiteiten kun je oplossingsgericht werken. Die missing link zou een deel van de externe kosten kunnen doen dalen, zijnde de filekost.

Mevrouw Van den Eynde, wat de andere externe kosten betreft, die stijgen elke keer als er wagens en vrachtransport bij komen. U weet dat het mij na aan het hart ligt, en dat we nog altijd moeten zoeken naar efficiënte oplossingen. U weet dat ik er een paar heb voorgesteld. De industrie doet haar deel voor de Kyoto-doelstellingen. Er zijn twee sectoren waar we heel wat meer inspanningen moeten leveren: de individuen en de huishoudens enerzijds, de transportsector anderzijds. Daar geldt dat elke bijkomende individuele gereden kilometer een probleem vormt voor de CO₂-uitstoot.

Als uw redenering juist zou zijn, en u zou bijvoorbeeld de fileproblematiek op het stukje autosnelweg van Leuven naar Brussel moeten oplossen, dan – zo wijzen berekeningen uit – zou u dat stukje autosnelweg moe-

ten verdubbelen. Maar we weten tegelijk dat binnen een aantal jaren het verkeer opnieuw zou stilstaan. Enkel maar – zonder enige visie – nieuwe wegen aanleggen, trekt sowieso extra verkeer aan, wat alleen maar leidt tot extra externe kosten. Dat maakt Vlaanderen onleefbaar, mevrouw Van den Eynde. Dat is de verantwoordelijkheid die we met zijn allen zullen moeten nemen.

Vandaar: missing links, ja, maar de oplossing van de mobiliteit zal voor een deel in het openbaar vervoer liggen en voor een deel in een andere omgang met onze automobilititeit. Daarover hebben we het hier nog niet uitgebreid gehad. Ik heb dat ook verweten aan Touring en FEBIAC: het zou bijzonder verhelderend en aangenaam geweest zijn om eindelijk eens te kunnen vaststellen dat de belangenorganisatie van de auto's – die er moet zijn en die haar taak heeft – eens met creatieve oplossingen voor de dag zou komen. Een van de creatieve oplossingen bestaat er bijvoorbeeld in om eens te spreken over de lege auto's die rondrijden, mevrouw Van den Eynde, in plaats van te discussiëren over de lege bussen die er allang niet meer zijn.

Wat betreft de bedrijventerreinen: ik herhaal dat het zinvol is om extra openbaar vervoer te genereren voor bedrijventerreinen die groot genoeg zijn en die aansluiten bij steden en bij andere mobiliteitsaantrekkende polen waar heel veel mensen wonen, werken en winkelen. U zult merken dat dit mijn mobiliteitsprioriteit is voor het komende jaar.

In stedelijk gebied, en daar werken nog altijd de meeste mensen, zal de komende jaren extra openbaar vervoer worden gegenereerd. Voor afgelegen, losliggende bedrijventerreinen, die niet gelinkt zijn aan stedelijke gebieden, is het veel moeilijker om met gewoon openbaar vervoer reguliere lijnen te ontwikkelen. Daar zullen andere oplossingen nodig zijn, ik ben daar ook volop mee bezig. Het zou een bijzonder inefficiënt en slecht gebruik van overheidsgeld zijn om een bus te doen rijden naar een bedrijventerrein dat ergens op de buiten ligt: een bus die 's morgens en 's avonds wel vol zit maar waarop verder een hele dag lang niemand zit. Daar moet je andere systemen van collectief vervoer instellen. Ik ben daar volop mee bezig.

Ik weet niet waar u het haalt dat er nieuwe registratiesystemen van de abonnementen komen. Er zal alleen een nieuw registratiesysteem komen als we op trams en bussen exact kunnen meten hoeveel mensen er in- en uitstappen. Daarvoor hebben we een heel nieuw systeem nodig. We zijn daarmee bezig, maar het zal nog enkele jaren duren. Tot dan zal het huidige registratiesysteem gehandhaafd blijven.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voor-

zitter, mevrouw de minister, ik denk dat het een nuttig debat was. Het is natuurlijk jammer dat het enkel een interpellatie was. Het verdient misschien wel opvolging, zodat we er eens verder over praten. In de commissie of in een ruimere groep. We verschillen natuurlijk in politieke visie. Wij zullen onze visie dan ook vertalen in een motie.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mevrouw de minister, u hebt gelijk als u stelt dat er een groot probleem is met personenwagens waar maar één persoon in zit. Ik heb maanden geleden eens voorgesteld om personenwagens met drie of vier mensen op de vrije busbanen toe te laten. U was daar toen tegen. Dat begrijp ik helemaal niet, want het is in tegenspraak met wat u zojuist hebt gezegd. Toen, meen ik mij te herinneren, hebt u gezegd dat u eraan dacht om eventueel taxi's op die rijstroken toe te laten. Dat vind ik ook helemaal zinloos, want we doen het toch niet voor mensen met veel geld? Die kunnen een taxi nemen en dan iedereen in de file voorbijrijden en wuiven.

Wij hebben miljarden geïnvesteerd in onze weginfrastructuur. Als ik naast zo'n busrijstrook in de file sta en ik reken eens uit hoeveel percent van de tijd die rijstrook wordt gebruikt... U zou daarmee het fileprobleem gedeeltelijk kunnen oplossen. Dat zou ook tot minder CO₂-uitstoot leiden, enzovoort. Als u blijft zeggen dat dit geen goede oplossing is... Ik kan het alleen maar voorstellen: auto's met drie of meer personen op de vrije busbanen toelaten. Dat zou voor iedereen een groot voordeel betekenen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik kan u, mijnheer Van Gaever, nu alleen hetzelfde antwoorden als wat ik u toen heb geantwoord. We moeten wél eens bekijken of carpoolstroken zinvol zijn op onze autosnelwegen en eventueel andere grote gewestwegen. Dat is een ander debat. De bestaande vrije busbanen openstellen voor carpoolers zou opnieuw de doorstroming van het openbaar vervoer ondermijnen. Bovendien zou het heel moeilijk te controleren zijn. Daarom gaan we enkel goed controleerbaar collectief vervoer toelaten op de vrije busbanen.

Ik betreur dat u vindt dat taxi's daarvoor niet in aanmerking komen. Ik ben daar een zeer grote voorstander van. Ik betreur dat taxi's zo duur zijn. Misschien moeten we eens kijken of we de prijs van de taxi's niet op de een of andere manier kunnen verlagen of stimuleren. Ik stel vast dat mensen die geen wagen hebben, gezinnen waar geen tweede of geen eerste wagen meer aanwezig is, taxi's als hun openbaar vervoer beschouwen. En het gaat dan niet om grote verdiemers. Het zijn

gewoon mensen die in hun leven een duurzame keuze hebben gemaakt en die waar het openbaar vervoer geen alternatief biedt – wat regelmatig voorkomt, daarvan ben ik mij ten volle bewust – de taxi als een soort van tweede wagen nemen.

En straks stappen ze in Cambio- of autodeelprojecten. Dat is een moderne visie op openbaar vervoer: ik moet niet zelf een auto bezitten of een monogame relatie hebben met mijn wagen, maar ik gebruik het openbaar vervoer en daarnaast een taxi en daarnaast nog andere vormen van openbaar vervoer. In die richting moeten we evolueren.

Zo gezien is de taxi complementair aan het openbaar vervoer. We zijn daar volop mee bezig. Dat moet uitgewerkt worden, er moet ook signalisatie worden aangebracht. De bestaande vrije busbanen moeten worden geopend voor taxi's, maar uiteraard ook voor collectief woon-werkverkeer. Bussen die in opdracht van bedrijven rijden, moeten daar ook op kunnen. Dat gaat de capaciteit van de vrije busbanen verhogen, vooral met collectief vervoer. Daar ben ik een grote voorstander van. Daarnaast denk ik dat het zinvol is om te onderzoeken of carpoolstroken kunnen worden voorzien op onze autosnelwegen – maar dat is iets anders dan de bestaande vrije busbanen.

De heer Jan Peumans: Wij hebben een nieuwe terminologie: monogame relatie met de wagen. Ik denk, en de suggestie is hier gedaan, mevrouw de minister, dat wij meer aandacht moeten hebben voor cijfermateriaal over hoe de Vlaming zich verplaatst. Ik heb daar trouwens al een aantal vragen over gesteld, ook aan u. Ik heb het niet over de cijfergegevens van De Lijn en zo, wel in het algemeen over het verplaatsingsprofiel van de Vlaming. Op dat gebied denk ik dat er toch nogal wat mankementen zijn. Ik heb de studie gelezen van die twee professoren. Die gebruiken allerlei bronnen en doen wat aan benchmarking. Ik weet niet welke wetenschappelijke onderzoeksmethode men daar hanteert. Daarna is er weer een studie van de Vlaamse Gemeenschap gekomen, 'Vlaanderen Beweegt' of zo, over het bewegingsprofiel van twee- of drieduizend gezinnen. Op dat gebied blijft hier een dringende behoefte bestaan.

Gaan we nog iets doen met de suggestie om die twee professoren eens uit te nodigen? Niemand heeft daar behoefte aan? Dan doe ik dat zelf, los van deze commissie. Met iemand met de titel van professor doctor, die dit soort van studies publiceert, wil ik wel eens in debat treden. Al was het maar over de beheerscontracten. Er zou dus niets goeds zijn aan de beheerscontracten, terwijl dat toch een van de fundamentele onderdelen is van het Beter Bestuurlijk Beleid. Ik heb het meegemaakt toen de eerste beheersovereenkomst werd gemaakt met De Lijn. Dat is nu toch een element waarbij je als parlementslid toch alle mogelijkheid hebt om de minister te vragen wat de invulling daarvan is.

De heer Joris Vandenbroucke: Een inhoudelijk debat met twee professoren van wie we net hebben gezegd dat hun studie op niets trekt: daar zie ik de meerwaarde niet van in.

De heer Jan Peumans: Ik zou hen graag eens confronteren met hun opvattingen.

De heer Joris Vandenbroucke: Moeten we dat in dit huis doen?

Mevrouw Annick De Ridder: Daarover kan worden gedebatteerd. Het is niet aan ons om in afwezigheid van de professoren te bepalen dat hun studie op niets trekt. Een andere studie, die destijds aan de VUB is gevoerd, trok blijkbaar wel op veel. Bij de discussie over de 80 kilometer voor vrachtwagens is er ook langs verschillende kanten gezegd dat die studie niet geloofwaardig was. Anderen vonden van wel. Ik vind dat we die mensen minstens kunnen uitnodigen.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door mevrouw Van den Eynde werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. De motie moet uiterlijk 48 uur na de vergadering ingediend zijn.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verharding van trambeddingen voor gebruik als vrije busbaan

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, in uw beleidsnota Mobiliteit wijst u op de voordelen van de vrije tram- en busbanen. Die garanderen een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. U benadrukt dat die vrije tram- en busbanen zich niet beperken tot nieuwe lijnen maar ook zullen worden uitgebouwd om op bestaande tram- en buslijnen een betere doorstroming te garanderen. Vaak vergt dat een volledig nieuwe inrichting van de weg met, daarmee gepaard gaand, een betere voorziening voor zwakke weggebruikers. Dat brengt aanzienlijke kosten met zich mee. Nu merk ik ook dat er in veel gevallen, of toch zeker af en toe, ook al een vrije trambedding aanwezig is op het ogenblik dat men de discussie start over het al dan niet realiseren van een parallelle vrije busbaan.

Ik moet wel toegeven dat die vrije trambedding vaak

onverhard is of enkel voorzien is van een laag grind. De verharding van de vrije trambedding om een combinatie te maken van een vrije tram- en busbaan, moet mee worden opgenomen in de discussie. In Antwerpen wordt vaak beslist om een vrije busbaan naast een vrije trambedding te leggen, waardoor de auto-infrastructuur wordt ingeperkt.

Mevrouw de minister, onderzoekt u of een vrije trambaan kan worden verhard tot een vrije busbaan? Hoeveel kost dat? Hoeveel bestaande onverharde trambeddingen zouden zo dienst kunnen doen als vrije busbaan? Kunnen we daar bij het aanleggen van vrije busbanen in de toekomst rekening mee houden? Zo wordt het een win-win situatie, omdat de doorstroom van het openbaar vervoer wordt gerealiseerd zonder vermindering van capaciteit voor de bestaande autoweg.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Er is een groot verschil tussen de technische vereisten voor vrije busbanen en voor een vrije trambedding. Vrije busbanen vragen een monolieten verharding in asfalt of beton en een aangepaste fundering met een continue korrelverdeling of een cementgebonden fundering. Vrije trambeddingen gebruiken een open ballastfundering. Op een open ballastfundering kan geen monolieten verharding worden aangebracht. Bij een vrije tram-busbaan wordt de fundering aangepast voor een monolietverharding en wordt de railbevestiging en -oplegging aangepast aan de monolietverharding.

Aangezien trams hun spoor volgen, kan de breedte van een trambaan beperkt blijven tot 6 meter. Een busbaan heeft, rekening houdend met de breedte van de bus en de buitenspiegels, minimum 7 meter nodig. Om van een trambaan een busbaan te maken, moeten we verbreden. Dat betekent dat we de hele trambaan moeten heraanleggen. Aangezien de meeste bestaande, onverharde, vrije trambeddingen onvoldoende breed zijn en een aangepaste fundering hebben, komen er geen bestaande trambanen in aanmerking om te worden omgevormd tot een tram-busbaan, zonder grote infrastructurele aanpassingen.

Dat wordt in elke evaluatie besproken. De Lijn heeft in het verleden al een aantal trambeddingen omgevormd tot vrije tram-busbaan. In het kader van de begeleidende maatregelen tijdens de werken aan de Antwerpse ring werden veel maatregelen genomen om dat mogelijk te maken. Ook in Gent, Oostende en Blankenberge werden een aantal gecombineerde tram-busbanen gecreëerd.

Meestal gaat het om kleine deelprojecten. De kusttram aan zee heeft maar een beperkt aantal plaatsen waar ook een bus kan rijden. Sommige plaatsen in stedelijke omgevingen komen hiervoor in aanmerking. In Oostende zijn we bezig met gecombineerde spoorvernieuwingen

aan de Koningsstraat en de Nieuwpoortse Kaai. Waar het kan, zullen we dat doen.

Aangezien het aanleggen van een gecombineerde tram-busbaan aanzienlijke investeringskosten met zich meebrengt, wordt het vooral overwogen wanneer het tramspoor of de hele weg aan vernieuwing toe is. Op dat ogenblik wordt met de wegbeheerder onderzocht op welke manier de trambaan kan worden verbreed tot een tram-busbaan. Soms kan de nodige breedte worden gevonden door de rijweg te versmallen zonder dat er moet worden ingeboet op het aantal rijstroken. Indien ook de weg aan vernieuwing toe is, wordt het hele profiel herbekeken en wordt de ruimte voor de fietser en de voetganger als prioriteit gesteld.

Dan wordt er overgegaan tot een volledige heraanleg van gevel tot gevel en worden de nutsleidingen en de riolering ook dikwijls vernieuwd. Dat gebeurt in het Masterplan in Antwerpen. Ik zou niet willen dat omwille van financiële discussies beslist wordt om enkel de tramverlenging te realiseren. Vanuit het mobiliteits-oogpunt is dat belangrijk, maar net zo belangrijk zijn de heraanleg van het hele wegprofiel, de aandacht voor de zwakke weggebruiker en het veilig maken van kruispunten.

Waar het kan, wordt het in overweging genomen, maar het is niet voor de hand liggend. Ik heb een lijst van uitgevoerde projecten. Ik kan die overmaken. We hebben geen lijst van de mogelijkheden. Dat wordt elke keer op het rollend programma bekeken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, mag ik ervan uitgaan dat, als er investeringsruimte is en als de straat volledig wordt heraangelegd, het wordt gedaan? Kunnen de afzonderlijke busstroken in de Belgiëlei in Antwerpen worden gezien als een overgangsfase tot er voldoende middelen zijn voor aanpassingen?

Minister Kathleen Van Brempt: De Belgiëlei is een goed voorbeeld van wat op termijn zinvol kan zijn. Het betekent dat heel de weg moet worden aangelegd, en dat is vooral werk voor het agentschap Infrastructuur. Het is aan minister Peeters om te beslissen of de gewestweg helemaal moet worden heraangelegd. Dan moet niet alleen de trambedding worden vernieuwd. De zin van een vrije tram- en busbaan moet worden onderzocht. Dat is een heel belangrijk mobiliteitsknooppunt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Marc van den Abeelen treedt als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de voorstellen van de Brusselse minister van Mobiliteit om Brusselse tramlijnen door te trekken tot in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Christian Van Eyken tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de plannen om tramlijnen van de MIVB door te trekken tot in Vlaanderen

De voorzitter: De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is de meeste Vlaamse media ontgaan, maar op 19 oktober pleitte uw Brusselse collega van Mobiliteit op een congres over mobiliteit en grootstedenbeleid in de VUB voor tramverbindingen tussen Brussel en een aantal gemeenten in Vlaams-Brabant. Dat het om meer gaat dan het zoveelste ideeetje, blijkt uit het feit dat er volgens Brussels minister Smet nu al wordt gepraat met het Vlaamse Gewest over het opstarten van enkele proefprojecten. De gesprekken zouden eerlang zelfs formeler worden.

Het uitbreidingsproject zou worden opgenomen in een strategisch investeringsplan dat de toekomst van de Brusselse openbare vervoersmaatschappij uitstippelt. Het gaat over een discussie die losstaat van de besprekingen over het Gewestelijk Expresnet (GEN), dat de capaciteit van het huidige spoorwegnet naar Brussel wil verhogen, zodat de verschillende vervoersnetwerken daar beter op kunnen aansluiten.

De eerste zorg van minister Smet zou toch moeten bestaan uit het beter functioneren van het openbaar vervoer in zijn gewest, en het verwezenlijken van de ontbrekende schakels die nog altijd bestaan. Ik denk bijvoorbeeld aan de metroverbinding naar het VUB-ziekenhuis in Jette. Minister Smet geeft de indruk dat hij liever extramurosplannen maakt. Hij denkt niet alleen aan het doortrekken van bestaande MIVB-lijnen, maar ook aan volledig nieuwe trajecten. In De Morgen zegt hij: “De stad stopt niet aan de gewestgrens, de tramlijnen wel. Dat is onlogisch.”

Omdat minister Smet insinueert dat daarover besprekingen aan de gang zijn met Vlaanderen, wil ik enkele vragen stellen, en niet alleen over de praktische en financiële aspecten. Wie financiert dergelijke werken en wie staat in voor het onderhoud? Halverwege de jaren negentig was er een dispuut tussen het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over tramlijn 58 naar Vilvoorde. Brussel stelde toen dat de vernieuwing van de MIVB-tramsporen die in het Vlaamse Gewest

lagen, door Vlaanderen zou moeten worden bekostigd, op grond van het territorialiteitsbeginsel, dat zegt dat de investeringen van de stedelijke en lokale vervoersinfrastructuur ten laste vallen van het gewest waarin ze worden uitgevoerd.

De vraag naar financiering is interessant genoeg, maar misschien wat voorbarig in dit stadium. Wat minister Smet suggereert, gaat verder dan het aanleggen van tramsporen tussen Brussel en Vlaanderen, zoals is gebeurd tussen Antwerpen en het Waasland. Het gaat over een aantal Vlaamse en Brusselse gemeenten. Juist daar zit het probleem.

De Vlaamse Regering tracht voor de Vlaamse Rand een beleid te voeren dat erop gericht is het Vlaamse karakter van de streek rond Brussel te ondersteunen en waar mogelijk te verstevigen. Daarbij wordt nogal wat aandacht geschonken aan het territorialiteitsbeginsel. De uitbreiding van de Brusselse tramlijnen in Vlaanderen, en de redenering die erachter zit – de stad houdt niet op aan de gewestgrens – doet afbreuk aan het beleid van de Vlaamse Regering in de Vlaamse Rand.

De uitvoering van dit project versterkt het bestaande beeld dat de periferie deel uitmaakt van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Dat beeld wordt in de hand gewerkt door de MIVB, die het niet zo nauw neemt met de talenkennis van het personeel dat wordt ingezet in Brussel en op lijnen die de gewestgrens overschrijden. Het versterkt ook de aanspraken van heel wat – voornamelijk Franstalige – politici op de Vlaamse Rand.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van de plannen van uw Brusselse collega? Met wie werd er aan Vlaamse kant gesproken over het opstarten van enkele proefprojecten? Zijn er al concrete afspraken over formele gesprekken over de uitbreiding van het Brusselse tramnet in Vlaanderen? Zou het niet veeleer een initiatief van De Lijn moeten zijn, die lijnen naar Brussel trekt, omdat vooral mensen uit de Rand gebruik zouden maken van die nieuwe tramlijnen? Hoe staat u tegenover mogelijke politieke implicaties van dit project? Welke regeling inzake onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur geldt er nu voor de bestaande tramlijnen van de MIVB die het Vlaamse Gewest aandoen? Zijn er afspraken over de talenkennis en het taalgebruik van het MIVB-personeel dat wordt ingezet op de lijnen die in het Vlaamse Gewest komen? Dat laat op dit ogenblik te wensen over. Het illustreert wat ons te wachten staat als de droom van minister Smet uitkomt.

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

De heer Christian Van Eyken: Mevrouw de minister, collega's, als de mobiliteit in de Rand verbetert, mag

dat niet enkel communautair worden bekeken. Elke verbetering komt ten goede van alle inwoners, zowel Franstalige als Nederlandstalige. Er moet worden gezocht naar een praktische oplossing.

Brussels minister Smet heeft inderdaad een uitbreiding bekendgemaakt van het Brusselse tramnetwerk. Hij spreekt over nieuwe trajecten, over problemen op bepaalde lijnen, onder andere tussen Asse en Diegem, over de verlenging van de metrolijn vanuit Oudergem, over de verlenging van tramlijn 91, die nu stopt aan de grens met Drogenbos, tot Ruisbroek.

Hij heeft het voorbeeld van Antwerpen aangehaald, waar de uitbreiding naar de buitengemeenten een succes is gebleken. Die uitbreiding vergt natuurlijk nieuwe infrastructuurwerken op het Brusselse grondgebied. Er wordt gesproken over een nieuwe tunnel aan het noordstation en trein- en tramverbindingen op gelijke bedding. Al die ideeën zouden passen in een langetermijnplan. In krantenartikels wordt gesproken over 2025.

Ik heb nog een opmerking over de mobiliteit en het openbaar vervoer rondom Brussel. Er is hier al verschillende keren geopperd dat we iets moeten maken van het Brabant-Brussel-net: verbindingen die niet alleen die niet alleen stervormig zijn, maar ook cirkelvormig rond Brussel. Er zijn enkele lijnen van De Lijn die dat momenteel doen, zoals de Druivenlijn, die Groenendaal met Machelen verbindt. In het algemeen denk ik toch dat daar nog enkele missing links zijn.

Hoever staat men met die circulaire verbindingen rondom Brussel? Hoever staan de gesprekken met uw collega uit Brussel over deze plannen? Om een deftig openbaar vervoernetwerk te krijgen moeten er effectief afspraken komen met de andere vervoersmaatschappijen: de MIVB en zelfs de TEC uit Wallonië, die ook verbindingen maakt naar Brussel. Wat is dus de stand van zaken in het overleg tussen de drie openbare vervoersmaatschappijen?

Zijn er afspraken met Brussel om geen overlapping van de lijnen te krijgen, wat nodig is voor de rentabiliteit? Als de Brusselse minister Pascal Smet denkt aan een bepaalde lijn, moeten we eerst kijken of die niet beter aangelegd wordt door De Lijn dan door de MIVB, omdat er anders concurrentie zou kunnen zijn.

Ten slotte, als er toch al gesprekken aan de gang zijn, over welke lijnen gaat het nu concreet in het project van de Brusselse minister?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Uiteraard was ik op de hoogte van de ideeën van mijn Brusselse collega. Wij hebben veel formele, maar vooral ook veel informele

contacten. En daarin had hij reeds zijn intenties kenbaar gemaakt. Er is zelfs al op verder gewerkt.

Wat is de stand van zaken van een overlegd openbaar vervoernetwerk in en rond Brussel tussen De Lijn, de MIVB en de TEC? Tussen de openbare vervoermaatschappijen wordt regelmatig overleg gepleegd, zowel trilateraal binnen de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer als ook bilateraal tussen de MIVB en De Lijn. Wat dat laatste betreft zijn er eind vorig jaar werkgroepen opgestart die zich buigen over een aantal hangende problemen tussen De Lijn en de MIVB, onder meer de vervoerbewijzen en de tarieven, en het openbaar vervoeraanbod in en rond Brussel.

In die laatste werkgroep kwamen de gewestgrensoverschrijdende lijnen al ter sprake. Er werd afgesproken om de eventuele uitbreidingen op Vlaams en Brussels grondgebied te onderbouwen met potentieelstudies alvorens concrete projecten op te starten. We hebben afgesproken om vooral te kijken waar de grote mogelijkheden liggen om gezamenlijk een aantal initiatieven te ontplooien. Die studies moeten nog worden opgestart. We zitten dus nog in het prille begin.

Daarnaast is ook overleg voorzien met de NMBS. Onder meer voor de studie van mogelijke lightrailverbindingen is recent een stuurgroep opgericht met vertegenwoordigers van de NMBS, De Lijn, MIVB en TEC. Ik ben een grote voorstander van lightrail en we proberen dat daarmee van de grond te krijgen. Op initiatief van deze stuurgroep worden een aantal mogelijke case-study's inzake lightrail uitgevoerd. Voor het Brusselse is als casestudy geopteerd voor de verbinding Brussel-Asse-Aalst, waarbij we ook van bestaande NMBS-infrastructuur gebruik zouden kunnen maken. Ik heb nog een opmerking over de mobiliteit en het openbaar vervoer rondom Brussel. Er is hier al verschillende keren geopperd dat we iets moeten maken van het Brabant-Brussel-net: verbindingen die niet alleen die niet alleen stervormig zijn, maar ook cirkelvormig rond Brussel. Er zijn enkele lijnen van De Lijn die dat momenteel doen, zoals de Druivenlijn, die Groenendaal met Machelen verbindt. In het algemeen denk ik toch dat daar nog enkele missing links zijn.

Hoever staat men met die circulaire verbindingen rondom Brussel? Hoever staan de gesprekken met uw collega uit Brussel over deze plannen? Om een deftig openbaar vervoernetwerk te krijgen moeten er effectief afspraken komen met de andere vervoersmaatschappijen: de MIVB en zelfs de TEC uit Wallonië, die ook verbindingen maakt naar Brussel. Wat is dus de stand van zaken in het overleg tussen de drie openbare vervoersmaatschappijen?

Zijn er afspraken met Brussel om geen overlapping van de lijnen te krijgen, wat nodig is voor de rentabiliteit?

Als de Brusselse minister Pascal Smet denkt aan een bepaalde lijn, moeten we eerst kijken of die niet beter aangelegd wordt door De Lijn dan door de MIVB, omdat er anders concurrentie zou kunnen zijn.

Ten slotte, als er toch al gesprekken aan de gang zijn, over welke lijnen gaat het nu concreet in het project van de Brusselse minister?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Uiteraard was ik op de hoogte van de ideeën van mijn Brusselse collega. Wij hebben veel formele, maar vooral ook veel informele contacten. En daarin had hij reeds zijn intenties kenbaar gemaakt. Er is zelfs al op verder gewerkt.

Wat is de stand van zaken van een overlegd openbaar vervoernetwerk in en rond Brussel tussen De Lijn, de MIVB en de TEC? Tussen de openbare vervoermaatschappijen wordt regelmatig overleg gepleegd, zowel trilateraal binnen de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer als ook bilateraal tussen de MIVB en De Lijn. Wat dat laatste betreft zijn er eind vorig jaar werkgroepen opgestart die zich buigen over een aantal hangende problemen tussen De Lijn en de MIVB, onder meer de vervoerbewijzen en de tarieven, en het openbaar vervoeraanbod in en rond Brussel.

In die laatste werkgroep kwamen de gewestgrensoverschrijdende lijnen al ter sprake. Er werd afgesproken om de eventuele uitbreidingen op Vlaams en Brussels grondgebied te onderbouwen met potentieelstudies alvorens concrete projecten op te starten. We hebben afgesproken om vooral te kijken waar de grote mogelijkheden liggen om gezamenlijk een aantal initiatieven te ontplooiën. Die studies moeten nog worden opgestart. We zitten dus nog in het prille begin.

Daarnaast is ook overleg voorzien met de NMBS. Onder meer voor de studie van mogelijke lightrailverbindingen is recent een stuurgroep opgericht met vertegenwoordigers van de NMBS, De Lijn, MIVB en TEC. Ik ben een grote voorstander van lightrail en we proberen dat daarmee van de grond te krijgen. Op initiatief van deze stuurgroep worden een aantal mogelijke casestudy's inzake lightrail uitgevoerd. Voor het Brusselse is als casestudy geopteerd voor de verbinding Brussel-Asse-Aalst, waarbij we ook van bestaande NMBS-infrastructuur gebruik zouden kunnen maken. Er is een duidelijk onderscheid tussen enerzijds de contacten met de MIVB, waar we gaan kijken welke studies nodig zijn om potentieelonderzoeken te doen, en anderzijds de stuurgroep die samen met de NMBS is opgericht om een aantal lightrailprojecten onder de loep te nemen.

Zijn er afspraken om geen zelfde verbindingen te verzekeren door de verschillende vervoersmaatschappijen en

welke regeling geldt er voor de op dit ogenblik bestaande tramlijnen van de MIVB in het Vlaamse Gewest? De nodige afspraken zijn vastgelegd in het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. In artikelen 2 en 3 van dat akkoord wordt het beheer van gewestgrensoverschrijdende lijnen geregeld. In principe is De Lijn de beheerder voor alle lijnen in Vlaanderen, maar kan het beheer worden toevertrouwd aan de MIVB. Concurrentie op eenzelfde verbinding tussen De Lijn en de MIVB wordt op die manier vermeden.

Artikel 6 van dit akkoord handelt over de investeringen in nieuwe tramlijnen of uitbreidingen van bestaande tramlijnen. In het verleden waren investeringen in MIVB-tramlijnen op Vlaams grondgebied ten laste van het Vlaamse Gewest. Het is evident dat toekomstige tramverlengingen op Vlaams grondgebied door het Vlaamse Gewest worden gedragen. Over de exploitatie van een tramlijn die ver buiten het Brusselse Gewest gaat, zullen wel nog bijkomende afspraken nodig zijn.

Het spreekt voor zich dat we dat niet zullen overlaten aan de MIVB alleen. Onder welke constructie dat gebeurt, zullen we bekijken als het zover is. Het zal zeker niet zo zijn dat wij de tramverlengingen bekostigen op Vlaams grondgebied en ons voor de rest niets aantrekken van de exploitatie.

Wat betreft de concrete lijnen kent u de intenties van de Brusselse minister. Hij heeft die ook kenbaar gemaakt in de krant. Ik wil mij vooral verlaten op een aantal studies die we gezamenlijk zullen opstarten om te zien of er genoeg potentieel is. Pas dan zullen we vanuit Vlaanderen bepalen wat onze politieke prioriteiten zijn. U weet dat we bezig zijn met tramverlengingsprojecten in Antwerpen en Gent, dat er studies bezig zijn voor West-Vlaanderen, met onder meer het verlengen en het optimaliseren van de kusttram. In dat globale plaatje wil ik als bevoegd minister, samen met de collega's, de regering en het parlement, bepalen wat de absolute prioriteiten zijn.

Wat Brussel betreft spreekt het voor zich dat alles gelinkt moet worden aan het Gewestelijk Expresnet. De plannen zijn complementair met het GEN, zoals de Brusselse minister ook al heeft gezegd. Wat ik aantrekkelijk vind in de voorstellen van de heer Smet, is dat hij op langere termijn redeneert. We moeten dat ook voor Vlaanderen doen.

Ik zie dat er een link wordt gelegd tussen enerzijds de mobiliteitsproblematiek en de mogelijke verlenging van de tramlijn van Brussel naar Vlaanderen, en anderzijds de communautaire discussies. Ik begrijp wel dat

die discussie plaatsvindt, maar ik betreur ze. We gaan de verfransing van de Rand rond Brussel bevorderen noch tegenhouden met een tramverlenging. Ik geloof daar niet in. Op die manier verzwaar je de mobiliteitsproblemen met andere problemen. Dat is niet nodig.

De mobiliteitsproblemen rond Brussel, waar vooral de Vlamingen in de Rand en in Vlaams-Brabant waanzinnig veel onder lijden, zijn vele malen groter dan in de rest van Vlaanderen, inclusief Antwerpen. En u weet dat ik van Antwerpen ben: ik zou nooit iets zeggen dat Antwerpen schaadt.

Toch denken we heel voluntaristisch over het oplossen van de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen – denk aan het Mobiliteitsplan, het BAM-verhaal en alles wat daarmee te maken heeft – en zijn we vrij voorzichtig wat betreft het nadenken op langere termijn omtrent de mobiliteitsproblemen om en rond Brussel. We hebben het GEN waarin we participeren, we hebben START, en we hebben het regionet Brabant-Brussel, waar daarnet al naar verwezen is en waarin we dus ook investeren.

Wat betreft moderne tramverlengingen en lightrailprojecten van en naar Brussel mogen we in Vlaanderen de boot zeker niet missen. Laten we met een open vizier die discussie aanvatten. Laten we ons vandaag niet vastpinnen op trajecten, maar laten we ook geen dogma's hanteren als het erop aankomt de mobiliteitsproblemen rond Brussel aan te pakken.

Wat betreft de talenkennis, wil ik hier verwijzen naar de vigerende taalwetgeving waaraan ook het MIVB-personeel is onderworpen. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is tweetaligheid sowieso een vereiste. Mochten we ooit dit soort projecten starten, vind ik dat een debat op zich waard. Het spreekt voor zich dat er niet één trambestuurder op Vlaams grondgebied kan rijden zonder perfect de Nederlandse taal te beheersen. Ik wil dat nu al heel duidelijk stellen.

Er zijn een aantal vigerende taalwetgevingen. Als er nieuwe projecten komen, kunnen die misschien een hefboom zijn om een aantal afspraken verder uit te breiden.

De voorzitter: De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen: Mevrouw de minister, ik heb begrepen dat het allemaal nog een beetje in een beginstadium verkeert, dat er nog heel wat moet worden gestudeerd en dat er nog politieke prioriteiten moeten worden bepaald. Daartegenover staat dat u mij toch een beetje verontrust. U zegt terecht dat mobiliteit een heel belangrijke aangelegenheid is, maar er is hier in de Rand rond Brussel toch een evolutie aan de gang die voor heel de Vlaamse Regering van belang is en dan ook

al haar aandacht verdient. Ik denk dat de Vlaamse Regering dat ook inziet. Dat er een minister is die bevoegd is voor de Vlaamse Rand, toont aan dat de Vlaamse Regering dat aspect belangrijk vindt of zou moeten vinden. Ik heb niet de indruk dat u daar echt van doordrongen bent. Het is typisch dat men langs Franstalige kant dergelijke dossiers, die de evidentie zelf lijken, gebruikt om aan te tonen dat het Brusselse Gewest groter is dan de negentien gemeenten. U zult ongetwijfeld in de heer Van Eyken een partner vinden die samen met u zal beweren dat de plannen van de heer Smet en de uitbreidingsplannen van de MIVB de hele bevolking ten goede komen.

Ik ben blij dat u dat aspect van de taalkennis toch even hebt aangeraakt. U zegt dat u ervoor zult zorgen – als het ooit tot een uitbreiding komt van de nieuwe lijnen van de MIVB – dat de exploitatie ervan zal gebeuren in regel met de taalwetgeving. Ik hoor u dat heel graag zeggen. Misschien kunt u al eens zorgen voor de lijnen die nu al in Vlaanderen rijden en waar dat helemaal niet het geval is. Dat wordt al sinds jaar en dag aangeklaagd. Ik heb daarvoor in het verleden al ettelijke malen vragen gesteld aan uw voorgangers. Ik word telkens van het kastje naar de muur gestuurd. Dien maar een klacht in bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, zegt men dan. Wat dan ook gebeurt, en dan krijg je gelijk en voor de rest verandert er niets. De garanties die u belooft, neem ik dan ook met de nodige korrel zout.

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

De heer Christian Van Eyken: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik vind het heel goed dat men zich bewust is van het mobiliteitsprobleem in de volledige Brusselse Rand. Gisteren was er nog maar eens een voorbeeld van: een ongeval in Sint-Stevens-Woluwe met repercussies tot in Groot-Bijgaarden. Dat gebeurt zeer regelmatig. Er moet effectief iets worden gedaan aan de mobiliteit in en rond Brussel. Ik vind het heel goed dat er afspraken moeten worden gemaakt met het Brussel-Brabant-net, het GEN en de drie gewestelijke vervoermaatschappijen om het aanbod zo goed mogelijk te maken.

Misschien een kleine, bijkomende vraag: u zegt dat u die studies gaat starten. Is er al een datum bepaald waarop ze klaar moeten zijn?

Ik zie u van neen knikken. Dan zullen we binnen een paar maanden eens op dit onderwerp terugkomen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, het openbaar vervoer kan ook een heel positieve invloed hebben. Denk aan de Voerstreek, waar de verbinding vanuit Zuid-Limburg een positieve invloed heeft uitge-

oefend op de vernederlandsing van de Voerstreek. Wat mij in heel dit debat interesseert is: welke rol speelt het openbaar vervoer in de verfransing van de Rand? Dat is eigenlijk waarover het debat gaat. De vraag is op welke manier je dat hard kunt maken. Dat is ook waar het met het GEN om gaat. Wat mij een beetje verwondert, is dat de studies over het GEN – door Sofretu en ik weet niet wie allemaal nog meer, over de verlenging van tramlijnen en dergelijke – al lang zijn gemaakt. Dat gegeven is niet zo nieuw. Mevrouw de minister, ik begrijp niet zo goed wat men nu opnieuw moet bestuderen. Er is in het verleden al ontzettend veel gestudeerd over Brussel en de wijde omgeving van Brussel op het gebied van openbaar vervoer. Gaat het hier om een actualisering van die studie? Ik begrijp niet dat er opnieuw moet worden gestudeerd.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik ben wél bekommerd om de verfransing van de Rand en van Vlaams-Brabant. Maar ik zie niet in dat een tramlijnverlenging, een efficiënte en hoogwaardige vorm van openbaar vervoer waarvan heel veel gewone mensen – en dat zijn in die regio vaak Vlamingen – echt baat zullen hebben als ze in en rond Brussel gaan werken, dé hefboom naar verfransing kan zijn. *(Opmerkingen van de heer Luk Van Nieuwenhuysen)*

Neen, dat is geen karikatuur. Zo kan je blijven stilstaan – en dat is wat ook letterlijk gaat gebeuren: we gaan met zijn allen blijven stilstaan in en rond Brussel, met alle gevolgen voor de kwaliteit van leven voor de mensen in Brussel en Vlaams-Brabant. Bovendien ken ik Pascal Smet nu toch voldoende om jullie te kunnen garanderen dat hij een Vlaming is, die geen ambities heeft om Brussel uit te breiden maar wel om Brussel beter te besturen en leefbaar te houden. En wij hebben de ambitie om ervoor te zorgen dat Vlaanderen leefbaar is. Een hoogwaardig openbaar vervoer, met lightrail en tramlijnverlengingen, kan daar zeker toe bijdragen.

Wat betreft die studies: het kan in ieder geval niet de bedoeling zijn om nog eens te bestuderen wat al is bestudeerd. Soms moet je gewoon eens studies van onder het stof halen en actualiseren. Als je in dit soort projecten stapt, moet je het project kiezen met de hoogste potentialiteit. Dat is toch wel een absolute voorwaarde. Maar nog eens: dit dossier zit in een beginstadium. We zijn hier bezig met een aantal geformuleerde intenties. Het debat is heel zinvol, daar niet van, maar jullie weten allemaal hoelang het nog duurt vooraleer de eerste spade in de grond wordt gestoken. Zelfs de studie, mijnheer Peumans, is nog niet gestart. Dat moet dus zeker nog eens goed bekeken worden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het verlies van lading bij vrachtwagens

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister en schaarse collega's, ik stamp een open deur in als ik zeg dat het verlies van vrachtwagenladingen heel wat ergernis en wrevel veroorzaakt doordat mensen uren verliezen in de files die daardoor ontstaan. Ik heb de indruk dat ladingverlies steeds frequenter voorkomt. De recentste cijfers die ik heb kunnen terugvinden, mevrouw de minister, leren ons dat er in 2004 alleen al in de provincie Antwerpen 1200 incidenten met verlies van lading zijn geweest. In Oost-Vlaanderen waren dat er ongeveer 1000. Deze cijfers hebben enkel betrekking op verlies van lading op de snelwegen. Ik vrees dat deze cijfers in 2005 en 2006 nog zullen stijgen.

Verlies van lading kan bovendien leiden tot ongevallen. De auto kan beschadigd worden door tegen de lading te botsen. Dan spreek ik nog niet over het lichamelijke leed dat hierdoor kan worden veroorzaakt.

Daarnaast is er de macro-economische schade door het gigantische tijdverlies dat ontstaat na een verlies van lading en de weerslag ervan op de mobiliteit. In Vlaanderen moet de vervoerder er enkel voor zorgen dat een lading niet kan vallen of slepen. Zo niet kan men aansprakelijk worden gesteld voor de veroorzaakte schade. In Groot-Brittannië en Duitsland bestaan er uitgebreide en strenge normen over hoe een vrachtwagen moet worden geladen. Daarin staat omschreven hoe goederen moeten worden gestapeld en vastgelegd en wat de fysische krachten zijn op de lading.

Er bestaan ook Europese normen voor ladingbeveiliging. Vrachtwagens die vanuit Vlaanderen naar Duitsland vertrekken, worden volgens die normen geladen omdat Duitsland strikt toekijkt op die manier van laden. Bij ons bestaan geen duidelijke instructies voor de lader en de chauffeur.

Mevrouw de minister, welke initiatieven zult u nemen, eventueel in samenspraak met de federale minister van Binnenlandse Zaken, om het ladingverlies zo veel mogelijk te voorkomen? Zult u naar Duits voorbeeld meer specifieke regels opstellen, die preventief kunnen worden gecontroleerd? Vindt u het zinvol om deskundigen op te leiden, die technische bijscholing kunnen geven aan onze transportfirma's en vrachtwagenchauffeurs?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De problematiek van

ladingverlies blijft niet beperkt tot het vrachtverkeer. Uit statistieken blijkt dat de grootste hinder komt van ladingverlies van lichte open bestelwagens en personenvoertuigen met aanhangwagens. Het gaat dan over ladders, kruiwagens, fietsen, matrassen enzovoort, die vaak amateuristisch worden vastgemaakt.

De controle op belading behoort niet tot mijn bevoegdheid. De regelgeving hierover is de bevoegdheid van de federale minister van Mobiliteit, de controle op de belading is de bevoegdheid van de federale minister van Openbare Werken. Ik kan niet rechtstreeks ingrijpen op dat probleem. We volgen het wel op de voet. Mijn kabinet maakt deel uit van de federale werkgroep over veilig vrachtverkeer, die werd georganiseerd in het voorjaar van 2006.

De federale minister voor Mobiliteit, Renaat Landuyt, heeft zich na afronding van de werkzaamheden van de werkgroep geëngageerd om een koninklijk besluit te maken dat de wettelijke bepalingen inzake ladingbeveiliging verfijnt. Dat KB regelt de controle van de lading door de bestuurder, geeft een aantal normen voor een veilige verzekering van de lading en is voor de politiediensten ook een instrument voor doorgedreven controles. Een nieuw KB zal een en ander verstrengen en verduidelijken, waardoor we beter gewapend zijn om die problemen aan te pakken.

We kunnen wel ingrijpen op sensibilisering en educatie. De opleiding van transportfirma's, transporteurs en deskundigen is hierbij een belangrijk aandachtspunt. In de opleiding van de chauffeur is de correcte belading een onderwerp. Misschien moeten we nagaan of hierop meer nadruk moet worden gelegd. Een goede basis is natuurlijk extreem belangrijk. Dit wordt ook behandeld bij de nieuwe rijsimulatoren van de VDAB, die ik mee financier.

In de beroepsfederatie worden al opleidingen gegeven over ladingbeveiliging voor transportfirma's en transporteurs. Het opleiden van bijkomende deskundigen is momenteel niet echt nodig. Ondanks het feit dat er opleidingen bestaan en er voldoende informatie beschikbaar is, merken we dat die niet steeds bij de betrokkenen komt.

De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid heeft in 2003 het project Safety Culture van de beroepsfederatie SAV mee ondersteund. Samen met de SAV werd een internetapplicatie ontwikkeld die chauffeurs en transportbedrijven de mogelijkheid geeft om hun kennis van verkeersveiligheid te testen. Een van de topics die werd bekeken, was de belading van vrachtwagens. Na de test werden de vervoerders aangemoedigd om een opleiding te volgen over de topics waarop ze slecht scoorden. Die opdracht past in het project Safety Culture, dat nog steeds loopt bij de SAV, en dat ik nog steeds

financieel steun. Het project wil vooral bedrijven aanzetten om zich heel actief in te zetten.

Deze acties grijpen rechtstreeks in op de veiligheid, maar ook op de veiligheidscultuur in de sector. Ik vind dat heel belangrijk en interessant, en ik financier dat ook. Het belangrijkste is dat de regelgeving binnenkort wordt verstrengd en dat er controle is.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Ik hoor hier van alles over ladingbeveiliging en opleiding van chauffeurs. Dat is wel goed, maar over de werkelijke reden van het ladingverlies wordt niet gesproken. Het heeft weinig te maken met het vastsjorren van de lading of de opleiding van de chauffeur. De enige reden waarom dat gebeurt – dat heb ik 25 jaar geleden in een boek geschreven – is een domme wet. Politici trachten wetten te maken, maar soms doen ze dat zonder nadenken.

Vrachtwagens werden alsmaar langer. De wetgever heeft dan beslist om de totale lengte van de vrachtwagens te beperken. Vrachtwagens worden ook almaar zwaarder. Daarop heeft de wetgever het TTG uitgevonden, het totaal toegelaten gewicht op de grond. Dat zijn twee heel domme wetten. De wetgever zou de lat moeten gelijkleggen voor iedereen. Hij zou moeten beslissen over de nuttige lengte van een vrachtwagen, en de vervoerder zet ervoor wat hij wil. Elke vrachtwagen mag zoveel laden, en de vervoerder zet eronder wat hij wil.

Vijftig jaar geleden reed ik met een vrachtwagen van 10 ton. Ik heb nooit geweten dat een vrachtwagen omsloeg. Vandaag razen 10.000 vliegende doodskisten tegen 90 kilometer per uur over de autosnelwegen. Een lege oplegger weegt 5 ton, en men mag er 25 ton bovenop laden. Het zwaartepunt stijgt daardoor natuurlijk. Als een chauffeur nu maar even zijn powerstuur beroert, ligt de lading op de grond. Ik heb 25 jaar geleden 2 voorstellen gedaan om die wet te veranderen, maar niemand heeft willen luisteren.

Ik ben naar de VS getrokken en ik heb daar met Ralph Nader gesproken. In het boek dat ik u de volgende keer zal geven, mevrouw de minister, staat de brief die Nader mij heeft gestuurd. Hij heeft me gezegd dat ik gelijk heb. Hij heeft de wet in de VS kunnen laten veranderen. Ik ben zeker dat u al in de VS bent geweest. Daar ziet men geen 'platsnuiten' meer, alle wagens hebben de motor langs buiten. In de VS heeft men tientallen jaren geleden immers bepaald hoe lang een oplegger mag zijn, en voor die oplegger zet de vervoerder wat hij wil. Geen enkele vervoerder met een beetje verstand laat een chauffeur met 30 ton rijden in een frontstuurcabine. Op onze wegen is dat wel het geval en heeft een chauffeur alleen maar een ruitje

voor hem, wat onverantwoord is als hij ergens tegen botst. Ik zou ze u niet willen laten zien, de vele Europese chauffeurs zonder benen, die verhakkeld zijn of die op de begraafplaats liggen.

Chauffeurs moeten niet beter opgeleid worden en we moeten geen grote theorieën verkondigen over het vast-sjorren van ladingen. We zullen alleen een positief resultaat halen door het naar beneden halen van het zwaartepunt. De wagens moeten zwaarder worden gemaakt. Het zwaartepunt moet opnieuw naar beneden worden gehaald zoals 50 jaar geleden het geval was. Toen sloeg er geen enkele vrachtwagen om. We moeten aan de vervoerders toestaan om een 'langsnuut' voor de oplegger te zetten. Nu kan een vervoerder dat niet doen, want dan moet hij zijn oplegger korter maken. Als we de mensen daarin vrijlaten, dan zijn op vijf jaar tijd 90 procent van de Belgische transportwagens opnieuw langsnuuten. Het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagenchauffeurs zal spectaculair dalen. Indien men een ander voorstel doet op het gebied van totaalgewicht op grond, zal het zwaartepunt opnieuw dalen en zullen alle wagens hun lading verliezen.

Onze voorgangers hebben tientallen jaren geleden dus twee zinloze wetten gemaakt. Ze hebben duizenden doden en omslaande wagens tot gevolg. Een logisch gevolg van de vrijemarkteconomie is dat de vervoerders die met de minst veilige vrachtwagens rijden, het meeste geld verdienen. De vervoerders die opleggers kopen met het laagste ledig gewicht, kunnen immers het meeste laden. De vervoerders die opteren voor een veilige vrachtwagen met een lange neus en die wat zwaarder weegt, verliezen aan alle kanten. Door aan de chauffeur een veilige trekker te geven, moet een vervoerder zijn oplegger verkorten waardoor hij moeilijker met de anderen kan concurreren en door een oplegger zwaarder te maken, mag hij minder laden. We hebben het zover gekregen dat de degene die de minst veilige wagens koopt, het meeste geld verdient.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, we kunnen enkel allemaal samen hopen dat we zo snel mogelijk een positieve kentering mogen meemaken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
