

C237 – OPE26

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

13 mei 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de heractivering van het tracé van de IJzeren Rijn	1
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn over de voorverkoop van vervoersbewijzen	7
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toestand van het wagenpark van De Lijn	11
Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de criteria voor projectenmodules in functie van het recente verkeersveiligheidsplan	12

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de heractivering van het tracé van de IJzeren Rijn

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de IJzeren Rijn was hier in het verleden al dikwijls een onderwerp van de agenda. Vorige week was dat trouwens ook het geval tijdens de plenaire vergadering, naar aanleiding van een actuele vraag van de heer Penris en van het bezoek van premier Letermé aan Duitsland, meer bepaald aan mevrouw Merkel. Mijn vraag werd vorige week uitgesteld, ik meen omdat het antwoord nog niet volledig klaar was.

Door de actualiteit over de E313 is het overduidelijk dat er werk moet worden gemaakt van de heractivering van de IJzeren Rijn. Ook de hoorzittingen rond duurzame logistiek en de containertrafiek vanuit de haven van Antwerpen geven aan dat op het niveau van het Vlaams Parlement heel hard nagedacht wordt over de mobiliteit in Vlaanderen. Op basis van de ontwikkelingen in de Antwerpse haven wordt verwacht dat de containertrafiek nog zal toenemen, bovenop de autonome groei van het verkeer en dus ook van het zwaar verkeer.

Mevrouw de minister, in uw antwoord op een vraag om uitleg die ik stelde op 23 oktober 2007, gaf u aan dat de studie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), met de bedoeling het historisch tracé met omleiding Roermond en Meinwegtunnel voor de drie landen, België, Nederland en Duitsland, te onderzoeken, lopende was en dat een Vlaamse tracékeuze niet aan de orde was. Er zou in Vlaanderen uitgegaan worden van de bestaande spoorinfrastructuur, die in de aanvangsperiode slechts beperkte spoortechnische aanpassingen zou vereisen, afhankelijk van de intensiteit van het goederenvervoer.

Het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat gaf in maart 2008 een stand van zaken over het dossier van de IJzeren Rijn. Hieruit blijkt dat Duitsland er onlangs mee ingestemd heeft om – naast het historisch tracé in Duitsland – ook de zogenaamde N280/A52-variant in de vergelijkingen van de MKBA voor de reactivering van de IJzeren Rijn, op te nemen.

Datzelfde ministerie gaf eveneens aan dat er onder regie van België en Nederland gewerkt werd aan de actualisering van volgende onderdelen: de vervoersprognoses

van het doorgaande goederenvervoer over de IJzeren Rijn-spoorverbinding tussen België en Duitsland, de MKBA van de volledige IJzeren Rijn-spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied, de spoor- en inpassingsontwerpen voor de modernisering van het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn en, uiteraard niet te vergeten, de kostenraming van de werken.

Ik kom tot de stand van zaken omtrent deze punten. Een, de actuele vervoersprognoses voor de IJzeren Rijn zijn voltooid. Over een onderdeel ervan, namelijk de prognoses voor het personenvervoer, is nog een discussie gaande. Onder andere de Bond van de Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) heeft kritische opmerkingen gemaakt over het verrichte onderzoek naar de potenties voor personenvervoer. Twee, de MKBA zal afgrond zijn in de zomer van dit jaar.

Drie, voor de benodigde spoorwerken op Belgisch grondgebied zijn globale plannen in opmaak door Infrabel. Vier, de kostenraming zou in het voorjaar 2008 afgerond worden. Voor een goed inzicht in de kosten die op Duits grondgebied gemaakt moeten worden, zijn België en Nederland nog steeds in overleg met Duitsland. Het bezoek van vorige week had daar waarschijnlijk ook mee te maken.

Na de zomer van 2008 zou er een overleg tussen de Belgische en Nederlandse bewindspersonen georganiseerd worden om tot definitieve afspraken te komen over het vervolg van het project.

Door de economische noodzaak van de IJzeren Rijn voor Vlaanderen en de positieve gevolgen voor de verkeersmobiliteit, de modal shift en de modernisering van het spoorwegverkeer, zou ik u de volgende pertinente vragen willen stellen. Deze vragen hebben misschien niet direct iets te maken met Nederland en met het Duitse gebied, maar als we een goede tijdsplanning voor de IJzeren Rijn willen garanderen, moeten ook enkele vragen worden beantwoord die te maken hebben met het Vlaams grondgebied.

Zijn er reeds stappen ondernomen om bij de betrokken steden en gemeenten die op het traject van de IJzeren Rijn liggen, te informeren naar het maatschappelijke draagvlak voor het bestaande historisch tracé? Maakt dit onderdeel uit van de huidige MKBA? Ik vraag dit omdat zowel in Nederland als in Duitsland gedacht wordt aan de alternatieve tracés, omdat er in heel wat steden en gemeenten geen maatschappelijk draagvlak is. Het zou al te gek zijn om dit uit te stellen en we pas als puntje bij paaltje komt, we een beslissing hebben en dienen over te gaan tot de realisatie van de IJzeren

Rijn, merken dat we in ons eigen Vlaanderenland nog een probleem hebben.

Wat waren de opmerkingen van de BTTB? Heeft deze organisatie reeds een reactie op deze opmerkingen mogen ontvangen? Zo ja, welke reactie werd geformuleerd? Wat zijn de spoortechnische plannen van Infrabel? Ze zouden al in opmaak zijn.

Kan het parlement op de hoogte gebracht worden van de tracékeuze die België, uiteraard via Infrabel, voorstelt? Kan dit onderbouwd worden met de motivering van de keuze? Hoe wordt het overleg over het dossier van de IJzeren Rijn met de federale overheid georganiseerd? Wordt op regelmatige tijdstippen in een terugkoppeling naar de Vlaamse Regering voorzien? Met andere woorden, is de Vlaamse Regering actief betrokken in dit dossier?

Kunt u een timing geven van de te ondernemen stappen in dit dossier?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zal het kort houden, want de heer Penris heeft hier vorige week in de plenaire vergadering nog een actuele vraag over gesteld. We hebben toen van de minister-president niet echt iets nieuws gehoord, behalve de conclusie dat het allemaal christendemocraten zijn die beslissen.

Wat mij interesseert, is ook het beroemde maatschappelijke draagvlak. Indertijd zijn alle burgemeesters van de Belgische provincie Noord-Limburg bij uw voorganger geweest om het te hebben over de IJzeren Rijn. Ik weet niet of u daarvan op de hoogte bent, want u kunt natuurlijk niet weten wie er allemaal bij uw voorganger op het kabinet is langsgelopen. De vraag is welk draagvlak er in Noord-Limburg zelf bestaat om die IJzeren Rijn door het Noord-Limburgse landschap te laten tuffen in de richting van Nederland en Duitsland.

Is er al enig overleg geweest met de federale overheid om in bepaalde kredieten te voorzien? De geloofwaardigheid van dergelijk werk hangt altijd af van kredieten die men in de begroting voorziet. Men is op dit moment bezig met het programma 2008-2012. Is er daarbij al een eerste aanzet rond de IJzeren Rijn?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik verontschuldigd mij bij de heer Peeters dat ik vorige week de vrijheid heb genomen om een actuele vraag te stellen over ditzelfde onderwerp. Mijn vraag was ingegeven door de politieke actualiteit van dat moment en had niets te maken met uw meer fundamentele vragen, mijnheer Peeters.

Uit het antwoord dat ik van de minister-president op mijn actuele vraag gekregen heb, meen ik te mogen opmaken dat de Vlaamse Regering achter de heractivering van het historische tracé blijft staan, dat ons ook internationaalrechtelijk is toegezegd. Dat is mijns inziens ook de meest valabele piste die we vandaag, zowel qua kosten als qua maatschappelijk draagvlak, kunnen bewandelen.

De aanhorigen van zo'n historisch tracé weten dat ze leven in een omgeving die daar altijd al voor heeft gediend. Die zullen dus weinig of geen vragen mogen of moeten stellen bij een heractivering. Een ander verhaal is dat van de Meinweg, maar ik denk niet dat de padden en de vogels in dat gebied veel maatschappelijk protest zullen aanbrengen.

Ik steun dus voor één keer de Vlaamse Regering in deze kwestie. Ik pleit ervoor om de optie die we destijds hebben opgehouden vandaag te lichten en resoluut te kiezen voor de heractivering van het historische tracé.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Collega's, dit is een oud dossier. Er was ooit een maatschappelijk draagvlak om het te verwezenlijken, maar als men, op het moment dat we op internationaal vlak gelijk krijgen, de vraag opnieuw stelt, ligt dat weer wat moeilijker. We weten al van bij het begin wat het historische tracé met zich meebrengt.

Er zijn drie partijen in het geding: Nederland, Vlaanderen en de Duitse deelstaat. Wordt gedacht aan een gedreven follow-up en gesprekken tussen die partijen om dat dossier tot uitvoering te brengen? Die eerste stappen moeten worden gezet, en het is mij niet duidelijk of er daartoe al contacten geweest zijn. Ik hoor bovendien dat er vanuit Duitsland weer andere bemerkingen komen. Ik zou daar graag duidelijkheid over hebben.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer Penris, de vogels in de Meinweg zullen inderdaad niet protesteren, maar ze hebben wel meer wetgeving achter zich staan dan bijvoorbeeld de inwoners van Roermond. (*Gelach*)

Je kunt wel zeggen dat die mensen wisten waar ze gingen wonen, maar het betekent toch een aanzienlijke bijkomende milieudruk als je plots een internationale goederenspoorverbinding door je achtertuin krijgt. Ik pleit hier evenwel niet voor het opgeven van onze historische rechten. Dat zou een fout signaal zijn.

Ik herinner mij wel dat onze collega's van de fractie in de Tweede Kamer bij hoog en bij laag beweerden dat een alternatief tracé sneller en met veel groter maatschappelijk en politiek draagvlak kon worden gereali-

seerd dan het historische tracé. En als zij dat per sé willen bewijzen, wil ik dat ook niet tegenhouden. Misschien moeten wij hun, via nader overleg, de kans geven om te bewijzen dat het ook anders en sneller kan dan met de heractivering van het historische tracé.

Daarnaast moeten wij ook ons deel van het huiswerk maken. We weten dat de IJzeren Rijn zeer nauw samenhangt met de tweede goederenspoorontsluiting van onze haven. We kunnen nu wel allemaal naar de Nederlanders en de Duitsers wijzen, maar ook dat deel van het traject moet opgelost raken. Dat stond destijds ingeschreven in het investeringsplan van de NMBS. Dat is naar de achtergrond verschoven omdat we – om begrijpelijke redenen – de prioriteit wilden geven aan de Liefkenshoekspoortunnel.

Van uitstel mag geen afstel komen, maar we weten wel dat het tracé van de tweede goederenspoorontsluiting, zoals initieel ingetekend, op heel wat maatschappelijk protest stuit. De voorzitter van dit parlement en burgemeester van Lier heeft zich sterk verzet tegen de optie van een viaduct over de Netevallei.

TUC Rail heeft destijds een alternatief bestudeerd. Ik vind dat wij het recht hebben om de resultaten van die studie te kunnen inkijken. Die studie is immers met belastinggeld betaald. Het alternatief dat TUC Rail bestudeerde, was er een met een tunnel onder de Netevallei. Wat zijn de resultaten van die studie? Welke conclusies koppelen de federale regering én de Vlaamse Regering daaraan? Wij hebben immers het recht om bepaalde spoorinfrastructuur niet alleen te cofinancieren, maar zelfs te prefinancieren. En dus vind ik dat ook de Vlaamse Regering hier een stelling moet innemen.

Als we kijken naar de tweede goederenspoorontsluiting moeten we rekening houden met de kritiek van de Bond van de Trein-, Tram- en Busgebruikers. In een dergelijk traject moet alleszins een medegebruik voor reizigers mogelijk zijn. De heer Peeters weet beter dan wie ook dat er een enorme congestie is op de E313. Als we nieuwe spoorweginfrastructuur zouden kunnen gebruiken om de voorstadsverbindingen naar Antwerpen via het openbaar vervoer te verbeteren, dan moeten we die mogelijkheid met beide handen grijpen.

Mevrouw de minister, hoe staat het met die tweede goederenspoorontsluiting? Is er een standpunt van de Vlaamse Regering? Heeft de Vlaamse Regering kennis van de studie van TUC Rail? Zo ja, welke conclusies worden daaraan gekoppeld, ook ten aanzien van verzoeken die we kunnen richten aan de federale regering?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik weet dat de heer Penris vorige week een actuele

vraag heeft gesteld over de stand van zaken van dit dossier. Mijnheer Peeters, wat het algemene standpunt betreft, kan ik dan ook verwijzen naar het antwoord van minister-president Peeters. Mocht daar enige twijfel over bestaan, kan ik u zeggen dat hij een standpunt heeft ingenomen dat ik volledig deel.

Mijnheer Peeters, u bent terecht bezorgd over het maatschappelijk draagvlak. We hebben bij de federale overheid navraag gedaan wat er inzake overleg met de gemeenten al is gebeurd. Men meldt me dat er een aantal besprekingen hebben plaatsgevonden tussen enkele Limburgse gemeenten en de voormalige federale overheid. Infrabel en de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer hebben een terreinbezoek afgelegd. Ook de speciale gezanten die zich met het dossier bezighouden, hebben diverse contacten gelegd. Voor de Kempense gemeenten zouden deze stappen eveneens ondernomen worden. Volgens mijn informatie is dat nog niet gebeurd. *(Opmerkingen van de heer Frans Peeters en van de heer Gilbert Bossuyt)*

Dat is nog tijdens de vorige legislatuur gebeurd. *(Opmerkingen van de heer Gilbert Bossuyt)*

Het maatschappelijk draagvlak is geen onderdeel van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Wel is het zo dat in de studie alle positieve en negatieve effecten van het hergebruik in rekening gebracht worden. Dat gebeurt door ofwel rekening te houden met de gemonetariseerde effecten, ofwel – en dat is ook verplicht – door het in rekening brengen van de investeringskost van de mitigerende maatregelen die eventueel nog genomen moeten worden.

De BTTB en Rover stelden de vervoersprognoses zoals gevalideerd door de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen en vervolgens door de Belgische en Nederlandse bewindslieden, en meer bepaald wat het onderdeel reizigersverkeer betreft, in vraag. Het heeft de beide studiebureaus die deze prognoses uitvoerden wat tijd gevergd om de cijfers van, onder andere, ProRail en de NRW, waarnaar Rover en de BTTB verwezen, te verifiëren. Op dit ogenblik legt die commissie de laatste hand aan haar advies. Dat advies zal worden overgemaakt aan de BTTB en Rover. Beide ontvingen ondertussen al het bericht dat het iets meer tijd vergde dan verwacht om de cijfers te verifiëren.

Op het Belgisch grondgebied moeten, relatief gezien, slechts een beperkt aantal werken gebeuren. In de aanvangsfase zijn spoortechnische aanpassingen nodig inzake de aanleg van een kruisingszone in Hamont en het verlengen van de sporenbundel in Balen-Werkplaatsen. De geraamde groei tot 72 treinen per dag tegen 2030 vereist op termijn aanpassingen die geleidelijk aan gebeuren. Er wordt immers een graduele groei van het treinverkeer verwacht. Het gaat onder

meer om de ontubbeling van het enkelsporige baanvak Mol-Neerpelt, de aanleg van een kruisingspoor, op termijn de afschaffing van overwegen, flankerende maatregelen, zoals de modernisering van de seininrichting. Op dit ogenblik loopt er een actualiseringstudie van het spoorontwerp, inclusief de kostenraming, om na te gaan wat er moet gebeuren.

Vorige week werd nog eens bevestigd dat België achter het oorspronkelijke akkoord staat dat gesloten werd met Nederland. Het hield in dat men bij een heropening van de lijn via het historische tracé zou rijden. Deze tracé-keuze wordt tot op heden onderschreven. Ze komt voort uit de Trajectnota/MER en de internationale studie, beide uit 2001. Het historische tracé is, zoals ook blijkt uit de uitspraak van het Internationaal Arbitragetribunaal in Den Haag van 2005, volledig afdwingbaar. Zeker in de aanvangsfase zijn maar een beperkt aantal technische infrastructuraanpassingen nodig.

Uit de Trajectnota/MER IJzeren Rijn en uit een vergelijkende grensoverschrijdende studie van Arcadis blijkt dat het historische tracé, gecombineerd met de noordoostelijke omleiding rond Roermond en de ondertunneling van het Meinweggebied, ook voor mens en milieu de meest vriendelijke oplossing vormt. Momenteel wordt er door de deelstaat Noordrijn-Westfalen wel een studie gedaan naar een voorgestelde variant, de zogenaamde N280/A52.

Het is van zeer groot belang dat we het historische tracé niet loslaten. Misschien zijn er wel betere varianten, maar houden die geen vertragsmanoeuvres in? Het is een en-enverhaal. Als er varianten zijn, maar we schuiven weer tien jaar achteruit, dan wordt het bijzonder moeilijk. Dat mag niet de bedoeling zijn.

Ik ben zelf vragende partij voor overleg. Er was een uitnodiging voor overleg op 25 april jl. op het kabinet van de federale minister voor Overheidsbedrijven, samen met vertegenwoordigers van de betrokken federale en Vlaamse overheid – zowel kabinetten als administratie –, de haven van Antwerpen en Infrabel, de speciale gezanten en de ambassadeurs van België in Nederland en Duitsland. Op dit overleg is een stand van zaken gegeven over de werkzaamheden en de ingenomen standpunten. Er wordt getracht tot een gecoördineerde strategie te komen. Er is op dit moment nog geen verslag beschikbaar.

Wat is de timing van de stappen die moeten worden ondernomen? De vervoersprognoses zijn beschikbaar. Ze wijzen uit dat de huidige enkelsporige infrastructuur in principe volstaat voor het te verwachten aantal treinen. Het comité van onafhankelijke deskundigen zal in oktober 2008 finaal advies geven over de studie van de maatschappelijke kosten en baten die op 15 juli 2008 moet zijn afgerond. Nadat ze is afgerond, zal er politiek

overleg zijn om definitieve afspraken te maken over het verdere verloop.

In het investeringsplan 2008-2012 zijn budgetten opgenomen vanaf 2011. Die investeringen impliceren een herindienstneming op een bescheiden infrastructuur. Bij een normaal verloop van de procedures volgt de indienststelling in 2015. Dit is enkel het geval als alle procedures normaal verlopen en als we stapsgewijs vooruitgang boeken in dit zeer belangrijke dossier.

Ik veronderstel dat de overlegmomenten met alle actoren in de toekomst zullen blijven bestaan. Wij zijn vragende partij.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wij zijn uiteraard voorstander van het bestaande historische tracé.

Alleen zijn we bezorgd over het maatschappelijke draagvlak. In de jaren negentig was dit er zeker, maar intussen zijn er ook andere bestuurders gekomen bij de lokale overheden. De heer Martens heeft Lier aangehaald waar destijds een studie is gebeurd waarvan we ons kunnen afvragen wat de resultaten zijn en wat het maatschappelijke draagvlak is. Ik kan zo doorgaan met Kessel, Nijlen, Herentals, Geel, Mol en zo komen we in het mooie Limburg.

Over het tracé is er geen discussie, maar ik vraag me af welke maatregelen er spoortechnisch moeten worden genomen. Er wordt gesproken over een ontubbeling Mol-Neerpelt. Dat is allemaal juist, maar welke maatregelen moeten er worden genomen om het maatschappelijke draagvlak te behouden? Als u daar niets aan doet, dan hebt u grote problemen. De IJzeren Rijn doorsnijdt de stadskernen en de dorpskernen.

Ik hoop dat we 2015 halen, want we hebben het echt nodig om de modal shift te behalen. Het wordt dan hoog tijd om terug met de gemeenten rond de tafel te gaan zitten en te praten over mogelijke oplossingen. Jaren geleden is die vraag trouwens gesteld. De meeste gemeenteraden en schepencolleges hebben hun bemerkingen over geluid, veiligheid, doorgang enzovoort, gegeven aan de toenmalige bevoegde minister, maar er zijn nooit terugkoppelingen geweest. Voor een goed maatschappelijk draagvlak moet dit gebeuren. Er zullen ook investeringen moeten gebeuren die een kostprijs hebben. Als men gaat wachten tot in 2015 de IJzeren Rijn hopelijk in gebruik is, dan vraag ik me af wanneer men die werken zal uitvoeren.

Ik kijk reikhalzend uit naar de initiatieven die zullen worden genomen door de federale regering en door Infrabel om contact op te nemen met de gemeenten,

zoals dat ook in Limburg is gebeurd. Dan kan men samen bekijken welke oplossingen er moeten worden gezocht om het draagvlak te behouden. Dat is een gezonde zorg van iedereen.

We wachten ook de vervoersprognoses af. U hebt gezegd dat in juli de studie van de onafhankelijke deskundigen wordt afgerond. Het verslag volgt waarschijnlijk in oktober. Het is belangrijk dat er voor het hinterland toegevoegde waarde is bij de reactivering van de IJzeren Rijn.

Wij hebben in het verleden uw aandacht gevraagd om de dossiers op te volgen, in Nederland en in Duitsland. Dat doet geen afbreuk aan deze vraag. Anderen hebben hun bezorgdheid ook geuit.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb toch nog twee opmerkingen.

Tijdens de plenaire vergadering heb ik al gezegd dat Nederland en Duitsland helemaal niet geïnteresseerd zijn in de IJzeren Rijn. We moeten dat toch in het achterhoofd houden. Ik wijs er ook op dat het alternatief tracé van de N280/A52 wordt bekeken om zowel Nederland als Duitsland tegemoet te treden. Die studie wordt trouwens voor een stuk mee gefinancierd door de haven van Antwerpen. Dit is misschien maar een detail, maar dit mag toch wel even vermeld worden.

Als de goederenlijn er komt, dan is het de vraag hoe die zich zal verhouden tot de beroemde Montzenlijn. De spoorwegen hebben trouwens een aantal forse investeringen gedaan in die spoorlijn. Ik hoor hier heel vaak de term 'maatschappelijk draagvlak' gebruiken, maar ik zou graag eens een heel duidelijke omschrijving willen krijgen van wat dat precies inhoudt. Het schijnt immers dat als Camille Paulus achter het Masterplan staat in Antwerpen, dat al een 'breed maatschappelijk draagvlak' is. De man is inmiddels, terecht, met pensioen gegaan.

Ik blijf ermee zitten. De drie studies zouden tegen de zomer afgerond zijn, en we mogen natuurlijk niet met de harmonie het bos in trekken. Hoe zullen we met het fenomeen omgaan? In Noord-Limburg rijdt er af en toe wel eens een treintje op het spoor, ik meen dat Volkswagen er gebruik van maakt, maar wat als er 72 treinen zullen rijden? Over de Montzenlijn heeft de Universiteit Antwerpen trouwens een heel uitgebreide studie gemaakt. De heer Peeters heeft een punt: ook de twee gezanten, een Antwerpse en een Limburgse, moet veel sneller terugkoppelen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog drie puntjes. Ik onderschrijf volledig de stelling van de

heer Frans Peeters, die zijn naamgenoot, Kris Peeters, in deze volledig ondersteunt. Hij heeft gelijk dat als we zo'n belangrijk project willen realiseren, we ervoor moeten zorgen dat het draagvlak zo groot mogelijk is. Als dat via flankerende maatregelen bewerkstelligd kan worden, ben ik de eerste om hem daarbij te volgen. Drie legislaturen geleden hebben we met de NMBS het traject eens af gereden. We zijn toen een paar keer door dorpskernen in de stille Kempen gereden, en ik heb begrip voor de vragen van de mensen ter plekke.

Ik heb ook twee soorten socialisten gehoord. Ik heb de heer Bossuyt gehoord. Hij heeft heel realistisch gesproken. Hij zei dat we nu zover zijn dat we een internationale arbitrage-uitkomst en een historisch tracé hebben, dat Vlaanderen er alle belang bij heeft om het tracé te reactiveren en dat we het nu ook maar eens moeten doen. Zijn partijgenoot, de heer Martens, die nota bene uit Antwerpen komt en in de raad van bestuur van het Antwerps Havenbedrijf zit, begint er ineens een aantal kanttekeningen bij te plaatsen die het verhaal nodeloos ingewikkeld maken! Dat is de theorie en de strategie van de generatie van de heer Martens binnen de sp.a. Hij doet dat ook bij het dossier van de luchthaven van Deurne, waarover we de komende weken misschien nog een debat zullen hebben. Hij doet dat nu weer. Hij maakt het dossier nodeloos ingewikkeld door er het dossier van de tweede spoorontsluiting op de IJzeren Rijn vanuit het havengebied aan te koppelen.

Dat is niet nodig, mijnheer Martens, want u weet als bestuurder in het Antwerpse Havenbedrijf heel goed dat ook de raad van bestuur van de haven van Antwerpen de tweede spoorontsluiting heel laat in het verhaal wil plaatsen. Wat we nu nodig hebben, is een reactivering van het historisch tracé, zoals ook uw partijgenoot, de heer Bossuyt, bepleit.

Mevrouw de minister, ik heb u een heel interessant denkspoor horen vermelden. Er is een diplomatiek offensief aan de gang – ik hoop dat althans, ik hoop dat we niet stilzwijgend zullen ondergaan wat andere overheden ons opleggen. We hebben met deze commissie de diplomatieke missie in Den Haag leren kennen. We weten dus dat Vlaanderen vanuit Nederland het nodige zal doen om te bekomen wat we willen. De diplomatieke missie in Berlijn ken ik niet – als we er tenminste al een hebben. Ik hoop dat ook zij het nodige werk doet.

Ik zou durven voorstellen, mijnheer de voorzitter, dat we onze diplomatieke vertegenwoordigers in Den Haag en in Berlijn eens horen inzake het dossier van de IJzeren Rijn. Dat mag na het reces zijn, want ik weet dat we het dossier niet onmiddellijk zullen realiseren. Het zou goed zijn om die mensen eens te horen om van hen te weten te komen welke diplomatieke inspanningen zij reeds gedaan hebben en denken te kunnen of te mogen doen om het dossier vlot te krijgen.

De voorzitter: De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt: Ik heb heel veel begrip voor de opmerking van de heer Peeters, maar we staan opnieuw voor een heel groot werk. We hebben ervaring op dat vlak, denken we maar aan de werken aan de Antwerpse ring. Gaat u maar eens na hoeveel trammelant daarover werd gemaakt. Ik wil waarschuwen dat ook die werken werden aangepakt en dat er rekening werd gehouden met een veelheid van factoren, ook met het maatschappelijk draagvlak.

Ik ben blij te vernemen dat er al een vergadering heeft plaatsgevonden met onze mensen, maar het benieuwt me evenzeer wanneer er vergaderingen zullen zijn met Nederland en met Duitsland om alles voor te bereiden.

Er is absoluut geen tweespalt tussen wat de heer Martens zegt en wat ik zeg. Bij een dergelijk project moet rekening worden gehouden met al die beschouwingen. We moeten ze op een rij kunnen zetten, en we moeten geïntegreerd kunnen werken. Het is niet aan ons om onze mensen in Duitsland te ondervragen om te vernemen welke inspanningen ze hebben geleverd. Het beste zou zijn dat van hieruit gecoördineerd wordt en dat zo al die aspecten aan bod kunnen komen. Het maatschappelijk draagvlak en de maatregelen die daarvoor genomen zullen moeten worden, moeten samen worden bekeken met de onderhandelingen over de ingebruikname en de gevolgen ervan op de uitvoering. En dus moet er ook met de partners in het buitenland worden gesproken om daar effectief werk van te beginnen maken – als dat tenminste de bedoeling van de regering is. Het is niet zo dat we bij elk van de maatregelen individueel vragen moeten stellen, we moeten er één geheel van maken om dit grote project te kunnen aanvangen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer Penris, als ik hier het dossier van de tweede goederenspoorontsluiting aan koppel, dan is dat niet om de vis te verdrinken, maar om ervoor te zorgen dat de activering van de IJzeren Rijn geen extra problemen met zich meebrengt in het tracé dat momenteel over Berchem, Boechout, Lier en zo meer, loopt. Het is zo dat de Haven van Antwerpen, waar ik trouwens niet in de raad van bestuur zit, niet alleen haar aandeel sporen wil verdubbelen van 10 procent naar 20 procent, maar dat ook de containertrafiek in dezelfde grootteorde zal toenemen, namelijk van 8 miljoen containers vandaag tot 16 miljoen containers tegen 2020. Als de doelstellingen van het Havenbedrijf worden gevolgd, dan betekent dat dus een verviervoudiging van de containertrafiek over het spoor. Nu al veroorzaakt die containertrafiek heel wat hinder in Berchem, Boechout en Lier, want daar passeert de trafiek in het midden van stedelijke gebieden.

Ik vind dus dat we wel degelijk mogen vragen aan de Vlaamse Regering wat haar standpunt is ten aanzien van

de tweede goederenontsluiting. Hoe zit het daar nu mee? Wordt nog een poging ondernomen om dat dossier te activeren en zo ja, op welke manier zal dat gebeuren, in de wetenschap dat de optie van de brug over de Nete destijds niet van een lokaal maatschappelijk draagvlak kon genieten?

Dat is mijn bezorgdheid, mijnheer Penris, want ik wil wel eens weten hoe die containers allemaal op de IJzeren Rijn zullen geraken. Laat er trouwens geen misverstand over bestaan: wij vinden ook dat de IJzeren Rijn moet worden geactiveerd en dat we moeten afstappen van het langere tracé via Montzen. Dit heeft niets te maken met een poging om het dossier te bemoeilijken of te blokkeren, maar ik vind dat Vlaanderen zijn huiswerk moet maken en dat het al te makkelijk is om met de vinger naar de Hollanders of de Duitsers te wijzen. Ook wij moeten ons deel van het huiswerk maken. Ik vind het daarom jammer dat de minister geen antwoord heeft gegeven op mijn bijkomende vraag over de tweede spoorontsluiting.

De voorzitter: Mijnheer Martens, over uw vraag naar de tweede spoorontsluiting kunt u een nieuwe vraag om uitleg indienen, want die heeft niets te maken met deze vraag.

Minister Hilde Crevits: Dames en heren, nu ik alle klokken heb horen luiden tijdens het voorbije halfuur, merk ik dat iedereen er, over de partijgrenzen heen, van overtuigd is dat er nood is aan de spoorontsluiting. Over de mogelijke koppelingen kunnen we het in de toekomst nog hebben, maar in elk geval wordt de MKBA op dit ogenblik afgerond.

Mijnheer Peeters, we delen uw bezorgdheid over het maatschappelijk draagvlak. Iedereen vraagt zich inderdaad af wat het precies is, maar iedereen voelt het wel wanneer het niet aanwezig is. We weten dus al min of meer wat het betekent. Het is nuttig om contact op te nemen met Infrabel en om te vragen dat de ronde die indertijd werd gedaan, ofwel eens wordt overgedaan in Limburg, ofwel wordt voortgezet in de Kempense gemeenten, want dat zou al een grote stap vooruit zijn.

Mijnheer Penris, het overleg dat plaatsvond op 25 april, was heel belangrijk om een stand van zaken te krijgen en om te kijken of intern alle neuzen dezelfde kant op wijzen.

Mijnheer Bossuyt, het klopt dat hetzelfde internationaal nodig zal zijn, maar we moeten er vooral voor zorgen dat we klaar zijn tegen dat de MKBA afgerond is en het politieke en diplomatieke overleg start, want dan moeten we heel kort op de bal spelen. Ik neem alle suggesties in overweging.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn over de voorverkoop van vervoersbewijzen

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, deze vraag hangt een beetje samen met het bevorderen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer, want die is heel belangrijk indien het openbaar vervoer een geldig alternatief wil zijn. Het uitgangspunt was de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en de Vlaamse Vervoermaatschappij en met name de stand van zaken met betrekking tot de voorverkoop.

In het kader van het verbeteren van de reistijden en het verhogen van de veiligheid, tracht men, terecht, de verkoop van biljetten op het voertuig te verminderen. Dit komt terug in de beheersovereenkomst met De Lijn voor 2003-2009 en uiteraard ook in uw beleidsnota Mobiliteit voor 2004-2009. Dit gebeurt door aangepaste tarifiering, het uitbreiden van het aantal voorverkooppunten en het plaatsen van verkoopautomaten. Ik wil hier even citeren uit het verslag van de bespreking van uw beleidsbrief Mobiliteit 2005-2006: "Minister Kathleen Van Brempt verduidelijkt dat de raad van bestuur van De Lijn de tariefaanpassing, voorzien voor 1 maart 2007, heeft goedgekeurd. Uiteraard is zij daar vooraf over geconsulteerd. Ze is het eens met de tariefaanpassing, maar heeft wel een belangrijke voorwaarde gesteld. Vooraleer ze de tariefaanpassing zal bekrachtigen met een besluit, moeten er voldoende verkooppunten zijn. De minister legt er de nadruk op dat de tariefbeslissing van de raad van bestuur niet zal worden gehonoreerd als het net van 4000 voorverkooppunten niet geïnstalleerd is."

Men gaat dus uit van een voorwaarde van 4000 voorverkooppunten. Uiteindelijk werd die aanpassing pas doorgevoerd in 2008, namelijk in het ministerieel besluit van 14 februari 2008 tot goedkeuring van de Algemene Reisvoorwaarden en de tarieven van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Momenteel zijn er 3400 verkooppunten, zo blijkt uit gegevens op de website van De Lijn. Over de evolutie van het aantal verkooppunten is niets te lezen in de beleidsbrief 2007-2008.

Ik heb om te beginnen een aantal vragen over die verkooppunten. Hoe kwam men tot de voorwaarde van 4000 verkooppunten? Kwam dat getal er na marktonderzoek? Waarop was dat gebaseerd? Ondanks het niet halen van deze doelstelling werd toch een tariefaanpassing doorgevoerd, zij het met enige vertraging – februari 2008 in plaats van maart 2007. Vanwaar komt die vertraging bij de uitbouw van deze verkooppunten? Waarom liet u uw eigen voorwaarde vallen en hebt u de tariefaanpassing toch goedgekeurd?

Het was overigens jarenlang not done om tariefaanpassingen door te voeren. Men heeft dat jaren op hetzelfde niveau gehouden. Het is goed dat dat nu wel gebeurt.

Blijft men bij het vooropgestelde cijfer van 4000 voorverkooppunten? Wat is de voorziene timing voor de bijkomende voorverkooppunten? In welke provincies of steden voorziet men een inhaaloperatie? Wat is de evolutie van de verschillende aanpassingen sinds het jaar 2000 op de verschillende tarieven, en hoe heeft dit zich verhouden tot de vervoersontvangsten?

Ik heb ook enkele vragen over reistijden en rusttijden. De heer Penris heeft daar begin dit jaar nog een vraag om uitleg over gesteld, naar aanleiding van een aantal problemen in Antwerpen. U hebt toen gezegd dat u Lijn 15 grondig zou bestuderen om na te gaan hoe daar een vlottere doorstroming kon komen. Welke andere inspanningen zijn er reeds gedaan om reistijden te verminderen en rusttijden te bevorderen sinds het jaar 2000? Het verminderen van de reistijden en het bevorderen van de rusttijden levert immers een dubbele winst op voor de reiziger. Welke bedragen werden hier tot nog toe voor uitgetrokken, en sinds wanneer?

Bij de begrotingscontrole van 2006 of 2007 hebt u daar extra geld voor gekregen. Dat was toen geen recurrent bedrag, maar het was de bedoeling een aantal maatregelen te nemen voor een vlottere doorstroming. In hoeveel bijkomende middelen hebt u voorzien voor de toekomst? Welke flankerende maatregelen zijn er genomen?

Naar aanleiding van de begroting 2008 hebt u mij eens een heel uitgebreid aanvullend antwoord gegeven over de problematiek van de doorstroming. Dat was toen een van mijn stokpaardjes. Het ging onder meer over de uitrusting van 750 kruispunten voor verkeerslichtenbeïnvloeding. Het resultaat voor de doorstroming was nul komma nul. Men heeft toen een taskforce opgericht om tot structurele maatregelen te komen.

Wat daarbij het meest in het oog springt, is dat er op de E313 een strook wordt voorbehouden voor een aantal snelbussen. Maar zodra die in de stad komen, gaan die toch op in het gewone verkeer, met alle negatieve gevolgen van dien. Dat is niet alleen uw verantwoordelijkheid, mevrouw de minister, ook de lokale besturen spelen daar een heel belangrijke rol in.

Welke evaluaties van reis- en rusttijden zijn er gebeurd sinds 2000? Kunt u mij die bezorgen? Wanneer wordt over de volgende beheersovereenkomst onderhandeld? Wie zit er aan tafel namens de Vlaamse Regering? Wat is de voorziene timing?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik wil me aansluiten bij de vragen van de heer Peumans.

Tijdens de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit heb ik u uitdrukkelijk gevraagd of de tariefaanpassing gekoppeld was aan de absolute voorwaarde om die 4000 verkooppunten in te vullen. U hebt daar toen bevestigend op geantwoord. Is die 4000 een overschatting? Zijn er blinde vlekken in Vlaanderen? Wat wordt daaraan gedaan? Is er ondertussen een bijsturing gebeurd op het vlak van het aantal bestaande voorverkooppunten?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik heb een aantal bijkomende vragen over de voorverkooppunten. Toen ik u hier in september 2007 een vraag over stelde, antwoordde u dat er vier verdelers, plus de NMBS, op pad zouden gaan om bijkomende voorverkooppunten te zoeken. U zei dat ze daar allen baat bij hadden, omdat er een commissie aan vast hing. Als men met iets nieuws start, kan men natuurlijk veel leden verzamelen. Maar hoe verder men daarin raakt, hoe moeilijker het wordt.

Verder is ook het sms-ticket in het leven geroepen, naast een aantal bijkomende betaalautomaten. Dat moet allemaal meegerekend worden als we ons de vraag stellen of het wel noodzakelijk is om tot die 4000 voorverkooppunten komen.

U zegt dat alle gemeentebesturen als voorverkoop punt kunnen fungeren. Zijn alle gemeenten intussen een voorverkoop punt, en worden zij meegeteld? In september was er een gelijke groei van het aantal voorverkoop punten per provincie. Is dat nog altijd zo, of blijkt dat in één bepaalde provincie een probleem te zijn?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb een bijkomende vraag. We hebben in het verleden de belangrijke tariefaanpassing gehad waarbij het onderscheid werd gemaakt tussen voorverkoop en de aankoop bij de chauffeur zelf. Is het aankoopgedrag sinds de invoering van dat systeem veranderd? Hebt u daar cijfers van? Zijn er trends waargenomen dat meer mensen hun ticket vooraf kopen in plaats van bij de chauffeur? Dat was uiteindelijk toch de bedoeling van de tariefaanpassing.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, laat ons eerst kijken waar we vandaag staan met het aantal verkooppunten en de tariefaanpassing van dit jaar. In maart 2006 is de tariefstructuur van De Lijn aangepast om de stiptheid van de voertuigen te verbeteren en het verhandelen van geld door chauffeurs te verminderen in het kader van de veiligheid.

De tariefaanpassing hield in dat er een prijsverschil werd gecreëerd tussen de tarieven op het voertuig en in voorverkoop. Om de reizigers maximaal toe te laten in voorverkoop te kopen en gunstige tarieven te hebben voor hun ritten met De Lijn, werd een zeer ruim voorverkoopnet uitgebouwd. Het klopt dat ik dat aan De Lijn als voorwaarde heb opgelegd bij de eerste aanpassing, namelijk 1 maart 2006. Dat was een gewaagde stap. Je weet niet op voorhand of het zal lukken. Ik ben niet zo'n voorstander van grote prijsverhogingen op het openbaar vervoer, en dit systeem zorgde ineens voor dure tickets. En dat kon alleen maar als je op verschillende winkelpunten het alternatief kon aanbieden.

De doelstelling in 2006 was om 2000 verkooppunten te hebben bij de opstart en vervolgens te evolueren naar 4000. Inzake het aantal winkelpunten werden intussen de volgende resultaten gerealiseerd. Op 1 maart ging het voorverkoopnetwerk van De Lijn van start met 2751 winkelpunten. Dat waren er 751 meer dan de vooropgestelde doelstelling. Ondertussen strekt het netwerk van voorverkooppunten zich uit over 3456 winkelpunten, verspreid over heel Vlaanderen, wat een dekking geeft van 97,72 percent van de gemeenten in Vlaanderen. Daarnaast staan er nog 62 AVM-automaten verspreid over Vlaanderen.

Ik weet niet hoe het met de spreiding per provincie zit, mevrouw Van den Eynde. Ik heb die cijfers niet bij, maar ik kan ze u laten bezorgen. Ik weet dus niet of de dekkingsgraad per provincie verschillend is, maar met 3456 winkelpunten zul je wel altijd deelgemeenten hebben zonder voorverkoopnet.

Bij de tariefaanpassing van 1 maart 2006 werd voldaan aan de opstartvoorwaarde van 2000 voorverkooppunten. Bij de tariefaanpassing van dit jaar hebben we de afweging gemaakt of 3500 voldoende was om een volgende stap te zetten. We hebben toen geoordeeld dat dat wel degelijk zo is. Dat aantal van 4000 voorverkooppunten was ook geen absolute norm die moest worden gehaald, maar veeleer een doelstelling waar we naartoe werkten. Ik heb samen met De Lijn geoordeeld dat bij de nieuwe tariefaanpassing 3456 verkooppunten op dit moment voldoende is, ook omdat we intussen op een aantal andere vlakken vooruitgang boeken.

Bij de uitrol van het voorverkoopnet bleek een netwerk van ongeveer 3500 zelfstandige winkelpunten een realistische inschatting van het potentieel aan winkelpunten in Vlaanderen. Hiermee bereikt De Lijn een bijna volledige dekking. De precieze cijfers van die spreiding per provincie zal ik laten bezorgen.

We weten ook dat de reizigers tevreden zijn over de beschikbaarheid van vervoersbewijzen. Dat blijkt uit de jaarlijkse tevredenheidsmeting en het zeer kleine aantal klantenreacties hierop. Het voorverkoopnet van

De Lijn bestaat niet alleen uit fysieke winkelpunten, er worden ook voortdurend nieuwe verkoopkanalen onderzocht en ontwikkeld om een maximaal aantal reizigers de mogelijkheid te geven een vervoerbewijs in voorverkoop aan te kopen.

Zo heeft De Lijn sinds 1 januari 2007 een akkoord met de NMBS voor de verkoop van vervoersbewijzen van De Lijn via alle Vlaamse en Brusselse stations met loketfunctie. Binnenkort wordt dat netwerk uitgebreid met acht extra stations: Moeskroen, Waver, Terhulpen, Doornik, Leuze, Edingen, Borgworm en Wezet.

Sinds september 2007 is het voor Proximusklanten in de stadsgebieden Antwerpen en Gent mogelijk om een biljet aan voorverkoop tarief te bestellen via sms. Inmiddels hebben 27.000 unieke klanten dit systeem van voorverkoop gebruikt. Ik meen dan ook dat de mogelijkheden om een vervoerbewijs aan te schaffen dat goedkoper is dan een vervoerbewijs op het voertuig voldoende sterk zijn uitgebouwd, al kunnen we natuurlijk altijd nog een stap verder gaan. We zijn bijvoorbeeld ook volop bezig met de voorverkoop via internet. Dat is een bijzonder toegankelijke manier om het voorverkoopnet ineens zeer drastisch uit te bouwen.

Bij de tariefaanpassing van 1 februari 2008 waren er 3500 tariefvoorverkooppunten. Bij de aanpassing van februari werden de tarieven van vervoersbewijzen die door de chauffeur werden verkocht, verder verhoogd. De prijs voor de korte afstand werd bijvoorbeeld opgetrokken van 1,50 naar 1,60 euro. De tarieven die werden verkocht in voorverkoop bleven ongewijzigd. Mevrouw De Ridder, deze beslissing heeft een zeer positief effect op het aandeel van de vervoersbewijzen die in verkooppunten verkocht worden. Voor 1 februari bedroeg het aandeel van de voorverkoop 64 percent. Na de aanpassing is dat gestegen naar 68 percent. Ik ken de cijfers niet uit het hoofd, maar sinds we die maatregel twee jaar geleden hebben genomen, zien we wel een spectaculaire groei.

Uiteraard blijven we er ook naar streven om het net van winkelpunten verder uit te breiden. We hebben daar uiteraard ook alle belang bij. Ik zou willen dat het aandeel van de voorverkoop 100 percent bedraagt. Het effect op de exploitatie van De Lijn is zo positief dat dit een erg goede zaak zou zijn.

U vraagt me naar de evolutie van de verschillende tariefaanpassingen. Ik heb een heel overzicht bij me. Ik stel voor het over te maken aan de voorzitter van de commissie. Daarin is de tariefaanpassing per jaar opgenomen. U kunt er ook de evolutie van de vervoerontvangsten op zien.

Om de reistijden te verminderen, werd in 2006 een budget van 9.600.000 euro per jaar beschikbaar gesteld voor specifieke maatregelen. En, mijnheer Peumans, u hebt

helemaal gelijk als u zegt dat die middelen niet recurrent waren. Ondertussen is dat wel het geval. We waren zeer ambitieus om het probleem van reis- en rusttijden op korte termijn aan te pakken door te zorgen voor een snelle doorstroming. We blijven daar onverkort achter staan. We kunnen het probleem echter niet op enkele jaren tijd oplossen.

Ondertussen is de taskforce opgericht en zijn er budgetten vrijgemaakt. In 2006 ging het om 22,4 miljoen euro, in 2007 was dat 26,2 miljoen euro en in 2008 gaat het om 18 miljoen euro op een gezamenlijk begrotingsartikel van minister Crevits en mezelf om te werken aan doorstromingsmaatregelen. We maken werk van de realisaties op het terrein. Het effect op de reis- en rusttijden en op een betere doorstroming is nog niet gerealiseerd. Door het steeds drukker wordende verkeer ontstaan er bovendien steeds meer knelpunten.

Dat bedrag van 9,6 miljoen euro is ondertussen recurrent. Met dat geld zijn onder andere 133 bijkomende chauffeurs aangeworven en 78 supplementaire voertuigen ingezet. We maken dus werk van het flankerend beleid via de taskforce Doorstroming. Er is ook een jaarlijks programma dat nauwgezet wordt uitgevoerd. U verwijst zelf naar een van de belangrijke initiatieven op de E313. Dat is wel een van de betere voorbeelden, zowel op het vlak van het gebruik van de vrije busbaan als inzake het vervolgtraject. Ik zeg niet dat de situatie op de Turnhoutse Baan zo fantastisch is. Daar kunnen de bussen echter wel in eigen bedding rijden. Vervolgens staan ze wel volledig stil in de buurt van het station. Dat is echter helemaal op het einde.

Voor de evaluaties van reis- en rusttijden zijn geen algemene gegevens beschikbaar. De oplijsting gebeurt immers lokaal in de ondernemingsraad. In de overzichten per ondernemingsraad zien we wel het effect van de genomen maatregelen. Overall is de invalshoek dat de organisatie zo wordt aangepast dat de volgende rit op tijd moet kunnen vertrekken. De noodzakelijke rust voor de chauffeur wordt dan bereikt op dienstenniveau door het herschikken van de rijprestaties. Dit betekent echter niet dat de inspanningen rond doorstroming en het verdedigen van de commerciële snelheid kunnen worden verminderd. Zowel de invalshoek van de klant – stiptheid – als chauffeur – rusttijd – maakt dit noodzakelijk. Daarnaast is er ook de taakstelling op dit vlak vanuit netmanagement. Dat is trouwens een vast element van de gebiedsevaluaties die momenteel bezig zijn.

De huidige beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en de Vlaamse Vervoermaatschappij loopt tot en met 31 december 2009. Het zal dus de volgende Vlaamse Regering zijn die, overigens helemaal overeenkomstig de principes van BBB, de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn zal onderhandelen en ondertekenen. Vanuit democratisch oogpunt lijkt me dat ook een goede zaak.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Bij het verslag worden hopelijk nog een hele hoop gegevens gevoegd? Toch blijf ik op mijn honger zitten. Ik stel deze vraag ter ondersteuning van het openbaar vervoer. Voor de doorstroming zijn flankerende maatregelen nodig. Een daarvan is het invoeren van voorverkooppunten. Dat systeem werkt goed. Dat is ook een goede zaak, onder andere vanuit veiligheidsoverwegingen. U zegt dat het bedrag van 9 miljoen euro voor de reis- en rusttijden nu recurrent wordt ingezet. Dat geeft echter ook aan dat men het probleem van de doorstroming niet opgelost krijgt.

U zegt dat er in 2006 22 miljoen euro werd uitgetrokken voor investeringen. In 2007 was dat 26 miljoen euro en in 2008 gaat het om 18 miljoen euro. Wat is daar in feite mee gebeurd? Zijn die centen allemaal vastgelegd? Welke projecten zijn daarmee uitgevoerd?

Ik hoor nu verhalen dat, om welke duistere reden dan ook, de commerciële snelheid op de heraanlegde Antwerpse Leien daalt in plaats van stijgt. Dat geeft toch aan dat we verkeerd bezig zijn.

Welke evaluatierapporten hebt u tot nu toe ter beschikking? De Lijn heeft heel wat miljoenen geïnvesteerd om te zorgen voor een betere doorstroming. Waar kan ik terugvinden dat er inderdaad een betere doorstroming is voor het openbaar vervoer? Ik heb het dan niet over de belangrijke lijn tussen Voeren en Tongeren, maar wel over de trajecten in Antwerpen, Gent enzovoort. Men heeft de vakbonden een beetje gesust door bijkomende chauffeurs aan te werven, waardoor er een verbetering is op het vlak van de reis- en rusttijden. Die mensen hebben wat dat betreft een punt.

Ik heb de indruk dat de doorstroming negatief wordt afgekocht door recurrent bijkomende middelen ter beschikking te stellen. Aan de overheid wordt dan gezegd dat men wel zal zien waar men zal landen. De E313 spreekt natuurlijk geweldig tot de verbeelding. De pechstrook wordt heringericht en doet dienst als busstrook. Daar gaat het echter niet over. Het gaat vooral over de stedelijke gebieden. U zegt bovendien dat er nog knelpunten bijkomen omdat het verkeer toeneemt.

Mevrouw de minister, is er een positieve balans inzake een betere doorstroming van het openbaar vervoer op bepaalde plaatsen in Vlaanderen? Ik denk dat het antwoord, jammer genoeg, nog altijd negatief is.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik blijf een beetje op mijn honger zitten. U hebt niet echt geantwoord op de vraag over de gemeentebesturen. Hebt u daar zicht op?

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Van den Eynde, ik denk dat u me verkeerd begrepen hebt. De gemeentebesturen zorgen niet voor de voorverkoop. In het kader van, onder meer, het netmanagement en andere contracten die we met gemeentebesturen opstellen, zijn er afspraken over doorstroming gemaakt.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 20 september 2007 zegt u – en ik citeer: “dat gemeentebesturen als voorverkooppunt kunnen fungeren van lijnproducten en deze commerciële actie uitvoeren. Ze kunnen ofwel een contract afsluiten met de distributeur van hun keuze of rechtstreeks bij De Lijn bestellen.”

Dat is in tegenspraak met wat u nu zegt.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal dat nog eens nagaan. Er zijn me weinig voorbeelden bekend van gemeenten die dat doen. Ongetwijfeld bestaat juridisch die mogelijkheid.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: In het boekje van De Lijn gaat het verschillende keren over een promotie van gemeentebesturen voor tickets van De Lijn.

Minister Kathleen Van Brempt: Dan gaat het om het derdebetalersysteem.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Alleen het derdebetalersysteem? Mijn schriftelijke vraag ging ook over de voorverkooppunten. Ik herhaal dus mijn vraag over de gemeenten.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal dat laten nagaan. Het gaat in elk geval om een zeer beperkt gegeven. Bij het derdebetalersysteem treden ze wel actief op het vlak van de ticketing.

Mijnheer Peumans, uw frustratie is ook de mijne. Jaarlijks is er een programma dat het aantal projecten vastlegt. We doen dat samen met minister Crevits. Het gaat immers om gewestwegen. Daar waar we investeren in vrije busbanen, verhoogt uiteraard de snelheid. Het zou maar erg zijn als dat niet het geval zou zijn. We zien dat daar de knelpunten worden opgelost. Door de toenemende congestie verhoogt echter het aantal knelpunten. De situatie zou alleen maar erger zijn indien we die investeringen niet zouden doen. We zetten natuurlijk in op de plaatsen die de hoogste prioriteit hebben. De Lijn doet congestiemetingen. Het is op basis van die metingen dat we prioriteiten leggen met betrekking tot de vrije busbanen.

Ik moet er wel aan toevoegen dat er een ruim draagvlak nodig is om die busbanen aan te leggen. We hebben de medewerking nodig van lokale besturen.

Om de doorstroming te bevorderen, moet natuurlijk prioriteit gegeven worden aan het openbaar vervoer. U

weet net zo goed als ik dat dit niet altijd evident is. De studie over lijn 15 is volop aan de gang.

Ik ben er wel echt van overtuigd dat de investeringen op het vlak van het voorverkoopnet wel zorgen voor heel positieve effecten. Ze zijn wel onvoldoende.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik wacht dus nog op een aantal bijkomende gegevens.

Een heel belangrijke flankerende maatregel is die in verband met de voorverkooppunten. Er is minder opont-houd op de tram en de bus. Ik hoor echter al jaren het-zelfde verhaal. Ik verwijs opnieuw naar de stad waarvan u een eminent lid bent in de gemeenteraad. Ik denk dan aan het beroemde stoepenplan. In elke normale gemeen-te moet de lokale overheid daar zelf voor instaan. Maar Antwerpen is natuurlijk geen normale gemeente. De stad heeft miljoenen gekregen. In uw eigen stad zijn heel wat afspraken gemaakt.

Ik nodig u uit kennis te nemen van vraag 579 van 17 augustus 2007. Toen kon het allemaal niet op. De heer Bossuyt had een samenwerkingsovereenkomst afgeslo-ten met De Lijn, de lokale politie en met het Gemeente-lijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen. De toezichters gingen zelfs toezicht houden op de busbanen. Ze zouden ook verbaliserend optreden. Die verplichtingen werden nooit nagekomen. Dat is iets van vier jaar geleden.

Ik zou eens graag een rapport willen zien waarin wordt aangetoond dat het openbaar vervoer in Antwerpen, Gent of andere steden kan rekenen op een vlottere door-stroming ten opzichte van vroeger. Hoe vlotter de door-stroming, hoe beter de exploitatie en hoe beter dat is voor de klanten. Dat is toch de logica zelve.

Het gaat me niet om de woorden, maar om de daden. Meten is weten. Indertijd heeft men investeringen ge-daan. Men had dat geld even goed in de Schelde kunnen gooien. U weet toch dat indertijd voor 1 miljard oude Belgische franken aan investeringen werden gedaan. Kruispunten waar geen bus voorbij kwam, heeft men ook aangepakt. Nu gaat men opnieuw beginnen. Ik heb nog altijd niet vernomen wat het voordeel is voor het openbaar vervoer.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toestand van het wagenpark van De Lijn

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in januari 2008 legde het personeel van De Lijn regio Mechelen het werk stil voor een 24-urenstaking. De oorzaak van de discussie was de slechte toestand van de bussen in deze regio. Vorig jaar was de situatie op een bepaald moment zelfs zo erg dat slechts twee van de 123 bussen van de stel-plaatsen van Mechelen, Westerlo, Tremelo, Heist-op-den-Berg, Rumst en Aarschot konden uitrijden. Bo-vendien was er een tekort aan reservebussen. Het tekort aan personeel in de technische diensten leidde ertoe dat de bussen niet snel konden worden hersteld, zodat die zelfs met mankementen moesten uitrijden.

We zijn nu een jaar verder en nog steeds zijn de pro-blemen in de regio Mechelen niet opgelost. Het perso-neel wil protesteren door middel van stakingen, maar het beseft maar al te goed dat het hiermee opnieuw de reiziger treft. Dit neemt niet weg dat deze situatie niet alleen onaanvaardbaar is omdat de problemen al meer dan een jaar aanslepen, maar ook onaanvaardbaar is omdat de veiligheid in het gedrang komt. De buschauf-feurs besturen dagelijks voertuigen die technisch niet in orde zijn.

In februari van dit jaar volgde opnieuw een vakbonds-overleg. Werden er nu inderdaad door De Lijn initia-tieven genomen die onmiddellijk voelbaar zijn? Men kan immers wel blijven beloftes doen zoals vorig jaar.

Doet het probleem van het tekort aan bussen zich enkel voor in de regio Mechelen? Intussen heb ik vernomen dat dit niet zo is. Zelfs in de stelplaats op de Noorderlaan waren er ook klachten over een tekort aan technisch personeel waardoor er ook een tekort aan bussen is.

Werd inmiddels voldoende technisch personeel aange-worven om de herstellingen tijdig uit te voeren? Wat is de stand van zaken over de aanschaf van nieuwe bel-bussen in de regio Mechelen? Worden er busexploitan-ten ingeschakeld als er een chronisch tekort is aan bussen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzit-ter, geachte collega's, dit soort problemen kan zich wel eens in alle regio's voordoen. Het klopt dat er begin dit jaar door een samenloop van omstandigheden – groot onderhoud, een aantal ongevallen – een ernstig pro-bleem was in de regio Mechelen.

Die problemen zijn intussen onder controle. Er werden ook een aantal maatregelen genomen. Er werden vier nieuwe belbussen aangekocht. Er werden vier nieuwe medewerkers aangeworven in de technische diensten. Het vrijwillige weekendwerk werd uitgebreid, en het beginuur van de technische dienst werd op maandag

vervroegd naar vijf uur. In september worden er ook nog zeven bijkomende stadsbussen verwacht voor de regio Mechelen.

Het voertuigenpark in de regio Mechelen heeft een normale reserve van 12 tot 15 percent, wat niet slecht is. Normaal functioneert dit goed, maar af en toe kunnen er wel eens problemen ontstaan. Er werden inmiddels vier bijkomende medewerkers aangenomen in de technische dienst, en vier belbussen werden vervangen door nieuwe voertuigen.

Om de problemen op te lossen kon geen beroep worden gedaan op exploitanten, omdat ook zij geen bussen op overschot hebben.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het probleem dat zich in Mechelen voordoet, is niet nieuw. Het werd vorig jaar al gesignaleerd. Blijkbaar heeft men een jaar nodig voor een oplossing. Nu kan het wel. Ik ben tevreden dat er maatregelen zijn genomen: vier nieuwe belbussen, een aantal stadsbussen, herschikking van het personeel.

Er blijft wel onduidelijkheid over de toekomst van de stelplaatsen in deze regio. Wat zal er gebeuren met de stelplaats in Rumst? Deze onduidelijkheid zorgt ook voor ongenoegen bij het personeel.

Hopelijk zullen we nu personeel hebben dat met een gerust hart kan rijden, want het probleem in Mechelen heeft ook te maken met de harmonicabussen. De harmonicabussen van het type AG300 worden iedere keer beschadigd bij het rijden over een verkeersdrempel. Ik zou hiervoor de nodige aandacht willen vragen bij de aanschaf van nieuwe bussen zodat er niet opnieuw een tekort aan bussen ontstaat.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de criteria voor projectenmodules in functie van het recente verkeersveiligheidsplan

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het Verkeersveiligheidsplan van de Vlaamse Regering werd in deze commissie grondig

besproken. Daaruit bleek onder meer dat er extra aandacht wordt gevraagd voor investeringen in infrastructuur.

Het decreet over de mobiliteitsconvenants is de basis voor overeenkomsten rond de realisatie van de projecten van het lokaal mobiliteitsbeleid. Vandaag bestaan er 19 modules elk met een specifiek doel. Zo zijn er modules voor de subsidiëring van planning en studies, modules voor de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer, modules voor infrastructuur, schoolomgeving, flankerende maatregelen en modules infrastructuur specifiek voor fietsers. Binnen de groep van modules voor infrastructuur specifiek voor fietsers wordt een onderscheid gemaakt tussen modules waar het gewest instaat voor de aanleg en modules waar de lokale overheid voor de aanleg instaat.

Door het bestaan van de modules is maatwerk mogelijk en kunnen projecten integraal worden bekeken, maar er moeten ook een aantal regels in acht worden genomen.

Module 12 handelt over de aanleg of verbetering van fietspaden van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen. De module heeft de volgende doelstellingen: de veiligheid en het comfort van elke weggebruiker die het fietspad mag gebruiken, de bereikbaarheid met de fiets, het aandeel van het fietsverkeer in de multimodale verkeersstromen. Het initiatief voor de aanleg ligt in deze module bij de lokale overheid.

Een van de voorwaarden voor het kunnen aangaan van deze module is dat het ontweken tracé van het fietspad langs de gewestweg of het alternatieve fietspad buiten het gewestdomein, een schakel is in het bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk. Indien een fietspad door middel van een fietstunnel onder of een fietsbrug boven een primaire weg kan worden opgewaardeerd tot onderdeel van een bovenlokaal fietsroutenetwerk, vallen deze projecten dan onder module 12?

Vandaag is het niet altijd duidelijk welke criteria worden gehanteerd bij het aanvaarden van de projecten. Soms worden lokale besturen van het kastje naar de muur gestuurd als het erop aankomt onder welke module ze een bepaald project kunnen indienen. De vraag rijst dus of zich geen herziening van de modules in functie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen opdringt.

Mevrouw de minister, voorziet u in een bijsturing van de criteria voor de respectieve modules zodat ook projecten die uitdrukkelijk passen in het Verkeersveiligheidsplan, in aanmerking kunnen komen? Zijn er met andere woorden hiaten in het aanbod van modules bij aanvragen van lokale overheden met het oog op verbetering van infrastructuur, specifiek voor fietsers?

Het gewest betaalt nu 100 percent voor alle ontbrekende schakels van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Vallen fietstunnels, fietsbruggen en andere fietsinfrastructuur in functie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk hier ook onder?

Zijn er aanvragen met betrekking tot fietstunnels, fietsbruggen en andere fietsinfrastructuur van lokale overheden die vandaag niet binnen de bestaande modules passen? Zo ja, over welk type aanvragen gaat het?

Wat zijn de richtlijnen van de minister voor de administraties voor de beoordeling van de projecten? Op welke wijze wordt hierover overleg gepleegd met de minister van Openbare Werken? Hoeveel projecten werden de afgelopen vijf jaar goedgekeurd met als hoofddoel het verbeteren van de veiligheid?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de realisatie van het bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk is inderdaad een van de maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. U hebt zelf verwezen naar de verschillende modules die daarvoor in aanmerking komen. Ik ben ervan overtuigd dat de criteria die worden gehanteerd voor de aanleg van fietspaden binnen de verschillende fietsmodules, voldoen voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk langs gewestwegen. Ik zie dus geen noodzaak om de criteria voor de fietsmodules bij te sturen. Wat wel nog eens goed kan worden bekeken, is de procedure. Er is wel een probleem met de snelheid waarmee fietspaden kunnen worden aangelegd. Hoe sneller fietspaden kunnen worden aangelegd, hoe beter voor het Verkeersveiligheidsplan.

Het is natuurlijk zo dat het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk niet enkel langs gewestwegen of gekozen alternatieve wegen loopt. Daarvoor werd het Fietsfonds opgericht dat dit jaar op volle snelheid moet komen.

De aanleg van nieuwe fietspaden op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, inclusief de noodzakelijke tunnels en bruggen, wordt in het kader van de modules 12 en 13 voor 100 percent gesubsidieerd. Als het om de verbetering van fietspaden gaat, wordt op basis van een objectieve behoefteanalyse de prioriteit van de schakel in het netwerk bekeken. De verbetering van fietspaden met een hoge prioriteit – met een K-waarde groter of gelijk aan 75 – wordt voor 100 percent gesubsidieerd. De verbetering van fietspaden met lage prioriteit wordt voor 80 percent gesubsidieerd. Via de samenwerkingsovereenkomsten Fietsfonds, die in het voorjaar met de vijf provincies werden afgesloten, kunnen geen grote kunstwerken – tunnels en bruggen – worden gefinancierd.

De aanvragen van lokale overheden met betrekking tot fietstunnels en -bruggen die niet via de fietsmodules of

het Fietsfonds kunnen worden gerealiseerd, kunnen in aanmerking komen voor de toepassing van module 18. Module 18 is de herinrichting van een kruispunt of (her)aanleg van een oversteekplaats op een gewestweg. Ook in het kader van de aanpak van gevaarlijke punten kunnen oversteekplaatsen voor het langzaam verkeer ongelijkvloers worden ingericht. Voor het kruisen van onder andere waterwegen en spoorwegen komen geen modules in aanmerking.

Het afsluiten van alle modules van het mobiliteitsconvenant gebeurt door beide ministers, zijnde mezelf en de minister van Openbare Werken. Voor de goedkeuring van het project baseren wij ons op het advies van de inspectie van Financiën en van de auditor van de Provinciale Auditcommissie (PAC). De PAC voor infrastructuurprojecten wordt voorgezeten door het afdelingshoofd van de betrokken territoriale afdeling van het Agentschap Wegen en Verkeer dat onder het administratief en inhoudelijk toezicht valt van de minister van Openbare Werken. Ook de betrokken dienstkring-, project- of districtingenieur maakt deel uit van deze PAC. Bovendien is die ook vast lid van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie waar de voorbereiding en opmaak van de projecten plaatsvindt. De organisatiestructuur van en de taakverdeling tussen de verschillende overlegstructuren waarvan alle betrokken actoren van het mobiliteitsconvenant deel uitmaken, zijn geregeld per omzendbrief.

Zoals ik in mijn antwoord op uw eerste vraag al aangaf, is het verbeteren van de verkeersveiligheid een van de basisdoelstellingen van het lokale en Vlaamse mobiliteitsbeleid, en dit zal dus bij het bepalen van elk plan, project of actie op zich een belangrijke rol spelen.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Als ik het goed heb begrepen, dan is het aanleggen van een fietsbrug als schakel in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, voor 100 percent gesubsidieerd via module 12.

Minister Kathleen Van Brempt: Ja, maar het moet wel een fietspad zijn. Het mag geen groot infrastructuurwerk zijn. De administratie maakt wel een evaluatie. Het gebeurt wel dat de administratie te dure projecten, die veel afwijken van het bestaande fietspad, weigert. Het is geen vrijbrief om eender welke brug aan te leggen.

Mevrouw Cindy Franssen: Een fietsbrug boven een primaire weg?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat kan via module 12.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

