



Vlaams
Parlement

stuk **1299** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 19 oktober 2011 (2011-2012)

Gedachtewisseling

over de vertrammingprojecten van De Lijn

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Jan Roegiers en mevrouw Marleen Van den Eynde

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

I. Gedachtewisseling van 23 juni 2011	4
1. Uiteenzetting van de heer Roger Kesteloot.....	4
1.1. Tram in West-Europa.....	4
1.2. Vertramming van het openbaar vervoer in Vlaanderen.....	5
1.2.1. Antwerpen	5
1.2.2. Limburg	5
1.2.3. Oost-Vlaanderen	7
1.2.4. Vlaams-Brabant	7
1.2.5. West-Vlaanderen	8
1.2.6. Voertuigen.....	8
2. Vragen van leden	8
3. Reactie van Vlaams minister Hilde Crevits.....	17
4. Bijkomende reacties van leden.....	18
II. Gedachtewisseling van 30 juni 2011	18
1. Uiteenzetting van Vlaams minister Hilde Crevits	18
2. Antwoorden van de heer Roger Kesteloot	19
2.1. Investerings in traminfrastructuur in de periode 2000-2010.....	19
2.2. Evolutie tramvloot en -exploitatie.....	20
2.3. Maatschappelijke kosten-batenanalyse openbaarvervoerprojecten	22
2.4. Het strategische verkeersmodel.....	23
2.5. Vertramming in Antwerpen	25
3. Limburg: Spartacusplan	25
3.1. Toelichting door de vertegenwoordigers van De Lijn.....	25
3.2. Vragen van leden en antwoorden van Vlaams minister Hilde Crevits	29
4. Verdere antwoorden van de heer Roger Kesteloot	32
4.1 Oost-Vlaanderen.....	32
4.2. Vlaams-Brabant.....	32
4.3. West-Vlaanderen.....	34
4.4. Overige niet-regiogebonden vragen.....	34
5. Bijkomende vragen van leden	36
Gebruikte afkortingen	37

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 23 en 30 juni 2011 een gedachtewisseling over de vertrammingprojecten van De Lijn, met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn.

I. GEDACHTEWISSELING VAN 23 JUNI 2011

1. Uiteenzetting van de heer Roger Kesteloot

1.1. *Tram in West-Europa*

Frankrijk

De heer *Roger Kesteloot*, directeur-generaal van De Lijn, zegt dat er sinds een aantal jaren in heel West-Europa een tendens is om de tram opnieuw te introduceren in steden waar hij verdwenen was of nog nooit was geweest. Frankrijk is daarbij een van de koplopers. Sinds 1985 hebben veertien Franse steden de tram opnieuw in het straatbeeld gebracht, in negen gevallen was dat na het jaar 2000.

Het meest recente voorbeeld is de stadstram die sinds 18 april 2011 in Reims rijdt over een afstand van 1,2 kilometer. De tram rijdt er op twee lijnen, met in totaal 23 haltes en dagelijks ongeveer 45.000 reizigers. Het project werd gerealiseerd via een pps-contract. Daarbij werden het ontwerp, de financiering en de bouw van het tramnet geregeld, evenals de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van het net gedurende dertig jaar. Het was het eerste pps-project voor stedelijk openbaar vervoer in Frankrijk.

In Bordeaux reed er sinds 1958 geen tram meer, tot in 2003 een eerste nieuwe tramlijn in gebruik werd genomen. In 2004 zijn daar nog twee lijnen bij gekomen. Momenteel is het net 43 kilometer lang, met 81 haltes. Bijzonder is hier ook dat er wordt geëxperimenteerd met elektriciteitstoevoer van de grond, dus zonder bovenleiding.

Spanje

Ook in Barcelona was de tram lang uit het straatbeeld verdwenen, maar sinds 2004 is ook daar opnieuw een tramnet opgezet. Sinds 2008 zijn er zeven tramlijnen met een totale afstand van 31,5 kilometer. Het gaat om een combinatie van een stads- en een voorstadsnet, met jaarlijks ongeveer 13,7 miljoen reizigers. Ook hier werd een pps-contract gesloten voor de aanleg en de exploitatie van het net en voor de bouw van de trams.

Italië

In Firenze werd in 2010 een eerste tramlijn ingevoerd. In maart 2011 werd begonnen met het aanleggen van twee bijkomende lijnen. Ook hier gaat het om een pps-constructie, met een concessie van dertig jaar voor de bouw, het onderhoud en de exploitatie van het tramnet.

Nederland

Bij de al vermelde voorbeelden gaat het telkens om stedelijke tramlijnen. Er is ook in toenemende mate interesse voor sneltram- of 'lightrail'-exploitatie voor voorstads- en interstedelijk openbaar vervoer. Een voorbeeld daarvan is het Nederlandse RandstadRail, een interstedelijk 'lightrail'-netwerk dat sinds 2006 bestaat. Voor dat netwerk wordt samengewerkt tussen de openbare vervoersbedrijven van Rotterdam en Den Haag enerzijds en de Nederlandse Spoorwegen en de rijksoverheid anderzijds. Het gaat om twee lijnen tussen Den Haag en Zoetermeer en een lijn tussen het Hofplein in Rotterdam en Den Haag Centraal. Via de lijnen 3 en 4 worden momenteel dagelijks ongeveer 95.000 reizigers vervoerd.

1.2. Vertramming van het openbaar vervoer in Vlaanderen

1.2.1. Antwerpen

In Antwerpen hebben de tramprojecten zo niet alles dan toch veel te maken met het Masterplan Mobiliteit Antwerpen en het Masterplan 2020. Het project Brabo I betreft de tramverlengingen van Deurne naar Wijnegem en van Mortsel naar Boechout, evenals de bouw van een nieuwe tramstelplaats in Deurne. De beslissing hierover is al genomen en de financiering is geregeld. Hier gaat het om een participatieve pps, waarbij De Lijn en het AWW een DBFM-contract hebben gesloten met een projectvennootschap. De uitvoering ligt momenteel op schema. De Raad van State heeft weliswaar de bouwvergunning voor het gedeelte Deurne-Wijnegem vernietigd, maar via een minnelijke schikking kunnen de werken ook daar gedeeltelijk worden voortgezet. De timing van de uitvoering houdt in dat het laatste deel in de zomer van 2012 in gebruik zal worden genomen. Wat het budget betreft, moet er rekening mee worden gehouden dat het niet alleen gaat om het aanleggen van tramlijnen en een stelplaats, maar ook om het heraanleggen van wegen, fiets- en voetpaden en openbare verlichting.

Ook het project Brabo II kadert in de eerste fase van het Masterplan Antwerpen. In mei 2010 is begonnen met de concretisering van de studies over de tramverlenging naar Ekeren, de verbinding op het Eilandje en de Brusselstraat en de verkeersorganisatie van het Operaplein. Ook de stedenbouwkundige studie is heropgestart en dit jaar wordt begonnen met de procedure voor de MER. De principiële beslissing over het project is al genomen en ook hier is de aanpak die van een DBFM-contract. In een nota voor de Vlaamse Regering die momenteel wordt voorbereid, worden de projectdefinitie, de potentieelstudie en het budget geactualiseerd. Tevens wordt voorzien in een aansluiting op het project LIVAN 1, dat zo dadelijk aan de orde komt. Voor de beide al behandelde projecten staat de BAM in voor de coördinatie.

Een derde project in Antwerpen kreeg de naam LIVAN 1 mee, wat staat voor Lijninvest Antwerpen. Daar gaat het om de ingebruikname van de premetrotunnel onder de Turnhoutsebaan en de verlenging van de tramlijn tot de P+R in Wommelgem. De plan-MER zit hier intussen al in de eindfase en de gunningsprocedure loopt. Het streefdoel is dat de werken aanvangen in 2012, waardoor de ingebruikname in 2014 mogelijk zou zijn. De beslissing over dit project werd in februari 2007 door de Vlaamse Regering genomen, de financiering is geregeld via DBFM en het budget bedraagt 85 miljoen euro.

Daarnaast zijn er nog een reeks projecten die al opgenomen waren in het Masterplan Antwerpen fase 2, waaraan bij beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010 nog een aantal projecten zijn toegevoegd. Bij die uitbreiding gaat het om een tramverlenging naar Beveren, een tramuitbreiding naar Wilrijk en uitbreidingen van Wijnegem naar Schilde en van de P+R in Wommelgem naar de P+R in Ranst. Over deze projecten werd een principiële beslissing genomen, maar tegelijk werd beslist tot een toetsing aan een MKBA.

1.2.2. Limburg

Voor Limburg is er het Spartacusplan, dat een combinatie van drie sneltramlijnen behelst en een reorganisatie van het volledige Limburgse busnet. Voor de eerste sneltramlijn, Hasselt-Maastricht, is de timing voor de start van de exploitatie onder meer afhankelijk van de tractiekeuze. Momenteel wordt een ontwerpnota voor de Vlaamse Regering voorbereid met geactualiseerde potentieelinschattingen en -onderzoeken. Tevens wordt een keuze voorgelegd voor de tractie (diesel-elektrisch of volledig elektrisch), het budget wordt geactualiseerd en er wordt een stand van zaken opgenomen van de andere sneltramlijnen. De beslissing voor het aanleggen van een sneltramlijn Hasselt-Maastricht maakt in principe deel uit van de al vermelde beslissing van de Vlaamse Regering van 2007. Ook hier werd voor DBFM gekozen, althans op basis van de oorspronkelijke raming.

Sneltramlijn 2 is de as Hasselt-Genk-Maasmechelen. Ook hier hangt de planning af van de afronding van de plan-MER. Uitgaand van een afronding in het voorjaar van 2013, kan voorlopig worden gesteld dat de exploitatie rond begin 2020 zou beginnen. Aangezien de tracékeuze hier nog moet gebeuren, is het op dit ogenblik nog niet mogelijk het investeringsbudget te ramen.

Sneltramlijn 3 loopt van Hasselt via Neerpelt tot Lommel. Op vraag van de twee bevoegde ministers werd samen met de NMBS-groep onderzocht wat de beste kosten-batenverhouding zou zijn voor de aanleg en exploitatie. In die studie wordt de sneltramlijnvariant van De Lijn vergeleken met de mogelijkheid van een exploitatie met een 'lightrain'. De studie is bijna rond en wordt zeer binnenkort aan de beide ministers bezorgd. Ook hier geldt uiteraard dat het uiteindelijke investeringsbudget mee afhankelijk zal zijn van de keuzes die worden gemaakt, onder meer over wie met welke middelen het project zal realiseren, en van de afronding van de plan-MER.

De heer *Peter Van Overvelt*, projectcoördinator, licht de historiek van het Spartacusplan toe. In februari 2007 werd bij de oprichting van Lijninvest 55 miljoen euro gereserveerd voor de realisatie van de eerste Spartacuslijn. Tevens kreeg De Lijn de mogelijkheid een studiecontract uit te geven voor het bestuderen van de drie vermelde sneltramlijnen. In de beschikbaarheidsvergoeding zitten alleen de bouwkosten en geen onderhouds- of exploitatiekosten. De nota die in verband met de drie Spartacuslijnen wordt opgemaakt, gaat voor een groot stuk over de eerste lijn. Voorts is het potentieel verder uitgewerkt voor de volledige lijn, met inbegrip dus van het Nederlandse gedeelte. De cijfers voor Vlaanderen en Nederland blijken niet zomaar vergelijkbaar, maar er wordt verwacht dat er tegen het najaar een gezamenlijk cijfer zal zijn voor het totale reizigerspotentieel, grensoverschrijdend. De huidige cijfers geven echter al een goede indicatie en zo dadelijk zal blijken dat de cijfers van het aantal reizigers voor de drie Spartacuslijnen in elkaars buurt liggen.

Voor de eerste Spartacuslijn wordt gebruikgemaakt van een oude spoorwegbedding. De vier gemeenten die deze lijn aandoet zijn uiteraard ook betrokken partij. Met die gemeenten moeten afspraken worden gemaakt, onder meer over de inpassing van de tram, over P+R-voorzieningen aan de haltes en over de haltes zelf in sommige gemeenten. Een en ander zal worden ingepast in samenwerkingsovereenkomsten tussen De Lijn en de betrokken gemeenten.

Een belangrijk onderdeel van de eerste sneltramlijn is uiteraard het gedeelte in Nederland. Er werd gekozen voor een volledig apart vergunningentraject, maar dat neemt niet weg dat er wordt overlegd en dat De Lijn betrokken is bij de opmaak van het dossier. Het project wordt voor het Nederlandse deel volledig met Nederlandse middelen gefinancierd.

Er is een telling gebeurd van het aantal reizigers die in Limburg gebruikmaken van het openbaar vervoer en van andere vervoersmiddelen. De resultaten werden in een verkeersmodel ingevoerd en vervolgens werd het nieuwe net daar ingebracht, met simulaties voor de reizigers op de lijnen. Dat levert een totaal op voor het aantal reizigers dat gebruikmaakt van de tram en een totaalcijfer voor elk van de drie lijnen van Spartacus. Voor de eerste lijn gaat het om ongeveer 3.150.000 reizigers, alleen voor het Vlaamse gedeelte. Daar komen volgens de Nederlandse ramingen nog twee à drie miljoen reizigers in Nederland bij. De grensoverschrijdende reizigers zijn momenteel nog niet verrekend, zodat mag worden verwacht dat het uiteindelijke aantal nog een stuk hoger zal zijn.

Voor sneltramlijn 2 worden zowat 4.800.000 reizigers verwacht voor de halfuurdienst, die in Hasselt aansluiting moet verzekeren op de treinverbindingen. Spartacus is immers niet alleen een bus- en tramplan, maar houdt ook een vraag in aan de NMBS om het treinnet naar Limburg aan te passen en te zorgen voor halfuurdiensten op alle verbindingen. Omdat Hasselt-Genk het meest stedelijke deel is, werd van meet af aan ook voorzien in een extra kwartierdienst. Die dienst levert nog eens twee miljoen reizigers extra. Sneltram-

lijn 3 ten slotte (Hasselt-Neerpelt-Lommel), die een trein- of sneltramverbinding wordt naargelang van het resultaat van de gemeenschappelijke studie, is ook nog eens goed voor zowat 3,4 miljoen reizigers.

Initieel werd gekozen voor een diesel-elektrisch voertuig. Intussen wordt, onder meer om milieuredenen, overwogen om over te stappen naar een volledig elektrische variant. Als voor elektrische voertuigen wordt gekozen, moet worden geïnvesteerd in een bovenleiding, al is het zoals in Frankrijk mogelijk om stukken van de lijn zonder bovenleiding uit te voeren. Kiezen voor een dieselvariant betekent een initiële besparing op het tractiesysteem maar iets duurdere voertuigen. Spartacus 1 is, zoals al vermeld, een pps met een DBFM-overeenkomst die geleidelijk wordt betaald via een beschikbaarheidsvergoeding, zodat ook de initiële investeringskosten gespreid worden. Op het vlak van de investeringen is er daardoor maar weinig verschil.

1.2.3. Oost-Vlaanderen

De heer *Roger Kesteloot* zegt dat wat Oost-Vlaanderen betreft, al een beslissing werd genomen over de verlenging van de tramlijn 21/22 van Gent naar Zwijnaarde. De bouw-aanvraag en het bestek zijn klaar sinds juni 2010 en de financiering is eind juli 2010 goedgekeurd. Als de werken zoals gepland in 2012 kunnen beginnen, zou de ingebruikname in 2014 mogelijk zijn. Het investeringsbudget schommelt rond 8,3 miljoen euro. Momenteel wordt nog een aanvullende studie voorbereid rond de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Inzonderheid wordt de bedieningsmogelijkheid van een nieuwe bedrijvenzone onderzocht.

In dezelfde provincie zijn er op korte termijn nog twee andere projecten: de tramverlenging 'The Loop' in de buurt van Flanders Expo en de tramverlenging naar het UZ Gent. In 2011 en 2012 gebeuren de verkeerskundige en stedenbouwkundige studies. De aanbesteding wordt gepland in 2013 en met het oog daarop zijn voor dat jaar voorzieningen ingeschreven in het indicatieve meerjarenprogramma van De Lijn. Met een budget van 8,3 miljoen voor The Loop en 9 miljoen voor de verlenging naar het UZ Gent, zijn deze projecten wat te klein voor een pps.

Voor Oost-Vlaanderen zitten nog enkele andere projecten in de pijplijn. Zo zal in 2012 een haalbaarheidsstudie worden opgestart voor een mogelijke sneltram van Aalst naar Dendermonde en vervolgens naar Sint-Niklaas, ter vervanging van de huidige snelbus. Aangezien het om nieuw beleid gaat, zal een MKBA worden uitgevoerd. Het budget kan op dit moment nog niet worden geraamd. Voorts worden in 2012 studies gedaan rond de vertramming van de Gentse lijn 3, inclusief de trolleyvariant, rond lijn 7 en rond een mogelijke lijn Muide-Dokken-Dampoort. Uiteraard gebeurt dit in nauw overleg met het stadsbestuur van Gent.

1.2.4. Vlaams-Brabant

In Vlaams-Brabant is er, net als in Limburg, nog geen tramexploitatie. Op basis van de potentieelstudies die zijn uitgevoerd, zijn er redenen voor het ontwikkelen van vier tramverbindingen in een geïntegreerd net. Het gaat dan om een sneltram die Boom, via Londerzeel, met Brussel verbindt, een sneltram van Ninove naar Gooik en Brussel, een sneltram van Heist-op-den-Berg via Haacht naar Brussel en een tangentiële tramverbinding in de Vlaamse Rand (Jette-Vilvoorde-Luchthaven Zaventem-Tervuren).

Voor die verbindingen lopen momenteel de voorbereidende studies. Daarbij wordt zowel de ruimtelijke als de technische haalbaarheid bekeken, evenals de impact op de omgeving, op de kostprijs en op het milieu. Ook hier gaat het om nieuw beleid en komt er dus een MKBA. Er is al een eerste ruwe raming gebeurd voor het complete eindbeeld van deze vier tramverbindingen. De bedoeling is het tramnet op te bouwen in concentrische fases, omdat het om een geïntegreerd net gaat.

1.2.5. *West-Vlaanderen*

In West-Vlaanderen ten slotte is er het project van de tramlijnverlenging Koksijde-Veurne, in feite een aftakking van de kusttram. Begin 2010 is daarvoor begonnen met een studie-opdracht met het oog op een MER-procedure en een ontwerp. De trechteringstudie voor het bepalen van de tracévarianten in de MER-procedure is afgerond. De MER-procedure zelf loopt. De beslissing over de studieopdracht is al genomen, maar er moet uiteraard nog een definitieve beslissing komen, ook weer getoetst aan een MKBA. Na de tracékeuze zal het budget definitief bepaald worden.

Nog in West-Vlaanderen is sprake van een mogelijke tramverlenging van Brugge tot Zeebrugge. Dat project is voorlopig opgeschort, omdat ook wordt bekeken of een samenwerking tussen De Lijn en de NMBS mogelijk en wenselijk is. Voorts is er het dossier 'SHIP Zeebrugge' over de verdere uitbouw van de haven van Zeebrugge. In het raam van een project-MER wordt de opportuniteit onderzocht van een tram- en wegtunnel. De project-MER zou tegen eind 2011 afgerond moeten zijn. De eerste raming voor een gecombineerde weg- en tramtunnel leidde tot een kostprijs van meer dan 196 miljoen euro. Aan dit project zijn ook nog twee doortochtprojecten verbonden: Zeebrugge zelf en Lissewege.

1.2.6. *Voertuigen*

De heer Kesteloot zegt dat het bij het Spartacusproject om een sneltramvariant gaat, met een dubbele keuzemogelijkheid. Als gevolg van de vraag om uit te kijken naar mogelijkheden van alternatieve financiering, is er vertraging voor het programma van uitbreiding en vernieuwing van de tramvloot. Een overstroming in de productie-eenheid in Duitsland heeft voor nog bijkomende vertraging gezorgd.

Er loopt momenteel een bestelling van dertien trams, aansluitend op de levering van de hermelijntrammen. Die trams worden normaliter volgend jaar geleverd. Tevens loopt er een aanbestedingsprocedure voor een totaal van 88 trams. Daar zijn onder meer trams bij die voorzien zijn in het Masterplan Antwerpen en voor het eerst ook een aantal trams van 42 meter. De hermelijntrams die momenteel in Antwerpen en Gent en soms ook aan de kust rijden, zijn 30 meter lang. Trams met een lengte van 42 meter zullen uiteraard meer capaciteit bieden op de drukste lijnen. Voor deze selectie zijn de eerste offertes van vier firma's intussen binnen en zal de gunning hopelijk op het einde van 2011 kunnen gebeuren. Aan de gegadigden werden twee prijzen gevraagd: een prijs ingeval van koop en een prijs ingeval van alternatieve financiering via huur op lange termijn. De verschillen tussen beide varianten worden momenteel geëvalueerd en vervolgens zal aan de minister en de Vlaamse Regering een voorstel worden gedaan voor een keuze.

2. **Vragen van leden**

De heer *Lode Vereeck* vindt het positief dat deze gedachtewisseling plaatsvindt, maar blijft na de uiteenzetting toch op zijn honger. In deze commissie heeft hij op 14 januari 2010 al een vraag gesteld rond de kosten van het Spartacusproject. De minister stelde toen dat eind februari een geactualiseerde kostenstudie en een studie van het reizigerspotentieel zouden worden afgeleverd. Omdat die informatie niet werd geleverd, werden in de maanden nadien nog diverse vragen gesteld. Uiteindelijk heeft de spreker zich schriftelijk tot de voorzitter van het Vlaams Parlement gericht, omdat hij zich ingeperkt voelde in zijn controlerecht. De voorzitter, tevens voorzitter van deze commissie, heeft daarop voorgesteld deze 'tramdag' te organiseren. De vragen naar de kosten blijven echter nog altijd onbeantwoord. Zo is er nog steeds geen actuele inschatting van wat lijn 1 gaat kosten, inzake investeringen en voor de exploitatie.

Over de studie van het reizigerspotentieel werd gedurende anderhalf jaar gezegd dat die zo goed als afgerond was. Nu wordt een ruwe schatting gegeven van 11,35 miljoen reizigers op de drie lijnen. Dat zit in de buurt van de schatting van een gerenommeerd verkeersinsti-

tuut vijf jaar geleden, dus blijkbaar is er niet veel veranderd. Op de eerste lijn zou het dan, zeer rudimentair geschat, gaan om ongeveer 8630 reizigers per dag. De spreker vraagt of nader kan worden ingegaan op de kostprijs. Waarom heeft de actualisering van de kostenstudie zo lang aangesleept en waarom kunnen vandaag nog altijd geen uitspraken worden gedaan over dit, zeker voor lijn 1, toch al vervorderde project?

Aan de leden van deze commissie zijn tal van rapporten bezorgd met risicoanalyses van grote investeringsprojecten, maar niet van het Spartacusproject. Is daarvoor een risicoanalyse gemaakt rond de technische kant van de zaak, rond onteigeningen en rond de financiering? In een verslag van de wethouder van Maastricht werd gesteld dat de financiering aan Nederlandse kant rond is zowel voor de provincie als het rijk, maar dat voor beide overheden de werken wel eind 2012 moeten starten. Dat zal zeker niet mogelijk zijn en dus is er daar alvast een probleem rond de financiering. Trams zijn zeer geschikt voor gebruik in de steden, maar niet voor het interstedelijke vervoer. Op deze lijn, die niet alleen geschikt is voor personenvervoer maar ook voor goederenvervoer, is er geen behoefte aan een tram, wel aan een trein. Deze lijn zou een soort van alternatieve IJzeren Rijn kunnen worden.

De heer *Jan Roegiers* is het met de heer Kesteloot eens dat Frankrijk als gidsland voor tramprojecten kan fungeren. Bordeaux en Reims zijn inderdaad goede voorbeelden, Montpellier is dat ook. Deze steden zijn qua grootte vergelijkbaar met Vlaamse steden: Reims heeft 180.000 inwoners, Bordeaux 230.000 en Montpellier 285.000. In vergelijking met de situatie in die steden, kan men alleen maar constateren dat de trams in Vlaanderen oud, traag en versleten zijn. Die conclusie dringt zich ook op na wat studiewerk en een analyse van de antwoorden op schriftelijke vragen. De gemiddelde leeftijd van de Vlaamse trams is immers al opgelopen tot iets meer dan dertig jaar. De hermelijntrams zijn ongeveer acht jaar oud, de kusttram is bijna 28 en de PCC-trams zijn ondertussen gemiddeld bijna 43 jaar. Daar tegenover staat dat er sinds 2009 geen nieuwe trams in gebruik zijn genomen en dat dit blijkbaar ook dit jaar niet het geval zal zijn. Dat er zo lang geen nieuwe trams komen, is nefast voor de kwaliteit die gebruikers van het openbaar vervoer mogen verwachten.

Een tweede vaststelling is dat de trams in Vlaanderen almaar trager rijden. De kusttram haalt nog een gemiddelde snelheid van ongeveer dertig kilometer per uur, maar in Antwerpen is de uursnelheid van de tram maar zestien kilometer, in Gent minder dan vijftien kilometer. Ook dat vermindert de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer aanzienlijk. De streefsnelheid voor het stedelijk tramnet is overigens 20 à 25 kilometer per uur, voor het verbindend streekvervoer – onder meer de kusttram – 30 kilometer per uur. Over de middelen die voor doorstroming moeten worden vrijgemaakt is al vaak gedebatteerd en er is zelfs een ‘task force’ opgericht. Het is dan ook jammer dat moet worden vastgesteld dat vorig jaar maar 75 percent van de middelen effectief zijn gebruikt voor doorstromingsmaatregelen. Daar zal dus een tandje bij moeten worden gestoken.

Een derde vaststelling is dat het tramaanbod vorig jaar drastisch werd teruggeschoefd. In Antwerpen was er in 2010 in vergelijking met 2009 een daling met bijna drie percent, wat staat voor 300.000 tramkilometers. In West-Vlaanderen was er een vermindering met 4,8 percent of 148.000 tramkilometers. Ook hier scoort Oost-Vlaanderen het slechtst: min 5,6 percent of 183.000 tramkilometers. Deze vaststellingen staan in schril contrast met de steeds grotere vraag naar openbaar vervoer en de tram is daar een belangrijk onderdeel van. De drie belangrijkste tramlijnen in Gent hebben een bezettingsgraad van ongeveer 150 reizigers per rit. Een tram vervangt daarmee al twee bussen en mogelijk een zestigtal auto's. Inzetten op tramvervoer is inzetten op duurzame mobiliteit.

De laatste vaststelling is dat van het beslist beleid een aantal zaken op schema zitten, terwijl er voor andere vertraging is. De spreker pleit er dan ook voor om een prioriteit te maken van de uitvoering van het beslist beleid. Het wordt ook tijd om, zoals voorzien in

het regeerakkoord, werk te maken van een bijkomende tramlijn in elke provincie en keuzes te maken. Wat Gent betreft, kan eigenlijk alleen maar worden vastgesteld dat de situatie bedroevend is en dat er weinig ambitie is. De twee hier voorgestelde projecten zijn eigenlijk onderdelen van beslist beleid. Als The Loop in 2013 wordt aanbesteed, betekent dit dat die lijn maar in 2015 à 2016 gerealiseerd zal zijn, wat toch wel laat is. Ook hier zou zeker een tandje bij moeten worden gestoken.

De heer *Sas van Rouveroy* beaamt dat een interessante vergelijking werd gemaakt met Frankrijk, maar wijst erop dat daar tot halverwege de jaren tachtig in heel wat steden wel de fout werd gemaakt om de tram uit het stadsbeeld te halen. Alleen Lille, Marseille en Saint-Etienne hebben doorheen de voorbije honderd jaar het tramnet behouden, al werd het wel deels afgebouwd. Op een gegeven moment in de jaren tachtig waren er in Frankrijk zelfs nog maar vier tramlijnen in gebruik. Frankrijk kan dus maar een gidsland zijn in de mate voor ogen wordt gehouden dat het sinds 1985 de gemaakte fouten aan het herstellen is. Duitsland heeft die fouten niet of alvast veel minder gemaakt. Al sinds de jaren zeventig werden de trams daar opgewaardeerd naar het 'lightrail'-systeem. In Karlsruhe en Freiburg im Breisgau bijvoorbeeld werden eerst de tramsporen aangelegd en werd pas nadien stedelijke ontwikkeling toegelaten, wat in Vlaanderen alleen gelukt is voor Flanders Expo. Ook in Vlaanderen praat men over 'lightrail', maar schroomvallig en wat Oost-Vlaanderen betreft ondermaats. Volgens de Nederlandse website www.lightrail.nl is het "niet overdreven te stellen dat in Duitsland de ontwikkeling op het gebied van openbaar vervoer minstens zo'n 25 jaar voorop loopt op die van Nederland.". Ten overstaan van Vlaanderen is de Duitse voorsprong dus minstens even groot. De Duitse voorbeelden, vooral op het gebied van 'lightrail', zouden dan ook best mee in beeld worden gebracht.

Hoeveel kilometer tram heeft De Lijn aangelegd in Gent en omgeving tussen 2001 en nu? En kan daarover een oordeel worden geveld: is dat goed, zeer goed, middelmatig, slecht of zeer slecht? Het investeringsprogramma voor Oost-Vlaanderen en Gent kan op twee manieren worden beoordeeld: in absolute termen (alleen Oost-Vlaanderen) of relatief (in vergelijking met bijvoorbeeld Antwerpen of Limburg). Gent heeft al heel wat inspanningen gedaan voor de zwakke weggebruikers en ook voor eigen beddingen voor het openbaar vervoer. Gent heeft bovendien als enige stad in Vlaanderen een referendium georganiseerd over het openbaar vervoer, in 1999. Alle partijen hadden toen het plan Horizon 2010 onderschreven en voorgelegd aan de Gentse bevolking. Als de stand van zaken wordt nagegaan van de uitvoering van dat plan, zal ongetwijfeld blijken dat Gent zelf verantwoordelijk is voor een deel van wat niet werd uitgevoerd. Het deel dat De Lijn op zich had genomen, is echter helemaal niet gerealiseerd. Is men van oordeel dat met het voorgestelde investeringsprogramma een stedelijke omgeving als Gent voldoende wordt ondersteund om dagelijks te werken aan de 'modal shift'? De heer Kesteloot stelde dat twee van de drie voorstellen voor verlenging van tramlijnen in Gent zelfs een maatje te klein zijn voor een pps. De inspanningen die De Lijn zich getroost voor de tweede grootste stad van Vlaanderen zijn bedroevend laag en het beeld wordt er alleen maar erger op als een vergelijking wordt gemaakt van de thans gebudgetteerde investeringsinspanning in Oost-Vlaanderen met de andere Vlaamse provincies. Hoe beoordeelt De Lijn zelf zijn investeringsinspanning in Oost-Vlaanderen en is er beterschap op komst voor de periode 2011-2020?

Lijn 204 is een 'lightrail'-project waarover hier al vaak vragen zijn gesteld. Bij de uiteenzetting werd daar niet naar verwezen, terwijl het nochtans om een prototype gaat van een 'lightrail'-project waarmee De Lijn iets zou kunnen forceren. Uiteraard is de NMBS eigenaar van de spoorlijnen en is ze niet bepaald soepel, maar De Lijn zou toch een vuist moeten kunnen maken. Dit project moet en kan dringend worden gerealiseerd, er is een maatschappelijk draagvlak voor en het wordt gesteund door het stads- en provinciebestuur en door omliggende gemeenten. Als de voertuigen het probleem zijn, moet daar via samenwerking toch een mouw aan te passen zijn?

Mevrouw *Karin Brouwers* zegt dat ook zij ondanks de interessante uiteenzetting wat op haar honger blijft. Dat er nog geen keuzes zijn gemaakt is logisch, maar men had toch een globaal overzicht kunnen opstellen met de voor- en nadelen van de diverse verbindingen en een MKBA toegepast op al die tramlijnen? Een aantal projecten ontsnappen bij wijze van spreken nog aan de nieuwe methodologie, maar ondertussen is aan die methodologie wel al verder gewerkt en is ze allicht klaar. Het is dan ook jammer dat er geen inzicht werd geboden in die nieuwe methodologie en in de gebruikte parameters. Het geactualiseerde potentieelonderzoek wijst blijkbaar op mogelijk drie miljoen reizigers per jaar, wat neerkomt op iets meer dan 8000 per dag. In Frankrijk is de norm voor een rendabele tramlijn echter 50.000 reizigers per dag. Drie miljoen is zeker niet spectaculair en alvast in Vlaams-Brabant zijn de noden hoger.

Er zijn overigens ook voorbeelden in Europa waar het niet zo goed is afgelopen. Zo is er het project van de Sheffield Supertram in het Verenigd Koninkrijk. Voor het eerste jaar werden daar 12,5 miljoen reizigers verwacht en na vijf jaar zou dat al moeten zijn toegenomen tot 22 miljoen. Dat bleek echter veel te optimistisch, want na acht jaar werd het vooropgestelde doel maar voor 45 percent gehaald. De conclusie was dan ook dat de kosten te hoog opliepen en dat er onderbenutting was. Als er in Vlaanderen keuzes moeten worden gemaakt voor de tramlijnen die de komende tien jaar prioritair zullen worden aangelegd, moet de MKBA zo globaal mogelijk worden toegepast op alle lijnen. Die analyse kan fungeren als zeef om de belangrijke van de minder belangrijke tramlijnen te onderscheiden. Het gaat trouwens om zeer veel geld en het is nog de vraag of Vlaanderen dat geld wel zal hebben. Enige bijkomende toelichting over de financiële kant van de zaak en over de mogelijkheden voor samenwerking met de privésector, zou dan ook nuttig zijn. De spreekster is het met de voorzitter van deze commissie eens dat het wenselijk lijkt om vooral te gaan investeren in de Vlaamse Ruit.

Wat Vlaams-Brabant betreft, gaat het om een gigantische kostprijs van anderhalf miljard euro, weliswaar over diverse jaren gespreid. Bepaalde lijnen komen in Brussel aan en er zal dus overleg moeten worden gepleegd met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Hoe ver staat het met dat overleg? Werd het Brusselse deel al verrekend in de vermelde kostprijs? En wat met het Uplace project? Voor dat grootschalige project voor de oprichting van een winkelcomplex in Machelen loopt het onderzoek over een stedenbouwkundige aanvraag. Een hele reeks verenigingen hebben intussen de krachten gebundeld tegen dat project. Bij de veertig redenen die zij daarbij inbrengen, zijn er twaalf die verband houden met mobiliteit. In het persbericht wordt onder meer gesteld: “een tramverbinding – zelfs volgens Uplace onontbeerlijk om het project in de toekomst rendabel te houden – kost de overheid miljoenen. Elke budgettering en timing ontbreekt.”. Nog volgens dit persbericht zegt Uplace met het project geen nieuw verkeer te genereren, maar dat het bestaande verkeer op de reeds oververzadigde toegangswegen zal worden ‘verdrongen’. Dat zal volgens Uplace ook de beleidsmakers in Brussel aansporen om sneller werk te maken van een goed uitgebouwd openbaarvervoersnet. Voorts is ook sprake van het ontbreken van financiële engagementen van de Vlaamse Regering over onder meer de beloofde tramverbinding Tervuren-Jette en over onzekerheid inzake het station Kerklaan, waarover de NMBS nog geen engagementen is aangegaan. Ook van de MIVB zijn er blijkbaar nog geen engagementen. Hoe dan ook zijn er in Vlaams-Brabant veel mensen die vragen hebben over dit project en mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de bezwaren. Op al die vragen moeten er vooraf antwoorden komen, want als het bijvoorbeeld niet zeker is dat er een tram komt, heeft een stedenbouwkundige vergunning geen zin. Wat wordt overigens bedoeld met de concentrische aanpak waarvan bij de uiteenzetting sprake was? Betekent dit dat vanuit Zaventem zal worden begonnen?

Mevrouw *Lies Jans* zegt dat de uiteenzettingen van de twee sprekers weinig nieuwe gegevens bevatten. De Vlaamse Regering heeft zich tot doel gesteld iets te doen aan de problematiek van het woon-werkverkeer en het openbaar vervoer is daarbij een cruciaal element. Daarop moet dan ook volop worden ingezet en de schaarse beschikbare middelen moeten

op een efficiënte manier worden aangewend. Door de vorige spreker werd er terecht op gewezen dat de MKBA-methodologie moet worden aangewend bij het maken van keuzes over projecten waarover nog niet is beslist. Het Spartacusproject behoort weliswaar tot het beslist beleid, maar het loont allicht toch de moeite om de MKBA-methodologie ook naar dit project te vertalen, wat vermoedelijk ook vrij snel en relatief eenvoudig kan. Kan dit nog en gaat dat gebeuren?

In het blad 'Verkeersspecialist' van april 2011 is een bijdrage gepubliceerd van de professoren Johan De Mol en Marc Broeckaert waarin het hoogwaardig busvervoer als alternatief voor tramlijnen naar voren wordt geschoven en waarin alweer naar Frankrijk wordt verwezen. Als voordelen van dergelijk hoogwaardig busvervoer worden onder meer genoemd: de optimale toegankelijkheid, het storingvrij verloop over een voorrangsroute en desgevallend, als blijkt dat de capaciteit niet meer volstaat, de mogelijkheid voor een vlotte omvorming naar een trolley- of tramlijn. De capaciteit, het aandrijvingstype, de geleiding, de omgeving en het reizigerspotentieel van de hoogwaardige bussen kunnen variëren en daardoor ontstaat de mogelijkheid om meer flexibel in te spelen op de noden en meer vraaggestuurd te werken. Als voorbeeld werd de stad Nantes vermeld. In die stad werd voor een hoogwaardige buslijn en niet voor een tramlijn gekozen, omdat de middelen beperkt waren en wegens een ongunstige prognose van de reizigersaantallen. Dat concept sloeg duidelijk aan: op werkdagen werden aanvankelijk zowat 18.000 reizigers vervoerd, maar dat is al gestegen tot 27.000. Als er zich meer dan 30.000 reizigers aandienen, zal gebruik worden gemaakt van gelede bussen en als er meer dan 40.000 reizigers van die lijn gebruik zouden willen maken, zal worden overgestapt naar een tramlijn. Wordt er bij een MKBA telkens onderzocht welk vervoermiddel het meest geschikt is om aan de vraag te voldoen? Welke normen worden er overigens gehanteerd om te kiezen voor een tram of een bus?

Voor diverse projecten moet er overleg met de NMBS worden gepleegd, ofwel omdat de tram moet aansluiten op de trein, ofwel omdat men gebruik wil maken van de rails van de NMBS. Wordt er per project onderhandeld, of is er een overlegstructuur waarbij de diverse projecten aan bod komen? Wat Limburg betreft, blijven er nog altijd veel vragen. De heer Van Overvelt stelde dat er cijfers zijn voor Vlaanderen en Nederland, maar dat er nog afstemming nodig is. Bij de wethouder in Maastricht worden overigens andere cijfers gehanteerd dan wat hier werd vermeld: 1,3 à 2,3 miljoen reizigers per jaar. Het gaat weliswaar om een relatief klein verschil, maar dat heeft wel repercussies voor de exploitatie van de lijn. Hoe werd de raming voor het Vlaamse deel gerealiseerd? Is dat volgens dezelfde methodiek als voor de eerste raming, of is die inmiddels verfijnd? Hoe dan ook, het in Nantes gehanteerde minimum van 40.000 reizigers wordt lang niet gehaald.

Voor de kostprijs is er nog steeds geen duidelijkheid. De oorspronkelijke raming was 55 miljoen euro, maar intussen zou men toch een duidelijker zicht moeten hebben. Kan de volledige kostprijs aan de commissie worden voorgelegd, met vermelding van wat daar precies in zit en wat niet? Als de kostprijs van lijn 1 al dermate is gestegen sinds de oorspronkelijke raming, zullen er dan nog wel genoeg financiële middelen overblijven voor de andere twee lijnen? De N-VA is voor een uitbreiding van het openbaar vervoer in Limburg, maar prioritair zouden de lijnen in het noorden en het noordoosten van de provincie moeten worden ontwikkeld.

Een voordeel van een sneltram tussen Hasselt en Maastricht zou moeten zijn dat men snel van Hasselt in Maastricht geraakt en vice versa. Waar er oorspronkelijk van een reistijd van 30 minuten werd gewaagd, is dat intussen al opgelopen tot 47 minuten. Als er nog stopplaatsen bij zouden komen, zoals door de heer Johan Sauwens werd bepleit, dan wordt de reistijd wellicht langer dan een uur. Wordt met de stopplaatsen rekening gehouden bij de kostprijs? Wordt dan nog de vooropgestelde snelheid gehaald en zal het tracé nog op een aanvaardbare tijd worden overbrugd? In de periode 1997-2000 is er al een intercitybus geweest tussen Hasselt en Maastricht. Die lijn is stopgezet omdat er te weinig reizigers waren, hoewel de reistijd maar 50 minuten bedroeg. Als er voor een sneltram,

die grote investeringen vergt, mogelijk niet genoeg reizigers zijn en de reistijd langer uitvalt, moet misschien overwogen worden opnieuw een intercity busverbinding op te zetten. In Maastricht heeft de gemeenteraad blijkbaar voor het boulevardtracé langs de Maas gekozen, terwijl Vlaanderen een tracé via de markt van Maastricht verkoos. Is die keuze definitief?

De heer *Lukas Van Der Taelen* zegt dat er in Aalst heel wat mobiliteitsproblemen zijn. Publieke voorzieningen als de ziekenhuizen en het zwembad zijn er moeilijk bereikbaar en over het al dan niet aanleggen van een ondergrondse parkeervoorziening in het centrum is een debat volop bezig. Een tramlijn tussen Aalst en de periferie zou ongetwijfeld een oplossing zijn geweest voor heel wat mobiliteitsproblemen. Ook voor een tramverbinding met Brussel zou er ongetwijfeld veel belangstelling zijn in Aalst. In hoeverre werd daar rekening gehouden met de aangekondigde uitbreiding van het aanbod van de NMBS?

Wat Vlaams-Brabant betreft, heeft er al een tramverbinding in eigen bedding bestaan tussen Brussel en het centrum van Vilvoorde. Die tramsporen liggen er nog, zodat er al geen probleem van ruimte is. Waarom werd van het herinvoeren van die tramlijn geen prioriteit gemaakt? Voor het traject Adinkerke-De Panne is het alvast mogelijk gebleken om een afgeschafte lijn nieuw leven in te blazen.

In West-Vlaanderen komt er een tramlijnverlenging tussen Koksijde en Veurne. Dat is volgens de spreker een schoolvoorbeeld van wat in Vlaanderen verkeerd loopt. Waarom wordt immers een verbinding aangelegd tussen Koksijde Ster der Zee en Veurne, als het veel logischer lijkt om de tramlijn met terminus in Adinkerke door te trekken naar Veurne? Zijn er technische redenen die daar tegen pleiten? In Brussel is op een gegeven moment onderzocht op welke bestaande spoorwegtracés met een relatief beperkte aanpassing van de stellen eventueel een metro zou kunnen rijden. Van de spoorlijn van De Panne naar Gent wordt momenteel zeer weinig gebruikgemaakt, er rijdt daar immers maar een trein per uur. Kan dan niet worden overwogen om van die lijn gebruik te maken om er een tram op te laten rijden? In vergelijking met de nieuw aan te leggen lijn tussen Koksijde en Veurne, is er ongetwijfeld een zeer groot verschil in kostprijs. In het algemeen zou bij het onderzoeken van nieuwe tracés trouwens moeten worden nagegaan in welke mate gebruik kan worden gemaakt van onderbenutte treinlijnen. Moet er, in het besef dat er in Aalst, Dendermonde en Sint-Niklaas een station is, wel een nieuwe tramlijn komen? Is het niet veeleer aangewezen om overleg te plegen met de NMBS? Wat tot slot Brussel betreft, is het de bedoeling dat de tramlijn rond Brussel ook het UZ in Jette bedient? En werd daarover al overleg gepleegd met de MIVB en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, want dit is geen gemakkelijke materie? Kan niet worden overwogen de tramlijn van Brussel naar Tervuren door te trekken tot Leuven?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wijst erop dat in de studie 'Personenmobiliteit in Vlaanderen' van Metaforum Leuven onder meer wordt vastgesteld dat de wegcapaciteit in Vlaanderen de jongste jaren sterk is verminderd, als gevolg van de vertramming en de vrije busbanen. Tegelijk is het aantal auto's spectaculair gestegen. De druk op de Antwerpse randgemeenten is momenteel al zeer groot, als gevolg van de verdere industrialisering en de druk op de open ruimte. Daar komen nu nog de plannen van De Lijn bovenop om een tramverbinding met Antwerpen aan te leggen. Met een snelbus en een treinverbinding zijn er in de regio nochtans al diverse mogelijkheden om snel de stad te bereiken. Het is dan ook zeer de vraag of er wel behoefte is aan een verdere vertramming naar de rand.

De vertrammingprojecten worden in grote mate gepland op de N-wegen, die instaan voor de doorstroming van het verkeer tussen de gemeenten. Wanneer de druk op die wegen wordt vergroot, zullen de automobilisten de snel- en ringwegen gaan opzoeken, wegen die nu al zeer zwaar belast zijn in Antwerpen. Dat de vertramming voor een groot deel langs de N-wegen gebeurt, is trouwens merkwaardig want langs die wegen wonen weinig mensen en bovendien liggen ze een eind van het centrum. De bus kan daarentegen het centrum

van de gemeenten aandoen en zal dus zeker op meer reizigers kunnen rekenen. De druk op de Antwerpse rand is nu al groot en de vertramming zal de bestaande problemen zeker niet oplossen. De spreekster pleit ervoor om de stad en de rand hun eigenheid te laten behouden.

Een tram heeft geen zin als er geen verbindingsweg is. Zo moet er voor de tramverlenging tot Kontich een verbindingsweg komen tussen de N1 en de N171. Die verbindingsweg, die ook het centrum zal ontlasten, zal hopelijk niet als chantagemiddel worden gebruikt om de tramverlenging gerealiseerd te krijgen. Voor de projecten in Antwerpen werd blijkbaar al een principiële goedkeuring gegeven, maar er zal ook via een MKBA moeten worden aangetoond dat deze tramlijnen maatschappelijk verantwoord zijn in relatie tot de kosten en de baten. Kan nadere verduidelijking worden gegeven over de methodologie die voor die MKBA zal worden gehanteerd?

Het Spartacusproject in Limburg, waarover al geruime tijd een zware discussie bezig is, toont duidelijk aan dat een MKBA absoluut noodzakelijk is. Voor lijn 1 was de oorspronkelijke raming van de investering 53 miljoen euro, maar een jaar geleden was de geraamde kostprijs al opgelopen tot 251 miljoen euro. Als ook voor de andere projecten de kosten viermaal hoger uitvallen, dan worden ze onbetaalbaar. Over de reizigersaantallen is al veel te doen geweest. Vanwaar komen de cijfers die bij de uiteenzetting werden gegeven? Er bestaat blijkbaar nog geen systeem om de reizigers te tellen. Gaat men dan louter voort op de abonnementen? Lijn 20 zal gebruikmaken van de bestaande lijn 20, maar beseft men dat hierdoor een hypotheek wordt gelegd op de reactivering van die lijn als historisch belangrijk goederentraject? Bovendien zullen er blijkbaar ook repercussies zijn voor de economisch belangrijke trimodale terminal in Lanaken.

Een aantal snelbussen zijn onmiskenbaar succesvol. Het ligt dan ook voor de hand die te behouden en ze niet te vervangen door een tram. Een sneltram kan maar worden overwogen als de capaciteit voor de automobilisten daar niet onder lijdt. De Lijn is zeer ambitieus in al zijn tramprojecten, maar het gaat grotendeels niet om bijkomend aanbod, wel om vervanging van bestaande buslijnen. De vraag is dan ook of daar wel nood aan is. Er is in verschillende steden alvast wel behoefte aan het aanleggen of uitbreiden van tangentiële buslijnen. Nu vertrekt er zowat vanuit elke Vlaamse gemeente een bus die tot het stadscentrum rijdt, waardoor bepaalde straten tot 32 bussen per uur moeten slikken. Waarom de bussen niet per regio tot aan de rand van de stad laten rijden, waar dan kan worden overgestapt op een metro of tram? Op die manier kan ook de stad terug leefbaar worden gemaakt en kan met veel minder geld een ruimer aanbod van openbaar vervoer worden gecreëerd.

Bij de vragenronde werd al op het verouderde voertuigenpark van De Lijn gewezen. De voorbije jaren heeft dat trouwens ook al tot een aantal stakingsacties geleid. Kwalitatief openbaar vervoer is niet alleen voor de reizigers, maar ook voor de chauffeurs belangrijk. Men zou er dan ook beter aan doen om daarin te investeren in plaats van in veel bijkomende lijnen ter vervanging van bestaande projecten. De leefmilieuredenen die soms worden ingebracht ten voordele van de tram gaan niet meer op. Er zijn immers diverse milieuvriendelijke alternatieven waardoor minder vervuilende bussen kunnen worden ingezet. Ook van de doorstromingsproblematiek wordt werk gemaakt door de huidige minister.

De heer *Johan Sauwens* kan zich aansluiten bij het betoog van de heren Van Der Taelen, van Rouveroy en Roegiers. Er moet worden gebouwd aan het Vlaanderen van de toekomst en daarvoor moet proactief worden ingespeeld op de uitdagingen van de toekomst. Een aantal stedelijke ontwikkelingen in het buitenland geven de weg aan. Dat kost inderdaad geld, maar die investeringen zijn verantwoord. Rekening houdend met alle effecten, is de spreker voorstander van een gedeeltelijke vertramming van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Trams vergen grote investeringen en er is dan ook zeer grote zorgvuldig-

heid en minutieus onderzoek geboden. In vergelijking met een bus heeft een tram een veel grotere capaciteit: in een kleinere ruimte kunnen veel meer mensen in zeer comfortabele omstandigheden worden vervoerd. Een tram kan ook veel sneller zijn, heeft veel vaker een vrije baan en er is geen CO₂-emissie.

Omdat de situatie van de mobiliteit in Antwerpen niet los kan worden gezien van die in bijvoorbeeld Lier, Brasschaat, Schilde en Turnhout en omdat er ook elders vergelijkbare problemen waren, werd er destijds voor gekozen stads- en streekvervoer in elkaar te laten overlopen. Er werd dan ook terecht gepleit voor overleg met de NMBS, want er is nood aan een openbaarvervoerbeleid voor Vlaanderen als geheel. Als de NMBS wordt geregionaliseerd, kunnen de regionale spoorwegen mee worden ingeschakeld. De keuze van de Vlaamse Regering om volop voor vertramming te gaan, brengt in het licht van de grote kosten die daarmee gepaard gaan mee dat er veel aandacht moet gaan naar de prioriteiten.

De tijd dat dergelijke projecten alleen maar door de belastingbetaler moeten worden gefinancierd is overigens voorbij. Als men de beoogde snelheid, bedrijfszekerheid en comfortabele omstandigheden wil realiseren, zal er op termijn ook aan het tarievenbeleid moeten worden gesleuteld. Als de reizigers geen tweede auto meer nodig hebben, zullen ze bereid zijn daarvoor te betalen. Zoals buitenlandse vervoersmaatschappijen zal ook De Lijn dan over een deel eigen middelen moeten kunnen beschikken, waarover autonoom kan worden beslist.

Het heeft geen zin om telkens als het parlement wordt vernieuwd, de eerder genomen beslissingen in vraag te stellen. Op die manier ontwikkelt Vlaanderen een soort besluiteloosheid die nergens nog bestaat. De aanzet voor een vertramming dateert van 2004, de vorige regering heeft dat volop ondersteund en in het nieuwe regeerakkoord werd dat overgenomen. Sommigen pleiten er nu echter voor om alles nog eens opnieuw te gaan bestuderen. Er moet absoluut worden geïnvesteerd in openbaar vervoer, zodat er opnieuw lucht komt in de stedelijke omgeving die Vlaanderen is. Wat is er tegen om twee provinciehoofdplaatsen als Hasselt en Maastricht te verbinden? En wat is er tegen het stoppen in een aantal woongebieden, wat nu eenmaal een voordeel van een tram is? Het Spartacusproject gaat er onder meer voor zorgen dat er een rechtstreekse verbinding is tussen de netten van de NS en de NMBS.

De spreker pleit voor een doortastende aanpak. Er is terecht al heel wat onderzoek gedaan in verband met onder meer de tracés en de tractie, er is veel tijd gestoken in overleg met de NMBS en in overleg met Maastricht. Het komt er nu op aan om ambitie te tonen en te bouwen aan het Vlaanderen van de toekomst, via een visie die consequent wordt uitgevoerd. Eens de weg van de besluitvorming werd ingeslagen, mag er niet meer worden teruggekeerd want dat leidt tot besluiteloosheid.

De heer *Jan Verfaillie* merkt op dat door de vorige regering een verwachtingspatroon werd gecreëerd bij het publiek over projecten inzake openbaar vervoer. De Vlaamse overheid moet zich daaraan houden en daar rekening mee houden bij de budgettaire planning. De Lijn heeft in het verleden het plan 'Mobiliteitsvisie 2020' aangekondigd. Werd al nader bekeken hoe een en ander zal worden gebudgetteerd en ligt er al een op die lange termijn-doelstellingen afgestemd financieringsplan op tafel?

De heer *Dirk Peeters* voelt mee met de heer Kesteloot: er wordt almaar meer verwacht van De Lijn, terwijl de financiële armslag is verkleind. Wat de provincie Antwerpen betreft, dreigt de tactische studie E313 in conflict te komen met het LIVAN 1-project. De tactische studie gewaagt immers van meer rijstroken op de E313, terwijl net in die zone via LIVAN 1 een bijkomende tramlijn wordt voorzien naar de P+R in Wommelgem. Waar zal prioriteit aan worden gegeven? Ook voor de bijkomende tramlijnen die in het masterplan van 2010 zijn opgenomen, zullen prioriteiten moeten worden bepaald. Misschien

moet er prioriteit worden gegeven aan de uitbreiding naar Beveren, want daar is duidelijk veel capaciteit. Om de te verwachten hinder die de in het Antwerpse geplande projecten zullen meebrengen voor een deel op te vangen, wordt ook best prioriteit gegeven aan de tramprojecten daar. Wat de vertramming betreft van lijn 41, Antwerpen-Malle-Turnhout, is er al sprake van om tot Schilde te gaan. Schilde is nu al een flessenhals. Wat is daar de stand van zaken? Kan het traject over de Turnhoutsebaan worden gehandhaafd, of komt dat onder druk?

De heer *Lode Ceyssens* vindt het positief dat het reizigerspotentieel wordt gemeten, maar dat mag niet de enige parameter zijn. De ambitie moet zijn om voor de stadsregio Vlaanderen gebiedsdekkend openbaar vervoer te ontwikkelen dat duurzaam en toegankelijk is en voor een deel de grenzen van NMBS en De Lijn moet overstijgen. Wat de NMBS betreft, bleek enkele jaren geleden dat de Kempen, waar zeven percent van de bevolking woont, bediend worden met 2,4 percent van de treinstations. Die wanverhouding toont al aan dat er in het noordelijke deel van Vlaanderen behoefte is aan verdere ontsluiting. Het is een goede zaak dat de minister het initiatief heeft genomen om de NMBS en De Lijn samen aan tafel te brengen, wat tot een gezamenlijke studie over sneltramlijn 3 heeft geleid. Dat is een schoolvoorbeeld van hoe er in de toekomst best wordt gewerkt. Met de formulering in de PowerPointpresentatie en inzonderheid de zin “Als wordt gekozen voor een treinverbinding stopt de studie voor sneltramlijn 3.”, is de spreker minder gelukkig. Het kan niet dat het dossier dan uit handen wordt gegeven. Op dat moment moet worden nagegaan hoe in overleg met de NMBS deze ontsluiting op de meest efficiënte manier kan worden gerealiseerd. Bij debatten over het openbaar vervoer zal het in de toekomst trouwens steeds vaker voorkomen dat zowel over het tram- als over het treinverkeer moet worden gepraat.

Mevrouw *Tine Eerlingen* is het ermee eens dat de financiële middelen zo efficiënt mogelijk moeten worden aangewend. Het voordeel van het bekijken van de situatie voor heel Vlaanderen is precies dat uit de projecten een keuze kan worden gemaakt op basis van de prioriteit. Er is een lijst met de prioritaire projecten per provincie en het is nu zaak om daarin te kiezen voor de lijnen die het meest efficiënt en het meest nodig zijn. De heer *Sauwens* stelde terecht dat er overall een aanbod van kwalitatief openbaar vervoer moet zijn, maar de vraag is of dat wel met een tramlijn moet gebeuren. Er is inderdaad nood aan een langetermijnvisie, maar dan moeten er wel meer concrete cijfers komen over de verschillende projecten. De onzekerheid die bij sommigen bestaat is mogelijk voor een deel te wijten aan het ontbreken van duidelijkheid over de noden en over de MKBA.

De spreekster heeft voorts nog enkele concrete vragen rond de provincie Vlaams-Brabant. Is Brussel nog wel geïnteresseerd in het doortrekken van de tramlijn Ninove-Brussel? Op recente plannen voor de heraanleg van de N8 is trouwens geen sprake van een tramlijn. Is daarover intussen al overleg gepleegd en zullen die plannen worden aangepast? Hetzelfde geldt voor de verbinding tussen Heist-op-den-Berg, Haacht en Zaventem: de Haachtsesteenweg is al voor een groot deel heraangelegd met busbanen, maar voor een tramlijn is er nog niets voorzien. Is er al contact geweest met het AWW over hoe dat zal worden aangepakt?

De heer *Dirk de Kort* stelt vast dat bij de uiteenzetting van de heer *Kesteloot* een toelichting ontbrak over het effectief beslist beleid van het verleden. Kan een korte samenvatting worden toegevoegd van het mobiliteitsplan 2020 van De Lijn? Daaruit zou blijken hoe men tot de opdeling is gekomen tussen trams, snelbussen enzovoort, en daar zit ook een duidelijke visie vanuit de steden in. Ook over de evolutie van de techniek zou best nog een toelichting worden toegevoegd. Het eventueel inzetten van langere trams is immers een belangrijke zaak. Elders in Europa is er trouwens duidelijk een trend om trams van 45 meter en meer te gebruiken. Ook een vergelijking tussen trams en bussen voor de kostprijs, de levensduur en de snelheid kan de objectiviteit van het debat ten goede komen.

Wat de financiering betreft, hebben diverse sprekers gevraagd of de MKBA intussen helemaal op punt staat en wat de parameters dan zijn. Daarover is er inderdaad nog geen duidelijkheid. Door de heer Sauwens werd terecht geponeerd dat het bij de financiering niet alleen om belastinggeld mag gaan, maar dat ook naar andere inkomsten moet worden gezocht. De NMBS staat op dat vlak trouwens blijkbaar al verder. Onder meer bij de randstadparkings moeten er zeker mogelijkheden zijn voor vastgoedontwikkeling. Ook het aanbieden van extra diensten zou kunnen worden onderzocht. Waarom is bijvoorbeeld fietsenverhuur een afzonderlijke dienst en wordt dat niet geïntegreerd in de service van De Lijn? Als er projecten zijn waarbij de lokale besturen meedenken en mee zoeken naar inkomsten, waarom zou daar dan geen prioriteit aan kunnen worden gegeven?

Door mevrouw Van den Eynde werd ervoor gepleit bepaalde buslijnen korter te maken. Een aantal gemeenten zijn dat intussen al aan het onderzoeken. Uit dat onderzoek blijkt dat heel wat bussen zo goed als leeg aankomen op de Franklin Rooseveltplaats in Antwerpen, doordat veel passagiers overstappen in Merksem. Er is ook een duidelijk verschil tussen de dal- en de spitsuren. Door bij het aanbod daarop in te spelen, kan het aantal kilometers allicht aanzienlijk worden verminderd en komen er financiële middelen beschikbaar.

Wat de provincie Antwerpen betreft, is de bereikbaarheid van de haven duidelijk een probleem. Een snelbusverbinding tussen de linker- en rechteroever, tussen Beveren en het station Noorderkempem in Brecht, via Stabroek, Kapellen en Brasschaat, zou voor de vele mensen die in de randgemeenten wonen en in de haven werken, een oplossing kunnen zijn. Dergelijke verbinding zou ongetwijfeld ook een ontlasting van de verkeerswegen meebrengen. Bij een dergelijk nieuw initiatief zou dan best ook naar de tariefsetting worden gekeken en naar de mogelijkheid om de bedrijven een stuk mee te laten betalen.

3. Reactie van Vlaams minister Hilde Crevits

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, stelt vast dat het een goed idee was om een ruim debat te houden rond het tramdossier en dat niet opgesplitst te doen via vragen om uitleg. Bij de vragenronde bleek duidelijk dat de accenten verschillen naargelang van de regio waar men woont. Het komt er nu op aan de balans daarvan op te maken en de verzuchtingen tegen elkaar af te wegen. Er zijn heel wat technische vragen gesteld en het ging soms ook om andere projecten dan die welke in de uiteenzetting van de directeur-generaal werden behandeld. Zo werden vragen gesteld over specifieke investeringen in het verleden. De minister stelt voor om het gehele plaatje te bekijken en het investeringsbeleid in Vlaanderen tijdens de voorbije tien jaar onder de loep te nemen. Een tweede uitbreiding ten opzichte van de uiteenzetting is de link die, terecht, werd gelegd tussen trams en snelbussen. Daarnaast waren er de vragen naar de methodiek van de MKBA. Toelichting daarover geven is zeker mogelijk, maar daarvoor moet dan wel in voldoende tijd worden voorzien.

Wat de budgettering betreft, is het inderdaad zo dat bij sommige van de aangekondigde projecten al budgetten werden vermeld en bij een aantal andere niet. De verklaring daarvoor is dat een project soms geleidelijk uitbreidt, waardoor het oorspronkelijke budget niet meer volstaat. Brabo II is daar een typevoorbeeld van. Zolang de uitbreidingen en het herberekende budget niet zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering, kan aan de betrokken projecten geen raming worden verbonden. Ook voor lijn 1 van het Spartacusplan is dat het geval. Vorig jaar werden inderdaad potentieelcijfers beloofd, maar in dergelijke dossiers is het van groot belang om grondig tewerk te gaan en duidelijkheid te scheppen over alle onderdelen, zoals bijvoorbeeld ook de tractiekeuze. Er moet dus voldoende tijd worden genomen, maar uiteraard zal er op een bepaald moment een beslissing moeten worden genomen.

Over de tramtoestellen heeft de heer Kesteloot al een korte uitleg gegeven en daar kan volgende week zeker nog nader op ingegaan worden. De heer Roegiers stelde dat er sinds

2009 geen nieuwe trams meer in gebruik zijn genomen. Op het einde van dat jaar werden een reeks nieuwe trams besteld, maar het duurt nu eenmaal twee jaar tot die worden geleverd. Ook van die bestellingen zal een overzicht worden voorgelegd. De zorg voor een kwalitatief hoogstaand en milieuvriendelijk voertuigenpark is overigens zeer terecht.

Bij de gestelde vragen zat tot slot ook een politiek onderdeel. In dat verband zou kunnen worden overwogen om de vraag om uitleg van de heer Roegiers over de afstelling van de timing van de Vlaamse spoorstrategie op de plannen van de NMBS-Groep, die vandaag op de agenda staat van deze commissievergadering, volgende week bij het debat te betrekken. Die vraag sluit immers naadloos aan bij de voorliggende problematiek.

4. Bijkomende reacties van leden

De heer *Jan Roegiers* kan het eens zijn met de door de minister voorgestelde aanpak en met de uitbreidingen. Als de commissie het ermee eens is om zijn vraag om uitleg over de spoorstrategie samen met de problematiek van de vertramming te behandelen, is hij bereid die vraag volgende week te stellen. Voorts wil hij nog verduidelijken dat hij alleen een warm pleidooi heeft willen houden voor een herwaardering van de tram in Vlaanderen.

De heer *Sas van Rouveroy* wijst erop dat wat de tractie betreft, in Bordeaux een systeem wordt gebruikt met elektrische voeding via de grond. Voor de binnenstedelijke vertramming is er nu een web van bovengrondse kabels nodig, met nadelige visuele gevolgen voor een historische binnenstad als Gent. Kan er meer informatie worden gegeven over de oplossing die men in Frankrijk blijkbaar heeft gevonden? Wat is daarvan de kostprijs, ook in vergelijking met bovengrondse kabels? Als de trolleybus in Gent zou verdwijnen, zou dat een goede zaak zijn aangezien de daarvoor gebruikte palen nog veel omvangrijker zijn dan bij een tramlijn. Maar het zou nog beter zijn als een ondergronds gevoede tram in de plaats kan komen.

De heer *Lode Vereeck* kan het eens zijn met de voorgestelde aanpak en de contouren zoals ze door de minister zijn geschetst. Dat er tijd wordt genomen voor potentieel- en kostenstudies is logisch, maar het aandringen van sommigen heeft ook te maken met het feit dat de minister had beloofd om eind februari 2010 een studie van het reizigerspotentieel voor te leggen. Ook in de antwoorden op alle vragen die nadien werden gesteld, werd telkens gezegd dat deze studie quasi afgerond was. Vlaams minister *Hilde Crevits* tekent hierbij aan dat het koppelen van de Vlaamse aan de Nederlandse gegevens, voor veel meer vertraging zorgt dan verwacht. Die informatie is echter belangrijk want er moet, ook voor andere dossiers, een bruikbaar grensoverschrijdend model zijn.

De heer *Lode Vereeck* merkt nog op dat er ook voor het kostenaspect al anderhalf jaar wordt gewacht. Hij pleit voor een economische kijk op de zaken. Het is best mogelijk dat de MKBA voor een tramuitbreiding naar de Kempen positief uitvalt, maar de lijn naar Maastricht – die beter de lijn Antwerpen-Maastricht-Aken zou worden genoemd – is eigenlijk een alternatief voor de IJzeren Rijn. Dat project zit op politiek gebied helemaal in het slop en daar dreigt nu een hypotheek op te worden gelegd.

II. GEDACHTEWISSELING VAN 30 JUNI 2011

1. Uiteenzetting van Vlaams minister Hilde Crevits

Minister *Hilde Crevits* wil zo goed mogelijk een antwoord bieden op de vele gestelde vragen. Voor de kwaliteit van het debat acht ze het goed dat er een ijkmoment wordt bepaald om de stand van zaken te bespreken. Het is belangrijk dat maximaal uitvoering wordt gegeven aan het regeerakkoord, de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn en de beslissingen die de Vlaamse Regering in het verleden al heeft genomen. Zo moet er werk gemaakt worden van tramprojecten in elke provincie. Vanuit de mobiliteitsvisie 2020 ligt de focus op de projecten met het meeste vervoerspotentieel. De minister

nam enigszins aanstoot aan de reactie dat er van het mooie dossier van de vertrammingen projecten nog maar weinig over zou blijven. Er moet rekening mee worden gehouden dat het plan met een aantal krachtlijnen voor de toekomst, kort voor de verkiezingen van 2009 is voorgesteld. In 2011 al talrijke projecten in uitvoering hebben, kan op die korte termijn niet. Het plan vormt wel nog steeds de leidraad waarop de Vlaamse Regering terugvalt voor beslissingen inzake investeringen.

Het tweede aspect uit het regeerakkoord waarop moet worden toegezien, is dat niet aan comfort en dienstverlening wordt ingeboet. Het bestaande patrimonium van spoor, tram en zelfs bus, moet derhalve in eerste instantie in stand gehouden en verbeterd worden. De Vlaamse Regering hecht groot belang aan de visie 2020. Dat is echter geen goedgekeurd uitvoeringsplan, wel een belangrijke leidraad bij te nemen beslissingen.

Bij nader toezien op de begroting blijkt dat het regulier investeringsbudget van De Lijn niet gedaald is, ondanks de noodzakelijke besparingen aan het begin van de regeerperiode. In 2009 heeft de minister zelfs een extra budget van 30 miljoen euro kunnen vrijmaken via herschikkingen. Dat geld moest onder meer dienen voor de aankoop van dertien hermelijntrams. Het is de bedoeling het niveau in stand te houden en de beschikbare budgetten ook doelmatig en consequent aan te wenden. Bij het indicatieve meerjarenprogramma 2011-2013 gaat een groot deel van het budget naar vervangingsinvesteringen, zoals het vernieuwen van tramsporen, en investeringen in veiligheid, zoals de nieuwe seininstallatie in Antwerpen. Voor de jaren 2011, 2012 en 2013 is respectievelijk voorzien in 41, 30 en 47 miljoen euro, in totaal bijna 120 miljoen euro.

Op het programma staan zeer weinig reeds besliste bijkomende tramprojecten. Er is het voormalige pps-project van de uitbreiding naar Zwijnaarde, dat intussen in de reguliere financiering zit, en voorts The Loop en het ziekenhuis in Gent. Dat zijn de enige projecten die via de reguliere begroting zouden worden uitgevoerd. Met een budget van 26,6 miljoen euro zijn ze kleinschalig, maar ze betekenen een aanzienlijke meerwaarde voor het net.

De grote projecten voor tramuitbreiding verlopen via een pps-structuur. In twee van die projecten heeft de Vlaamse Regering in het verleden al beslissingen genomen: Brabo II en Spartacuslijn 1. De principiële beslissingen zijn genomen, maar in de loop van het dossier komen vragen naar voren en moet een en ander geconcretiseerd worden. Over het uiteindelijke dossier en de in dat verband gemaakte verrekeningen heeft de Vlaamse Regering nog niets beslist. Het begrotingsakkoord is wel aangevraagd en de dossiers zijn in afwerking. Voor de nieuwe projecten is aan de beheersovereenkomst een short list toegevoegd. Zelf is de minister daar geen groot voorstander van. Er moeten nog een aantal MKBA's passeren. Zoals al gezegd, is het zaak dat rustig aan te pakken en de juiste keuzes te maken.

Wat de tramvoertuigen zelf betreft, verwijst de minister nogmaals naar het spanningsveld met het verbeteren en veiliger maken van bestaande trams. Een tram hoeft niet meteen afgeschreven te worden omwille van zijn leeftijd, maar er komt wel een moment waarop facelifts niet langer volstaan en vervanging nodig is. Die balans moet altijd zorgvuldig worden overwogen. De mogelijkheid van een huurformule zal zorgvuldig worden afgewogen tegen die van een klassieke financiering waarbij de begroting op langere termijn niet wordt bezwaard.

2. Antwoorden van de heer Roger Kesteloot

2.1. *Investeringen in traminfrastructuur in de periode 2000-2010*

De heer *Roger Kesteloot* geeft een overzicht van de investeringen in traminfrastructuur in de voorbije tien jaar. Voor de uitbreiding van het tramnet in de periode 2000-2010, ging

het voor Antwerpen om 21,8 miljoen euro, voor Oost-Vlaanderen om 35,2 miljoen euro en zijn er voorbereidende investeringen gebeurd in Limburg en West-Vlaanderen. Ook doorstroming is belangrijk inzake tramexploitatie. Dat draait in voorliggend geval dan vooral om trambanen en tram-busbanen. In totaal is er voor de drie tramentiteiten samen 138 miljoen geïnvesteerd. Trams kunnen pas rijden als er voldoende voedingscapaciteit is en de bovenleidingen in orde zijn. Daarom is ook in tractie geïnvesteerd. De bedragen voor tractie hangen mee af van het aantal kilometer tramnet in de diverse entiteiten. In de periode 2000-2010 is het tractienet in Gent grondig vernieuwd. Ook de investering in spoorvernieuwing hangt af van het aantal kilometer tramnet. In de periode vóór 2011 zijn aanzienlijke inspanningen geleverd, specifiek in West-Vlaanderen voor het kusttramtracé. Investeren in uitbreiding is dus zeker niet de enige vorm van investeren in het tramnet en overheerst al helemaal niet. Die investering is gelijkwaardig aan die in doorstroming en die in vernieuwing en kleiner dan die voor vernieuwingen van tractiestations en bovenleidingen.

2.2. *Evolutie tramvloot en -exploitatie.*

De tramvloot, met initieel alleen PCC- en kusttrams, bleef de eerste jaren na het ontstaan van De Lijn min of meer stabiel. Vanaf 1998-1999 zorgde de aankoop van de hermelijntrams voor een forse uitbreiding. In de voorbije drie tot vier jaar is het aantal opnieuw gestagneerd omwille van de gekende problematiek van de zogenoemde 'bestelling 261'. De vraag om te zoeken naar mogelijkheden van alternatieve financiering heeft voor bijkomende vertraging in het aanbestedingsproces gezorgd.

In 1999 waren er 225 tramvoertuigen van het oudste type, de PCC's, in 2010 nog 198. De hermelijntrammen zijn in 2000 voor het eerst effectief in dienst genomen. Hun aantal is intussen toegenomen van 27 naar 112. Het aantal kusttrams is stabiel gebleven op 49. In de zomerperiode worden wel een aantal hermelijntrams die de rest van het jaar ergens anders worden ingezet, naar de kust gebracht om daar de vloot tijdelijk te versterken.

Er is een programma om de oudste voertuigen eerst te vervangen. Ook daarin is een stabilisatie merkbaar, te wijten aan het feit dat er geen nieuwe hermelijntrams meer konden worden aangekocht. Om aan de capaciteitsbehoeften te kunnen blijven voldoen, zijn een aantal oude trams dan ook in gebruik gebleven. Er is een bestelling van dertien bijkomende trams geplaatst, die door een overstroming in de productieafdeling in Duitsland ongeveer zes maanden vertraging heeft opgelopen. De eerste zou er zijn begin 2012. Zoals al aangegeven zijn de PCC-trams de oudste: ze hebben een gemiddelde leeftijd van net boven de veertig jaar. Ook de gemiddelde leeftijd van de hermelijntrams neemt toe door het feit dat er geen bijkomende toestellen zijn.

Het aantal kilometer trambediening vertegenwoordigde al sinds het ontstaan van De Lijn een behoorlijke tramexploitatie. Het bedroeg in 1991 meer dan tien miljoen kilometer. Het hoogtepunt lag in 2008, om dan in 2009 en 2010 gradueel af te nemen. Dat is te verklaren door de vermindering van tramkilometers in Oost-Vlaanderen, die deels een gevolg was van het om efficiëntieredenen terugbrengen van de laatavond- en nachtexploitatie van trams. Sinds 1 april 2011 is daarop een correctie uitgevoerd en wordt er weer langer gereden. Bovendien zag men zich in Gent, door de grootschaligheid van de werken daar, verplicht om een deel van de tramexploitatie in te korten. De evolutie van de tramkilometers wordt ook berekend, verspreid over de verschillende tramentiteiten. Daaruit wordt de vermindering in Oost-Vlaanderen in 2010 duidelijk. Hetzelfde is echter ook gebeurd in het kader van efficiëntie-ingrepen in Antwerpen en aan de kust.

De spreker toont vervolgens foto's van de verschillende types tramvoertuigen in de diverse zones: PCC-trams in gewone en koppelbare versie in Antwerpen, hermelijntrams met een hoge capaciteit en meer comfort, de Gentse PCC's en de kusttrams. De laatstvermelde hebben een respectabele leeftijd bereikt, maar kregen een zeer grondige midlife-update.

Daartoe behoorde ook de installatie van een zachte neus met het oog op de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Vervolgens worden tabellen getoond waarin voor Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen het bestaande trampark uitgesplitst wordt volgens de diverse types. Ook het bouwjaar en de uitgevoerde revisies zijn daarin opgenomen, net als de mogelijke resterende levensduur. Voorts zijn vervangingsschema's opgesteld voor de verjonging van het trampark.

Voor een verdere vertramming van het openbaar vervoer in Vlaanderen, zijn ook nieuwe trams nodig. Er staan exploitatieprojecten op stapel waarbij radiale buslijnen vertramd worden. Daarnaast is er sprake van verdichtingsritten, die een beter tramaanbod moeten garanderen op bestaande infrastructuur, onder meer tussen Nieuwpoort en Blankenberge. Het streefdoel op de lange termijn is een homogene tramvloot van lange en zeer lange trams. De hermelijntrams zijn 32 meter. Nieuwe series zijn zelfs tot 44 meter lang. Daarmee moeten de capaciteitsnoden opgevangen worden en de kleinere PCC-trams vervangen.

Naast de tramprojecten zijn er ook vervangingen. Voor Antwerpen is het de bedoeling de niet-koppelbare PCC-trams uit dienst te nemen vanaf 2017. Voor de koppelbare PCC's wordt onderzocht of een modernisering de moeite loont op grond van de 'life cycle cost'. Zo niet, zouden ze vanaf 2014-2015 geleidelijk vervangen worden door nieuwe trams. Voor Oost-Vlaanderen zullen vanaf 2015 de nog originele PCC-trams worden vervangen, vier jaar later zijn dan de gemoderniseerde aan de beurt. Voor West-Vlaanderen zouden, als er nog een bijkomende revisie komt, 16 trams vanaf 2015 uit dienst worden genomen en de overige 32 vanaf 2023. Zonder revisie is de integrale kusttramvloot aan vervanging toe vanaf 2015. Er wordt dus wel degelijk gewerkt aan een vervangingsprogramma.

Er zijn dertien pooltrams in bestelling voor Antwerpen en die zullen normaliter worden geleverd vanaf april 2012. Mits een kleine aanpassing, kunnen die trams ook aan de kust worden ingezet. Daarnaast loopt een aanbestedingsprocedure waarvoor de eerste offertes binnen zijn. De onderhandelingsfase moet van start gaan over 88 trams. Er zijn er 21 en 17 in twee loten voorzien in het kader van het Masterplan Antwerpen. Nog eens 24 trams zijn voorzien voor Antwerpen en 26 voor Gent. De eerste offertes zijn binnengekomen op 6 april 2011 en momenteel worden die geëvalueerd. Er zijn twee prijzen gevraagd in het kader van de vraag om te onderzoeken of alternatieve financiering mogelijk is zonder aan de schuldpositie van het Vlaamse Gewest te raken: een klassieke aankoop en een huurformule, waarin ook de onderhoudskosten en dies meer zijn opgenomen. Hopelijk kan er op zeer korte termijn een voorstel aan de raad van bestuur worden voorgelegd om knopen door te hakken samen met de minister. Leveringen zijn vooropgesteld vanaf 2014 tot 2017, volgens een vast ritme van instroom.

Historisch zit Vlaanderen met drie verschillende tramnetten. De voertuigbreedte in West-Vlaanderen verschilt met die van de stadstramnetten van Antwerpen en Oost-Vlaanderen, de lengte loopt wel gelijk. Om de extra lange trams te kunnen inzetten zullen voldoende aangepaste perrons nodig zijn. Ook het aantal stuurposten verschilt: in Oost-Vlaanderen zijn er tweerichtingstrams, elders eenrichtingstrams. Voor het aandeel lage vloer wordt dezelfde norm gehanteerd in de nieuwe trams. De capaciteit van de hermelijntram en de kusttram is 250 tot 265 reizigers. De zeer lange trams moeten een capaciteit halen van 340 tot 355 reizigers.

De heer Kesteloot wijst er verder op dat de bodemvrijheid een grote rol speelt. In Vlaanderen zijn de twee stadstramnetten voor een groot deel actief in de historische stadsdelen en dat vergt specifieke normen qua bodemvrijheid. Ook de breedte van de straten is mee bepalend voor wat kan en niet kan. Men werkt met meterspoor, wat betekent dat er met de stads- en de kusttram afgeweken wordt van de spoorbreedte van zowel Infrabel als van de MIVB. Dat heeft gevolgen voor Vlaams-Brabant, waar men wil aantakken op het net van de MIVB. Men zal er naar het andere spoor overstappen. De sneltram wordt in

Vlaams-Brabant en in Limburg een nieuw concept voor De Lijn, waar van het meter- naar een normaalspoor zal worden overgestapt.

2.3. *Maatschappelijke kosten-batenanalyse openbaarvervoerprojecten*

Over de MKBA's is een omstandige presentatie opgenomen in de rondgedeelde bundel, geeft de spreker mee. De heer Koen De Broeck, expert ter zake, is beschikbaar voor het beantwoorden van eventuele verdere vragen. De methodiek van MKBA's is ontwikkeld op twee niveaus. Er is voor het eerst een aanbesteding uitgeschreven voor een gespecialiseerde opdracht voor de ontwikkeling van een MKBA voor de mobiliteitsvisie 2020 in totaliteit. Aan die opdracht is meteen ook de ontwikkeling verbonden van een tool die moest toelaten om op projectbasis of op basis van projectclusters gedefinieerde MKBA's uit te voeren. Beide onderdelen van de opdracht zijn opgeleverd.

In een MKBA worden alle huidige en toekomstige voordelige en nadelige effecten die de leden van de maatschappij kunnen ondervinden als gevolg van een project, tegen elkaar afgewogen door ze in geldwaarde uit te drukken. Als het saldo van de kosten en baten positief is, draagt het project bij tot de maatschappelijke welvaart. De bestaande situatie en een nulalternatief in de loop van de tijd worden mee vergeleken met een project of beleidsalternatief. De verschillen in kosten en baten met het nulalternatief worden dan tegen het licht gehouden.

Bij openbaarvervoerprojecten en doorgaans bij alle infrastructuurprojecten krijgt men in het begin vooral te maken met kosten. Pas na verloop van jaren, bij de exploitatie, beginnen de baten zich te manifesteren. Na een aantal jaren, meestal rond het vijftiende jaar, is er een opstoot van nieuwe kosten voor vervangingsinvesteringen. De opbouw van de baten loopt tegelijk wel verder. De kosten en baten moeten hoe dan ook in de tijd bekeken worden: dan worden de gegevens verdisconteerd naar een waarde die toelaat om de verhouding tussen kosten en baten te maken.

Een MKBA is een nuttig en beleidsondersteunend verantwoordingsinstrument. Het maakt duidelijk of de overheidsmiddelen goed werden besteed en of een investering ook maatschappelijk de moeite loont. Bovendien is een MKBA een interessant ontwerpinstrument omdat verschillende projectalternatieven met elkaar vergeleken kunnen worden. Er zijn echter ook beperkingen en die hebben vooral te maken met de lange termijn. De MKBA stoelt op aannames en die zijn contextgebonden en moeten met enig voorbehoud behandeld worden.

De MKBA-methodiek toepassen op de openbaarvervoerinfrastructuurprojecten houdt in eerste instantie in dat alternatieven gedefinieerd worden. Het nulalternatief wordt daarbij als beginpunt gehanteerd en dan worden een aantal projecten gedefinieerd. Daarbij wordt geen vergelijking gemaakt tussen twee situaties, wel tussen twee ontwikkelingspaden. Om tot een omvattende MKBA te komen, worden verschillende types van effecten geïdentificeerd. Zo zijn er in eerste instantie de directe effecten op het vervoerssysteem: de verschillen in kosten (tijd, voertuigkosten, comfortkosten) van verplaatsingen tussen de twee alternatieven, dus in het vervoerssysteem zelf. Dan zijn er nog ruimere economische effecten, met name de doorvertaling van de opgesomde effecten naar wat ze betekenen voor andere markten en sectoren. Vervolgens zijn er ook de externe effecten op omwonenden en natuur enzovoort. Het gaat dan om externe effecten van de investeringen zelf, maar ook van de vervoersstromen, met geproduceerde emissies en geluid, en de effecten inzake bijkomende economische activiteiten. Tot slot zijn er de kostenposten: investeringskosten, maar ook onderhouds- en exploitatiekosten.

Al die gegevens worden mee in rekening gebracht. Nadat de methodiek ontwikkeld was voor de mobiliteitsvisie 2020 en de tool voor de project-MKBA's, is een expertengroep samengebracht die moest onderzoeken wat de randvoorwaarden zijn om de methodiek op

een correcte manier te kunnen toepassen op de beoogde openbaarvervoerprojecten. Binnen de verschillende types van effecten zijn er ook nog eens onderverdelingen, maar die worden nu niet in detail behandeld. Wat wel zeker meespeelt in de projectevaluaties van MKBA's, zijn de effecten op het vlak van personenvervoer. De heer Kesteloot stipt echter aan dat bepaalde effecten van investeringen in personenvervoer ook kunnen doorwerken inzake goederenvervoer. Als door investeringen van De Lijn ruimte wordt vrijgemaakt op een aantal hoofdwegen, kan er een effect zijn op het goederenvervoer: er komt immers ook ruimte voor bijkomende logistiek.

Allicht het meest delicate onderdeel van het concept is het kwantificeren. Men richt zich in dat verband op wat in de literatuur als gangbare waarden wordt vooropgesteld. Vooral wat door de Europese Commissie naar voren wordt geschoven en wat men in Nederland, met name bij Rijkswaterstaat, hanteert als monetariseringswaarden voor maatschappelijke baten en kosten. Voor specifieke informatie over de mogelijke effecten en de kwantificering ervan, verwijst de spreker naar de rondgedeelde documenten. Naast het monetariseren van baten, is ook de raming van de kosten voor investeringen, exploitatie en onderhoud natuurlijk belangrijk.

Uiteindelijk resulteert de hele ingewikkelde oefening in een grafiek die er vrij simpel uitziet. Als uitkomst aan de ene kant is er de netto-constante waarde van de baten ten opzichte van de kosten, rekening houdend met een interne rentevoet. Aan de andere kant is er de opbrengstratio. Die maakt duidelijk of een project(encluster) bijdraagt aan de maatschappelijke welvaart of niet. Wat verder nodig is, is een gevoeligheidsanalyse van de diverse kosten en baten en de verhouding daartussen. Er moeten namelijk een aantal marges ingecalculeerd kunnen worden voor zowel kosten als baten. Dat heeft ook gevolgen voor kleine projecten: de mogelijke foutenmarges van een MKBA vallen dan ongeveer samen met de input. Soms is een project gewoon te klein om zoiets te doen. Soms is het ook technisch niet mogelijk: bijvoorbeeld bij het project rond The Loop in Gent. De verplaatsingen die met The Loop gegenereerd kunnen worden, waren niet naspeurbaar omdat de infrastructuur zich binnen één enkele statistische sector bevindt. Als er geen beweging is tussen statistische sectoren, kan de techniek niet worden toegepast.

De MKBA is toegepast op de mobiliteitsvisie 2020 algemeen. De methodiek wordt intussen ook getest op een aantal projecten en projectenclusters. Het is de bedoeling om voor projecten en projectenclusters die niet tot het besliste beleid behoren en die voldoende kritische massa hebben om buiten de foutenmarges terecht te komen, die methodiek toe te passen.

2.4. *Het strategische verkeersmodel*

De basis voor de berekening van de maatschappelijke kosten en baten zijn de potentiële die ontdekt worden. Sinds de overstap van het organiseren van basismobiliteit in het begin van de jaren 2000 naar een vraaggestuurd netmanagement, is een methodiek ontwikkeld om toe te laten dat op een modelmatige manier potentiële kunnen worden ingeschat. Dat impliceert dat de exploitaties en investeringen zoveel als mogelijk gericht kunnen worden op waar de nood het hoogst is. Dat gebeurt op basis van een strategisch verkeersmodel. In samenwerking met het Verkeerscentrum heeft men intensief gewerkt aan de verkeersmodellen die de voorbije vijftien jaar zijn opgebouwd. In nauw overleg met het AWW en het Verkeerscentrum zijn ze verder ontwikkeld om ze bruikbaar te maken voor het openbaar vervoer, want in de beginfase waren ze bedoeld om de verplaatsingsstromen op de weg te kunnen beoordelen.

Het gaat steeds om spitsuurmodellen. Daar zitten een aantal beperkingen aan vast. Ze zijn wel multimodaal en houden dus rekening met verplaatsingen van zowel personenwagend bestuurders en -passagiers, als openbaarvervoergebruikers, fietsers en voetgangers. Ze zijn provinciaal opgevat, maar houden rekening met de aangrenzende gemeenten. Dat is

belangrijk voor de verbindende lijnen, legt de heer Kesteloot uit. In de verkeersmodellen is het integrale openbaarvervoernetwerk ingebracht, met inbegrip van bus, tram, metro en trein en alle details inzake lijnnamen, frequentie, haltes en rijtijden. Het komt er vooral op aan reisweerstanden te vergelijken. De berekeningswijze daarvan wordt in de rondgedeelde documenten uitgelegd.

Het model moet ook gekalibreerd zijn. Dat gebeurt aan de hand van tellingen van het autoverkeer door het Verkeerscentrum, kordontellingen rond de stedelijke gebieden door De Lijn zelf en tellingen van reizigers door de NMBS. Er zijn vervolgens scenario's voor ontwikkeld, zoals 'Business-as-usual 2020', dat ook gehanteerd wordt door De Lijn.

De beperkingen behelzen onder meer het totaal aantal verplaatsingen dat een vast gegeven is bij de berekeningen. Het doen van investeringen en het organiseren van bijkomende exploitatie die aanleiding geeft tot bijkomende verplaatsingen haalt men niet uit het verkeersmodel. Er zijn wel verschuivingen mogelijk per type. Om het model te gebruiken voor daluren, moet het aangepast worden, want het is een spitsuurmodel. Het model is vooral gericht op functionele verplaatsingen en moet dus ook aangepast worden om het te gebruiken voor woon-winkel en recreatieve verplaatsingen. Voor de kusttram dient het dan weer aangepast te worden aan de typische toeristische situatie. Voor de ontwikkeling van het West-Vlaamse deel van de mobiliteitsvisie 2020 is aldus een aangepast model gebruikt.

Nog een belangrijke beperking, en die speelt bij het Spartacusplan en meer bepaald bij de sneltramlijn 1, is dat het verkeersmodel vooralsnog geen rekening houdt met details van verplaatsingen die de grens overschrijden. Nederland is voor het Vlaamse verkeersmodel één grote sector, vanuit het klassieke model kan daar momenteel dus niet verder gedetailleerd worden. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse verkeersmodellen. Er wordt wel samengewerkt aan een specifiek verkeersmodel. Dat wordt straks nog toegelicht. Een praktisch voorbeeld zijn vraaganalyses, de toebedeling van wenslijnen op het wegennet. Dan worden de grootste vervoersstromen onderzocht en de potentiële om met buslijnen aan de vraag tegemoet te komen. De tabellen die zijn opgenomen in de documenten tonen hoe van een dergelijk model gebruik kan worden gemaakt. Er kunnen met het model simulaties gemaakt worden van reizigerswinst of -verlies. Daarbij kan zelfs een opdeling gemaakt worden naargelang van het motief: woon-werk, woon-winkel, recreatief enzovoort. Ook reistijdwinst of -verlies kan berekend worden voor de verschillende modi.

Dat alles laat uiteindelijk ook toe om berekeningen te maken van de 'modal split', de verdeling over de diverse vervoerswijzen via corridoranalyse rond de haltes van de berekende lijnen. Als dan de scenario's vergeleken worden met en zonder project, kan ook nog een berekening gemaakt worden van de modale verschuiving, zelfs per motief. De potentieel-berekeningen worden dus telkens op basis van een gekalibreerd en zeer systematisch van nieuwe gegevens voorzien verkeersmodel uitgevoerd.

Voor sommige toepassingen is er behoefte aan bijkomende aanpassingen, herhaalt de heer Kesteloot: voor de kusttram bijvoorbeeld, en ook voor Spartacus. Het belangrijkste knelpunt bij dat laatste project was de onvoldoende nauwkeurige inschatting en weging van de overstappen. In een normale exploitatie is dat niet meteen een probleem, maar voor Spartacus gaat het om een zeer gewild en bewust uitgetekend overstapmodel. Er is een heel strikte hiërarchische structuur die uitgaat van optimaal georganiseerde treinbediening, waarop men kan aantakken met een sneltram die dan weer gevoed wordt vanuit overstappen uit de bus. Met het beschikbare verkeersmodel, wordt die overstap gepenaliseerd, terwijl men er bij Spartacus net voor wil zorgen dat die overstap op een zeer goede manier gebeurt. Het verkeersmodel is voor Limburg dus aangepast aan dat type van overstap. Daarvoor werd samengewerkt met mensen die er in Nederland de nodige ervaring mee hebben opgedaan, voor de herdefiniëring van een aantal vuistregels op het vlak van reistijdwinst, frequentie, overstappen en vervoermiddel. Zo zijn er uiteindelijk ook poten-

tiëlen berekend. Telkens men een bepaald project wil inschatten inzake potentieel qua reizigers, werkt men met een dergelijk model.

2.5. *Vertramming in Antwerpen*

De heer Kesteloot wijst erop dat Brabo I, als onderdeel van het Masterplan Antwerpen, intussen in uitvoering is en dat er wordt gewerkt aan een actualisatie van de aanpak voor Brabo II. LIVAN 1 is in aanbesteding en behelst het in gebruik nemen van de premetro-tunnel onder de Turnhoutsebaan en een doortrekking naar de rotonde van Wommelgem. Er werd gevraagd in welke mate de plannen voor LIVAN 1 zouden kunnen interfereren met de plannen voor de E313. Samen met het AWV is een afsprakennota opgesteld om erop toe te zien dat beide projecten elkaar niet dupliceren. Het ontwerpend onderzoek van het AWV in verband met de verbreding van de E34-E313 zou aantonen dat er geen ruimtelijke impact moet zijn. Gebundeld zouden beide projecten moeten kunnen doorgaan.

Er is verder gevraagd naar de mogelijke gevolgen van het Masterplan voor busexploitatie. In de presentatie zijn alle mogelijke onderdelen van de beslissingen van de Vlaamse Regering over het Masterplan Antwerpen Mobiliteit 2020 toegevoegd. Bij de uitvoering van tramprojecten wordt telkens ook de busbediening bekeken, want er mogen geen overlappingen zijn. In Antwerpen wil men waar het efficiënt, mogelijk en goed is voor de reiziger, een overstapmodel invoeren. Dat moet op termijn toelaten dat er gebruik wordt gemaakt van 'hoofdhalthes' buiten de stedelijke omgeving waar mensen kunnen overstappen op de trambediening. Dat moet op een aantal assen uiteindelijk de busbediening naar het centrum van Antwerpen beperken. Zo zou de busbediening naar bijvoorbeeld de Franklin Rooseveltplaats, en zodoende ook de ruimte die de bussen daar innemen, gehalveerd moeten worden. In de tussenfase, rekening houdend met de vertraging van het Masterplan Antwerpen, is er een overlap in het gebied tussen de R0 en de R11 en wil men daar al een aantal overstapmogelijkheden aanbieden en het aantal bussen beperken. Via optimalisatie van het busnetwerk zouden ook een deel van de kosten van de traminvestering gedekt worden.

Een belangrijk punt is het systematische zoeken naar waar er knooppunten mogelijk zijn voor het overstappen van de auto op het openbaar vervoer, de P+R. Voor het Brabo I-deelproject Mortsel-Boechout bijvoorbeeld wordt P+R aangeboden aan de eindhalte in Capenberg. Ook in Wilrijk wordt geïnvesteerd in het systeem. Dat moet uiteindelijk toelaten dat tussen auto en openbaar vervoer een overstapmodel kan ontstaan, met een netwerk van trams die P+R-punten bedienen. Zo moet uiteindelijk een belangrijk deel van het busaanbod vertrammen.

Op verzoek van de heer Dirk de Kort, legt de heer Kesteloot nog uit dat men in uitvoering van de beheersovereenkomst werkt aan een nieuw concept van snelbusbediening, hoofdzakelijk met het oog op woon-werkverkeer. Die snelbus zou de verbinding kunnen maken tussen de Noorderkempen, knooppunt Brecht, de haven en richting Beveren. Op korte termijn zouden een aantal pilootprojecten van start moeten kunnen gaan.

3. Limburg: Spartacusplan

3.1. *Toelichting door de vertegenwoordigers van De Lijn*

Er waren heel wat vragen rond de toekomstplannen voor Limburg, stelt de heer Kesteloot. Het Spartacusplan is een geïntegreerd openbaarvervoerplan, met drie sneltramlijnen als ruggengraat. De busbediening is aangepast en de focus in de besluitvoering ligt vooralsnog op wat er met sneltramlijn 1 gebeurt. Het integraalplan moet voor de verschillende Limburgse regio's een aanzienlijke opwaardering betekenen inzake bediening van openbaar vervoer.

De heer *Peter Van Overvelt*, projectcoördinator, gaat terug tot het prille begin van het Spartacusplan, het decreet rond netmanagement. In Limburg wordt dat vertaald met een bipool, Hasselt-Genk, die met alle kleinstedelijke gebieden wordt verbonden. Aan al die verbindingen zijn kwaliteitseisen opgelegd die ervoor moeten zorgen dat de verbindingen beter worden dan de bestaande. Spartacus is een eerste stap in de uitvoering van het Netmanagementdecreet voor Limburg. Uit de getoonde overzichtskaart, met de bestaande treinbedieningen en ook de stations en stopplaatsen, blijkt dat het netwerk radiaal is opgebouwd vanuit Hasselt. Daar komen dan de drie lijnen van de sneltrambediening op uit die op relances liggen waar in het verleden al spoorverkeer is geweest. De gaten die overblijven in het netwerk in het oosten en noordoosten van Limburg moesten dus nog ingevuld worden.

Spartacus vindt zijn oorsprong in een vraag aan de NMBS naar optimalisatie van het openbaar vervoer in Limburg, omdat De Lijn daar vooralsnog alleen bussen exploiteert. Aan de NMBS werd gevraagd om de oude treinverbindingen opnieuw te operationaliseren, zodat het busnetwerk kan worden geoptimaliseerd en naar een systeem van overstapknoepen kan worden gegaan. Via Spartacus zou er dan een hoofdknoop zijn in Hasselt op het spoornetwerk, waar de provincie elk halfuur een verbinding krijgt met de rest van het land, maar ook via Luik op het hst-netwerk. De treinen die in Hasselt komen, zouden aldus mooi in de tijd gespreid moeten zijn, zodat er een goed onderliggend net kan worden opgebouwd. Bovendien probeert men over de hele provincie een degelijk en gelijkwaardig openbaarvervoernetwerk uit te bouwen.

De NMBS liet echter weten dat ze niet echt geïnteresseerd was in de reactivatie van de oude lijnen. Intussen is men daar voor lijn 3 stilaan wel op aan het terugkomen. De Lijn heeft toen besloten om voor het concept van de sneltrams te gaan dat de kwaliteiten van een trein combineert met die van de tram. Het laat een exploitatie toe in stadsgebied, waar een tram aan lage snelheid, geïntegreerd en ingepast met behoorlijk toegankelijke, lage haltes kan rijden, maar tegelijk laat het ook toe om de afstanden tussen de kernen aan hoge snelheid af te leggen.

Ook voor Spartacus is er een potentieelberekening gebeurd. Dat heeft tot een voorstel geleid voor een totale aanpassing van het openbaar vervoer in Limburg, ook het treinverkeer. Dat zou een reizigersstijging genereren van 59 percent. Voor het probleem van het grensoverschrijdend potentieel, zou er tegen oktober 2011 een berekening moeten zijn waarin één cijfer kan gepresenteerd worden voor de hele lijn Hasselt-Maastricht. Voor de cijfers toegepast op de lijnen, verwijst de spreker naar de rondgedeelde bundel. Verder refereert hij aan de foto's van de sneltrams die illustreren dat die trams ook tussen treinen kunnen functioneren op het spoornet.

De haltes voor de lijn 1, Hasselt-Maastricht zijn bevestigd. Op terecht verzoek van de gemeente Bilzen, zijn nog drie haltes in onderzoek. Er wordt bekeken om in de exploitatie in nog twee bijkomende haltes te voorzien. De tram vertrekt in Hasselt station en loopt dan langs de kanaalkom waar hij aansluit bij de nieuwe ontwikkelingen die gepland zijn rond de Blauwe Boulevard. Dan gaat hij naar het Dussartplein, vervolgens naar het Provinciehuis en dan naar de universiteitscampus. Tot daar is de lijn dubbelsporig. De tweede lijn van Spartacus zal van diezelfde sporen gebruikmaken, wat betekent dat er op het hele deel van Hasselt station tot aan de campus een hogere rijfrequentie zal zijn dan op de rest van de eerste lijn richting Maastricht. De tram gaat vervolgens richting Diepenbeek, met halte aan het station daar. In onderzoek is een halte in Beverst. Dan komt de tram in Munsterbilzen, en is er nog een halte in onderzoek voor Eigenbilzen, om dan verder te rijden naar Lanaken en de grens richting Maastricht.

In het vroegere ABX-gebouw in Hasselt komt een driesporig tramstation. Twee sporen geven aansluiting op wat een tramstelplaats zou kunnen worden ter hoogte van de Crutzenstraat. Lijn 1 gaat in exploitatie richting Mouterijstraat-Stokerijstraat. Voor die laatste

is in samenwerking met de stad Hasselt een sinds 2009 bestaand knelpunt mee opgelost en is er een volledige herinrichting uitgewerkt. De Lijn voorziet daarbij in de traminfrastructuur en de nodige aanpassingen van het bestaande fietspad, de stad draagt bij aan de vernieuwing van de rest van de straat, gevel tot gevel. De tram komt dan aan de kanaalkom, met halte aan de Demerstraat. Samen met de stad Hasselt is ervoor gekozen om de tram aan de rand te houden van het plein dat op de kop van het kanaal zal worden ontwikkeld. Over de visuele impact van een bovenleiding is een zware discussie gevoerd.

Daarom is onderzoek gedaan naar een mogelijke integratie van de bovenleiding, gecombineerd met een mooi ontwerp van de palen. Ook innovatieve technieken die het mogelijk maken op bepaalde delen de bovenleiding gewoon weg te laten, worden onderzocht.

Op het Dussartplein is het bestaande busstation eigenlijk al te klein. Het plan voorziet dan ook in een uitbreiding van dat busstation om de reizigers een veilige plek op het perron te bieden. De spreker toont ook een aantal ontwerpvoorstellen voor haltes en legt uit dat de provincie Limburg bijdraagt in die projecten en een innovatief design heeft gevraagd. In het ontwerp van een jaar eerder was in een schuildak voorzien over de volledige halte. Dat is in overleg qua impact wat teruggebracht, via andere oplossingen inzake zitaccommodatie en inpassing in het stedelijk weefsel door middel van groen. Er is ook een aangepast concept voor de masten van de bovenleiding. Er zijn drie zwarte punten ter hoogte van de grote ring: die ring zelf, de Trichterheideweg en de ontsluiting van het kruispunt daarop. In samenwerking met het AWV is overeengekomen dat er tegelijk een oplossing komt voor de zwarte punten en een kruisingsmogelijkheid van de tram met de grote ring. Voorwaarde van het AWV was dat de tram de grote ring niet gelijkgronds zou kruisen. Aansluitend bij het integrale vormgevingsconcept, zijn zowel de tramtunnel als de nieuw te creëren voetgangerstunnel tussen de halte aan de kant van het Provinciehuis en de Grenslandhallen, niet gelijkgronds. De twee primaire wegen, Universiteitslaan en de grote ring, moeten voetgangers en fietsers dus niet gelijkgronds oversteken. In de tramwerken is een extra ongelijkvloerse kruising opgenomen tussen het Provinciehuis en de Grenslandhallen en extra aanpassingen van de al bestaande ongelijkgrondse kruisingen.

Op de campus krijgt de tram één centrale halte voor de verschillende onderwijsinstellingen. De universiteit werkt intussen een masterplan uit voor een gefaseerde totale herwerking van de universiteitscampus, waarin de uitgangspunten van de tram meegenomen worden. Het design van de halte is overal hetzelfde. De provincie heeft het mee ontworpen en draagt een steentje bij. Na de campus zoekt de tram zo snel als mogelijk bundeling met de bestaande spoorlijn 34 van Infrabel. Initieel was gevraagd om een tram met halfuurdienst tussen de bestaande treinen te laten rijden, maar dat werd niet toegestaan. Daarom wordt er naast de infrastructuur van Infrabel, nieuwe infrastructuur gebouwd. Voor het grootste deel betekent dit dat er een tramspoor naast de bestaande twee treinsporen wordt aangelegd. Infrabel nam de gelegenheid te baat om met Spartacus als aanleiding meteen ook een aantal overwegen af te schaffen en te vervangen door maatregelen van bussen, ventwegen, fietstunnels enzovoort. Er zijn ook akkoorden gesloten met Diepenbeek en Bilzen. Het knelpunt rond de Molenstraat in Diepenbeek was het moeilijkste, maar er is een oplossing voor gevonden, samen met een aanpassing van het kruispunt ter hoogte van de N76.

Het is vaak niet eenvoudig om bij afschaffing van overwegen meteen in ongelijkgrondse kruisingen voor autoverkeer te voorzien, legt de heer Van Overvelt uit. In Diepenbeek komt een ongelijkgrondse kruising voor voetgangers en fietsers, die meteen ook de ongelijkgrondse bediening van de perrons voor zijn rekening neemt. Het autoverkeer wordt ineens rond het centrum van Diepenbeek geleid: de kern blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer, het doorgaand verkeer moet rondrijden. In Munsterbilzen komt een nieuwe stopplaats waar vroeger al een stopplaats van de oude spoorlijn was. Er is gekozen voor een gelijkgrondse kruising met slagbomen ter hoogte van de rotonde op de verbindingsweg tussen Bilzen en Genk. In Eigenbilzen ligt de tramlijn op de oude spoorlijn 20 deels ingegraven. De oude spoorlijn 20 is van begin jaren negentig buiten gebruik, maar werd in

stand gehouden, met dien verstande dat het onderhoud vaak dermate beperkt bleef dat de renovatie veel zwaarder uitvalt dan verwacht. Zo zijn de twee autobruggen in Eigenbilzen eigenlijk aan vervanging toe. Bij een renovatie van de spoorlijn voor de sneltram moeten die renovaties meegenomen worden. Het Spartacusplan omvat dan ook alle renovatieprojecten van de kunstwerken op de oude spoorlijn. De spoorbrug van Gellik wordt eveneens gerenoveerd in het kader van het Spartacusplan.

Lanaken en Maastricht hebben aangegeven dat ze naar een oplossing zoeken voor het verkeer op de noord-zuidas in het Maasland, de N78. Lanaken is een ideale overstapplaats voor zowel reizigers die richting Hasselt willen, als voor wie richting Maastricht moet. Specifiek voor Lanaken wordt daarom gedacht aan een P+R-voorziening. Maastricht werkt met een systeem van een cordon van verkeerslichten. Als de strikt aangehouden toegestane hoeveelheid autoverkeer bereikt wordt, gaan alle lichten richting het centrum op rood en staan de bussen dus mee met het autoverkeer vast. De tram moet een uitweg bieden. De tram rijdt op Vlaams grondgebied op een volledig van het spoornet gescheiden infrastructuur. Ter hoogte van Lanaken werd een overslagpunt ontwikkeld. Daar rijdt men gewoon naast. Er is dus geen koppeling op Vlaams grondgebied op een aftakking naar een transportbedrijf na. Er zijn afspraken met Infrabel gemaakt om in een adequate beveiliging te voorzien die botsingen moet voorkomen.

In Nederland rijdt de tram voor een groot deel over de bestaande bedding van de spoorlijn. ProRail gaat in opdracht van de stad Hasselt na of er een apart spoor moet komen, dan wel gemengd verkeer met de goederentreinen. Frequentie en aantallen laten dat laatste perfect toe, mits aandacht voor veiligheidskwesties. In Maastricht nam de gemeenteraad op 31 mei 2011 een beslissing over het tracé. De tram zou niet langs de stad over een bestaande spoorlijn rijden, richting station, want dat biedt weinig meerwaarde. Er is voor gekozen om de tram naar het centrum te brengen. De stad besliste enige jaren geleden al om op termijn de markt vrij te maken van busverkeer. Na een lange en hevige discussie over de mogelijkheid om de tram daar te laten stoppen, is een compromis gevonden: de tram zal stoppen op de Maasboulevard. De tram zal in een eerste fase een halte hebben ter hoogte van Belvédère. Er is nog vraag naar een halte aan de Wilhelminabrug, die dan tegelijk ook de halte voor de markt wordt. Eindpunt in de eerste fase is dan het station Maastricht. De stad nam in de afweging van de tracéplannen al mee dat de lijn verder kan worden uitgebouwd richting Randwiek, waar zich onder meer het ziekenhuis en een aantal hoofdkantoren van bedrijven bevinden.

Vorige week opperden enkele leden dat de spoorlijn eventueel als alternatief dienst kan doen voor de IJzeren Rijn. De heer Van Overvelt geeft in dit verband de tracés van de Montzenroute mee. Vanuit Antwerpen loopt de tram naast lijn 34, en takt dan af op lijn 20. Die biedt slechts voor een deel van de Montzenroute een ontubbeling. Eenmaal in Bilzen, waar aangetakt wordt op de bestaande spoorlijn 34, kan het capaciteitsprobleem niet opgelost worden met een heringebruikname van lijn 20 voor goederenverkeer. De Vlaamse Regering is voorts nog altijd voorstander van de IJzeren Rijn in het noorden als voorkeursalternatief naar Duitsland. Dat weegt ook zwaar door. Lijn 20 is altijd een enkel spoor geweest. Uitbouwen naar dubbel spoor kan, maar er zijn beperkingen, zeker bij combinatie van goederen- en personenverkeer. Er is bovendien geen MER uitgevoerd in die zin, wel gericht op een personenverbinding. Met het oog op onder meer bepaalde natuurreservaten tussen Munsterbilzen en Eigenbilzen, zal men ook nooit een vergunning verkrijgen om de taluds te verbreden waar altijd een enkel spoor heeft gelegen. Bij de brug over de Maas heeft het scheepvaartverkeer voorrang, zodat die brug geregeld voor langere periodes open staat. Van bij aanvang is er daarom bewust voor gekozen de tram niet over die brug, maar over de Wilhelminabrug te laten rijden, die veel minder vaak open moet. Een ander knelpunt dat opgelost is geraakt sinds 2009, via een principebeslissing van Infrabel, is het beschikbaar stellen van de lijn voor het sneltramproject. Bovendien blijkt de spoorweggroep geen plannen te koesteren om daar personen- of goederenverkeer te organiseren.

Er is een gedetailleerde kostenraming voor infrastructuur uitgewerkt en die wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Wat in 2006 niet initieel werd ingeschat, is nu allemaal opgenomen, zoals de nodige wegenaangepassen. Bij de bestaande spoorlijnen 20 en 34 moeten zoals al vermeld een aantal kunstwerken aangepast, verstevigd of gerenoveerd worden. Dat laatste gaat om zestien stuks, met als belangrijkste de spoorbrug over het Albertkanaal. Er is een bijkomende ongelijkvloerse kruising in Lanaken en ook een aantal noodzakelijke opbraakwerken waren in het begin niet ingecalculleerd. De beveiliging van het spoorwegsysteem is nieuw. Er is vooralsnog maar één beveiligingssysteem op het tramnetwerk: in de premetro in Antwerpen, waar de tram op seinen rijdt. Zodra de sneltram meer dan zeventig kilometer per uur rijdt, zal er een seinbeveiliging bij komen. Met als aanleiding de treinongevallen, wordt een Europees beveiligingssysteem voorzien. TBL 1+ volstaat niet, zeker als er ooit een mogelijkheid komt om tram en trein te combineren. Dat systeem is bovendien alleen in België actief en heeft dus geen waarde als men de grens overgaat. De Europese standaard ERMTS-ETCS is een aanvaardbare keuze.

Er zijn ook eerder niet-ingecalculleerde extra overwegen en maatregelen inzake milieu-inpassing bijgekomen die uit de MER naar voren kwamen. Er is een voorstel om te kiezen voor een volledige elektrificatie van de lijn, terwijl in eerste instantie sprake was van een gedeeltelijke en beperkte elektrificatie in Hasselt. De eenheidsprijzen van bepaalde onderdelen blijken ook nog hoger uit te vallen. Voor de grondverwerving is een budget opzijgezet. Samen met de NMBS en met de gemeenten Diepenbeek en Bilzen en in Bilzen ook nog de mensen van de wegen, en het AWV, lopen er projecten voor afschaffing van overwegen, beveiliging en vervanging ervan door een aantal maatregelen. Het gaat om de kruising van de grote ring in Hasselt, een project voor de tunnel. Men heeft daar aangesloten bij een project van het AWV. Samen met de Nederlandse collega's heeft men Europese subsidie bekomen voor de eerste lijn van Spartacus, specifiek om ervoor te zorgen dat de tram over de grens kan rijden en dat hetzelfde voertuig met dezelfde beveiliging in Vlaanderen en Nederland kan rijden. Er wordt een budget uitgetrokken voor twaalf elektrische voertuigen, maar niet alleen voor de eerste lijn. Voor minder dan dat aantal worden gewoon geen offertes gemaakt. Er is ook in een budget voorzien om de stelplaats Hasselt te bouwen. Die is in eerste instantie voor de bussen, maar later kunnen ook de trams er terecht. Intussen is er ook zicht op de impact van exploitatielijn 1 op het personeelsbudget.

Wat de timing betreft, werd in 2007 door de Vlaamse Regering de initiële beslissing genomen tot oprichting van Lijninvest. Toen werden ook middelen vrijgemaakt voor de realisatie van lijn 1 op basis van de raming van 2006. Er zijn al stappen gezet om de nodige vergunningen te verkrijgen. Dat is intussen allemaal afgerond en nu wordt gewacht op een uiteindelijke beslissing van de Vlaamse Regering. Het begrotingsakkoord is wel al aangevraagd. Als dat alles in kannen en kruiken komt, dan kunnen de laatste stappen gedaan worden: een gunning van de DBFM-opdracht in 2013 en de lijn kan dan gerealiseerd zijn in 2017.

3.2. Vragen van leden en antwoorden van Vlaams minister Hilde Crevits

De heer *Lode Vereeck* verneemt dat de kostenraming door De Lijn aan de minister is bezorgd. De leden hebben die nog niet gezien. Of is het dezelfde raming als wat in de krant is verschenen?

Minister *Hilde Crevits* heeft aan De Lijn gevraagd om het project in zijn geheel voor te stellen en de potentieelcijfers te geven. De uiteindelijke totale kostprijs en het budget dat daaraan vastzit, moeten uiteraard door de Vlaamse Regering goedgekeurd worden. Ook zij betreurt dat er cijfers in de media zijn verschenen. Het project is volledig en in detail uitgewerkt, maar er moeten nog keuzes gemaakt worden. Het budget is aanzienlijk toegenomen, maar de Vlaamse Regering heeft nog geen beslissing genomen om het te realiseren tegen kostprijs X. Vóór die goedkeuring worden geen cijfers gemeld.

Ook mevrouw *Lies Jans* vindt het jammer dat al cijfers in de krant zijn gegooid, zeker gezien de correcte werkwijze die ook de minister voorstaat. Dat zet een domper op de werking van de commissie. Voorts wil zij weten of er met het oog op de potentieelstudie die ook nog niet afgerond blijkt, al beslissingen genomen worden door de Vlaamse Regering. De minister stelde eerder immers dat ze zowel de kosten- als de potentieelstudie nodig had.

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat van haar kant niets in de pers verspreid is. Ze blijft wel achter haar uitspraken van de vorige vergadering staan. Het dossier is qua potentiële zeer uitvoerig toegelicht. Nederland en Vlaanderen hebben potentiële. Er moet nog een globaal cijfer komen, maar er is wel een duidelijk beeld van de potentiële. De minister verwacht op korte termijn duidelijkheid ter zake. Het is perfect mogelijk om eerder te beslissen als de Vlaamse Regering daartoe besluit. Ze doet er liever nog geen uitspraken over, aangezien er ook nog een begrotingsakkoord moet zijn, dat de berekeningen moet valideren.

De heer *Johan Sauwens* stelt dat door Bilzen een traject loopt van twaalf kilometer. Hij heeft vrijwel maandelijks vergaderd met het AWW, het studiebureau, De Lijn, Infrabel enzovoort. Hij neemt de volle verantwoordelijkheid voor de cijfers die op een bepaald ogenblik zijn vooropgesteld. De orde van grootte zit in die richting. Er is ook wat filevorming ontstaan in de vragen, wat mee tot verwarring heeft geleid. De toelichting vandaag maakt alvast duidelijk hoe complex het dossier wel is en dat ook over de rest van de systemen zeer zorgvuldig zal moeten worden nagedacht. Dit dossier vraagt zorgvuldigheid en tijd en minister Crevits is wel degelijk zorgvuldig te werk gegaan. De afspraken met de spoorwegen en met Nederland zijn pas recent gemaakt. Maastricht nam nog maar pas een beslissing.

De kostprijs is hoger dan vooropgesteld in 2006. De krant heeft allicht zelf een raming gemaakt, mede op basis van bijkomende inlichtingen. De commissie dringt vooral aan op duidelijkheid. Dat er aarzeling is in Vlaanderen, wordt nu in Nederland deels als argument gebruikt om te twifelen aan het project. Het gaat hier om een belangrijk project dat twee provinciehoofdplaatsen met elkaar verbindt en dat bovendien de kans biedt om twee belangrijke spoornetten met elkaar te verbinden. Het is ook een instrument dat het fileprobleem mee oplost en mee de strijd aangaat tegen het mobiliteitsprobleem in de provincie. Wat het lid vooral bijblijft, is dat het zeker de bedoeling is om ook de twee andere lijnen te realiseren. Dat wordt bevestigd door het vooruitzicht van aankoop van de trams. Zo kan een historische achterstand deels weggewerkt worden.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, benadrukt in verband met de stelling dat er filevorming is in de vragen, dat in de commissie is overeengekomen dat alle vragen in een trechter zouden terechtkomen en dat op basis daarvan met De Lijn een duidelijke rapportering zou worden opgesteld over alle projecten. Hij spreekt zijn waardering uit voor de manier waarop hier nu heel wat informatie verstrekt wordt. De voorzitter laat voorts weten dat hij vele opmerkingen heeft ontvangen van leden die vragen stellen aan de minister en geen antwoord krijgen. Als dan plots de kostprijs van het hele verhaal in de krant verschijnt, is ook hij zeer verbaasd. Er is al enkele keren niet alleen naar de kostprijs, maar ook naar het potentieel gevraagd. Uit de nu vermelde potentieelcijfers blijkt vreemd genoeg dat een tramlijn van Hasselt naar Maastricht evenveel potentieel heeft als een lijn van Hasselt naar Lommel. Het zou goed zijn dat de minister bij een volgende gelegenheid de nodige informatie geeft.

Het enige wat de stad Maastricht eigenlijk al heeft gedaan, is een beslissing nemen over een tracé. Zelfs partijen die deel uitmaken van de coalitie, zijn momenteel nog niet overtuigd van het project. De oorspronkelijke idee was overigens dat er een dieseltrein van Hasselt naar Maastricht zou rijden. De enige bezorgdheid van de spreker is dat voldoende mensen van de bewuste lijnen gebruikmaken en dat ziet hij nog steeds niet.

De heer *Johan Sauwens* verwijst naar de commissie Versnelling en stelt dat men zich erop toe zou leggen niet telkens opnieuw genomen beslissingen in vraag te stellen. Toch blijft dat gebeuren en dat stoort, vooral als het gaat over het eerste serieuze spoordossier voor de provincie Limburg in decennia. Hij pleit er ten stelligste voor dat het regeerakkoord wordt uitgevoerd.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat in het regeerakkoord staat dat er voor elke provincie een tramproject komt, op voorwaarde dat er voldoende vervoerspotentieel is. Hij wil dus weten hoeveel dat potentieel bedraagt.

De heer *Jan Roegiers* meent dat wat in het regeerakkoord staat, beslist beleid is. Wat de heer Peumans heeft toegevoegd, gaat over nieuwe tramlijnen in de vijf provincies. Daarvoor moet een potentieelonderzoek gebeuren. Het lid is het met de heer Sauwens eens dat het een kwalijke gewoonte wordt telkens weer zaken in vraag te stellen die al beslist zijn.

De heer *Marino Keulen* stelt dat Spartacus een belangrijk deel was van het regeerakkoord van de vorige Vlaamse Regering. Er zijn toen in 2004 principiële beslissingen genomen. Het lid is het met de heren Sauwens en Roegiers eens dat genomen beslissingen uitgevoerd moeten worden. De vier betrokken gemeentebesturen zijn met het project al jaren bezig in hun ruimtelijke plannen, in mobiliteitsplannen, in de ontwikkeling van hun centra enzovoort. Er wordt overleg gepleegd met studie bureaus, er worden hoorzittingen gehouden en Spartacus is een feit in alles rond mobiliteit.

Uiteraard zullen er altijd weer mensen zijn die de kaart van de NMBS trekken. De spreker maakte destijds samen met onder meer de heer Sauwens deel uit van SOL, een werkgroep onder leiding van de heer Peter Meukens van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers. Er is toen zeer vaak vergaderd met spoorbaas Schouppe, maar dat heeft niets opgeleverd. Het is duidelijk dat uit die hoek niets moet worden verwacht.

Maastricht zoekt intussen al of er aansluiting mogelijk is naar Aken. In Maastricht wordt met toeritdosering gewerkt en dat leidt dagelijks tot vertragingen van een half uur tot een uur. Bussen raken er net zomin door als de auto's en niemand geraakt nog tot op de markt. Er is een reële maatschappelijke nood inzake mobiliteit. Spartacus moet vooral de inter-Limburgse mobiliteit verbeteren. Dat is de reden waarom het Spartacusplan in 2004 integraal deel uitmaakte van het regeerakkoord. Iedereen, behalve Groen! en Vlaams Belang, gaf dat regeerakkoord toen groen licht. Pacta sunt servanda. Er moet natuurlijk wel rekening worden gehouden met rendement en kosten, maar men mag niet de indruk wekken dat geen enkel groot dossier nog rond geraakt, omdat men telkens weer terugkomt op aangegane engagementen.

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat de Vlaamse Regering wel degelijk al beslissingen heeft genomen. Ze is er wel van overtuigd dat belangrijke dossiers zoals het voorliggende een hoogst zorgvuldige aanpak verdienen. In 2008 werd geconstateerd dat heel wat aspecten nog niet opgelost waren. Tal van details moeten nog uitgewerkt worden en dat gebeurt in samenwerking en overleg met alle betrokkenen en specialisten. De minister wil met de definitieve kostenbalans pas naar buiten komen nadat de Vlaamse Regering een consensus heeft bereikt over de precieze uitvoeringsmodaliteiten en -vorm. Het project wordt inderdaad almaar duurder, want in 2006 werden heel wat zaken niet ingecalculeerd en dat moet een les zijn voor de toekomst. De flankerende maatregelen die voortvloeien uit een project-MER zijn echter niet bij voorbaat in te schatten. Hoe dan ook, aan dit dossier wordt stevig gewerkt om tot een degelijke en integrale afronding te komen en effectieve uitvoering te bewerkstelligen. De Lijn heeft het dossier tot in detail voorbereid en de Vlaamse Regering moet dat nog valideren.

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt of met de gestegen kostprijs de MKBA nog steeds positief is. Hoe haakt het reizigerspotentieel in op die MKBA? Frankrijk houdt voor dat er minstens 40.000 tot 50.000 reizigers per dag nodig zijn om een tram rendabel te maken. Zijn er daarover ook cijfers voor Vlaanderen? Is dat dan opgenomen in een MKBA of niet? Het lid is aangenaam verrast over hoever men staat met het Spartacusproject en met de uitvoerige toelichting bij het project. Toch blijft de vraag of het project uiteindelijk rendabel zal blijken.

De heer *Dirk de Kort* vindt dat er over de partijgrenzen heen weer een politieke generatie moet ontstaan die voor een gevonden consensus wil gaan en er ook echt voor zorgt dat de nodige besluiten worden genomen. Op termijn zal de bevolking het niet op prijs stellen dat politici soms met actiegroepen heulen.

Minister *Hilde Crevits* geeft aan dat zij er geen graten in ziet om elk jaar dieper op projecten in te gaan als dat de gemoederen geruststelt. Dat is een keuze die de commissie moet maken.

4. Verdere antwoorden van de heer Roger Kesteloot

4.1. Oost-Vlaanderen

De heer *Roger Kesteloot* verzekert dat het ambitieniveau van De Lijn voor Oost-Vlaanderen in het kader van mobiliteitsvisie 2020, niet lager ligt dan voor de andere provincies. Hij wijst op het basisschema voor de uitbouw van het tramnet in de provincie. Groot verschil inzake beslist beleid voor Oost-Vlaanderen waarvan de uitvoering binnen de lopende legislatuur verwacht kan worden, is dat het in die zin om een relatief beperkt aantal projecten gaat. Met betrekking tot de daling van het aantal tramkilometers, moet er rekening mee worden gehouden dat een aantal laag bezette laatavondritten op zeker ogenblik zijn ingekrompen en vervangen door buskilometers. Er werd echter iets te hard van stapel gelopen en sinds april zijn er correcties uitgevoerd. In Gent hebben de werken voor de heraanleg van de Korenmarkt, het Emile Braunplein en de Belfortstraat en omgeving, het tramverkeer lange tijd verstoord. Zo moesten tramlijnen 1 en 4 drastisch aangepast worden. Ook dat heeft geleid tot een significante daling van het aantal kilometer. Voorts is in 2010 de dienstregeling in alle schoolvakantieperiodes gelijkgesteld. Die regeling geldt voor heel Vlaanderen, maar was in Gent nog niet geïmplementeerd.

Wat de prioriteiten betreft, is er in eerste instantie het project rond de bediening van Zwijnaarde, de verlenging naar The Loop en naar het UZ Gent. Daarvoor is in kapitaal-subsidie voorzien. De ambitie voor Gent is werk te maken van de studies naar de vertramming van lijnen 3 en 7 en, in samenspraak met het stadsbestuur, een studie laten doen naar een tramverbinding Muide-Oude Dokken, richting Dampoort. Die lijnen zijn als project al in studie genomen. Lijn 7 is een cruciaal element in de opbouw van het ambitieniveau voor het openbaar vervoer in Oost-Vlaanderen, al was het maar voor waar de trambediening zich tussen de twee Gentse hoofdstations, Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters, bevindt. Dat vormt de schakel bij uitstek die ervoor moet zorgen dat de trambediening optimaal verloopt en moet dan ook als sleutelement voor een studie van de vertramming van lijn 7 meegenomen worden.

Op iets langere termijn staan nog een aantal projecten op stapel, buiten Gent. Daartoe behoort ook het project van de mogelijke sneltram tussen Aalst-Dendermonde en Sint-Niklaas. Een mogelijke trambediening in Aalst zelf, moet wat als ‘overshooting’ worden beschouwd. Een voorstedelijke busbediening lijkt daar meer aangewezen.

4.2. Vlaams-Brabant

Voor Vlaams-Brabant is geopteerd voor een opbouw van trambediening met het oog op drie radiale verbindingen en één tangentiële. Het verschil in aanpak is dat men hier uitkijkt naar de studie van dat tramnet in verschillende fasen. Voor de radiale netten zou de eerste fase die voor de zone moeten zijn die het dichtst bij Brussel aansluit, met inbegrip

van de tangentiële verbinding. In een volgende fase komt dan een eerste gordel aan bod van wat verder van Brussel afgelegen gebied om dan te evolueren naar de eindbestemmingen Boom, Heist-op-den-Berg enzovoort.

De vraag werd gesteld hoe dit gerijmd wordt met de bestaande en geplande tram- en metroverbindingen in Brussel. Van bij het begin zijn zowel de MIVB als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vertegenwoordigd in de begeleidingsgroep die het plan mee heeft opgesteld. De verdere plannen en studies voor Vlaams-Brabant worden mee bekeken en besproken in de werkgroepen die zijn opgericht in het kader van het principiële akkoord tussen het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ter regeling van de samenwerking inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen. De plannen inzake vertramming in Vlaams-Brabant komen uitdrukkelijk mee aan bod in de werkgroep Aanbod van het principiële akkoord waarvan beide ministers deel uitmaken, maar ook De Lijn, de MIVB en de twee administraties. Ongeveer elke twee maanden komen die werkgroepen samen. Er wordt onder meer onderzocht welke mogelijkheden er zijn om qua aantakking en exploitatie in de richting van Brussel, zo naadloos mogelijk over te gaan op het bestaande tramnet van de MIVB. Er worden afspraken rond technische consequenties gemaakt, onder meer rond het rollend materieel. Dat zou betekenen dat er ook in Vlaams-Brabant gebruik wordt gemaakt van normaal spoor en dus voertuigen met een bredere wielbasis om maximaal het net te gebruiken. Zowel de studies als de besprekingen ter zake verlopen in een zeer constructieve sfeer.

Mevrouw *Karin Brouwers* wil weten of de stukjes op Brussels grondgebied in de kostprijs begrepen zijn of niet. De heer *Roger Kesteloot* stelt dat het hier puur om het Vlaamse gedeelte gaat. De samenwerkingsakkoorden zijn een gevolg van de bijzondere wet van 1988. De gewesten mogen vooralsnog geen investeringskosten maken op elkaars grondgebied. Dat maakt tegelijk mee deel uit van de besprekingen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De boodschap blijft dat men zoveel als mogelijk van de bestaande infrastructuur gebruik zal maken.

Vervolgens wijst de spreker op de schematisch voorgestelde mogelijkheden en denkpatronen. Daarbij zijn nog geen keuzes gemaakt inzake tracés, dat moeten de plan-MER's uitwijzen. Op hoofdlijnen zou men er in elk geval effectief in slagen om aan te sluiten op het bestaande net. Er is ook aansluiting bij de plannen rond mogelijke tramuitbreiding van de MIVB zelf, zoals voor de tram richting Ninove. Op de tangentiële lijn die de verbinding maakt tussen Zaventem, Machelen, Vilvoorde en de richting Jette, wordt inderdaad voorzien in de bediening van het UZ daar. Ook daar zit men op één lijn met wat de MIVB van plan is. Binnen die tangentiële lijn is, gezien de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, de verbinding tussen Zaventem, Machelen en Vilvoorde prioritair voor De Lijn.

De tramverbinding voorziet inderdaad ook in de bediening van Uplace. Voor de mobiliteitsaanpak inzake Uplace, wordt een onderscheid gemaakt tussen projectgebonden en niet-projectgebonden mobiliteitsmaatregelen. Voor beide wordt in een inbreng vanuit het openbaar vervoer voorzien. Voor De Lijn wordt in de projectgebonden mobiliteitsoplossingen in de eerste fase uitgegaan van een hoogfrequente en snelle pendelbusverbinding tussen de NMBS-stations van Vilvoorde en de luchthaven van Zaventem. Dat moet ervoor zorgen dat Uplace volgens het brownfieldconvenant adequaat bediend wordt. Later moet daar een trambediening bijkomen, maar dat zal niet tegen 2015 zijn. Die trambediening maakt deel uit van de niet-projectgebonden mobiliteitsoplossingen die in een tweede fase aan de orde komen.

De lijn die wordt voorzien tussen Tervuren, Zaventem, Machelen, Vilvoorde en Jette, verbindt de woongebieden in en rond Brussel: Jette, Strombeek, Vilvoorde, Machelen, Diegem, Sint-Stevens-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe en Tervuren. Die as vertegenwoordigt uitermate belangrijke tewerkstellingsgebieden en de potentieel berekeningen geven aan dat met die tangentiële lijn heel wat van die gebieden ontsloten

kunnen worden. Het beleidsaccent inzake woon-werkverkeer wordt daarmee mee ingevuld. In het kader van de complementariteit en de ‘commodaliteit’ is het ook van belang dat dezelfde verbinding de lijn verknoopt met heel wat andere openbaarvervoerlijnen: met treinen aan de stations van Vilvoorde en de luchthaven van Zaventem, met de metro aan de MIVB-stations Heizel en Rodebeek en met de tramverbinding aan de Heizel. Voor de Vlaamse Rand is dit een beloftevol project. Uiteraard is in de plannen ook rekening gehouden met het GEN. De Lijn voorziet in een complementaire investering om het GEN mee te voeden en erop aan te takken voor de treinbediening.

Wat de mogelijkheid betreft om de tramlijn van Tervuren ook naar Leuven te verlengen, bevestigt de heer Kesteloot dat dit mogelijk is, zij het op iets langere termijn. De verhouding tussen de aanleg van de tramlijnen en de aanleg van de wegen waarop ze zullen rijden is eveneens naar voren gebracht, in het bijzonder in verband met de heraanlegplannen voor de N8. Er is overlegd met het AWW en het studie bureau over een aangepast heraanlegplan voor die Ninoofsesteenweg, dat voorziet in de integratie van de tram. Die plannen worden ook de input voor de plan-MER, die moet uitmaken wat het meest geschikte tracé is. Dezelfde vraag is gesteld over de Haachtsesteenweg, maar er is een duidelijk verschil: in tegenstelling tot de N8, zijn de heraanlegwerken aan de N21 al grotendeels gebeurd. Van die gelegenheid is wel gebruikgemaakt om al in busbanen te voorzien. De ruimte is dus beschikbaar, ook voor eventuele trambediening.

4.3. *West-Vlaanderen*

Voor West-Vlaanderen werd gevraagd of de aftakking Veurne niet beter kan op de treinverbinding De Panne-Adinkerke. De heer *Roger Kesteloot* zegt dat dit tracé is bestudeerd, maar om diverse redenen niet is geselecteerd. De keuze voor het tracé Koksijde-Veurne is gebaseerd op een studie die rekening hield met criteria van het RSV en het mobiliteitsplan Vlaanderen en was gericht op het zoeken naar nieuwe verbindingsmogelijkheden, maar niet enkel voor Veurne. Ook voor een aantal kustgemeenten – Nieuwpoort-Stad, Nieuwpoort-Bad, Oostduinkerke-Bad en Sint-Idesbald – was een verbinding nodig naar Koksijde en Veurne. De andere optie zou mensen tot een grote omweg verplichten. De gekozen oplossing gaf de beste verhouding tussen het aantal kilometers die bijkomend aangelegd moeten worden en het potentieel aan ontsluiting.

4.4. *Overige niet-regiogebonden vragen*

De opmerkingen inzake commerciële snelheid waren correct, want de snelheid van de stedelijke trambedieningen ligt inderdaad laag. Dat heeft deels te maken met de morfologie van de steden zelf. In een rastervormig aangelegde stad kunnen trams rechttoe rechtaan rijden, in de historische steden van Vlaanderen is dat niet zo evident. Er zijn echter nog andere redenen. Zo zijn er inzake doorstroming met de beide stadsbesturen al stappen gezet in de goede richting, maar daar moet nog verder aan gewerkt worden. De Lijn wil nog in de lopende legislatuur ook nieuwe systemen van verkeerslichtbeïnvloeding overwegen, in samenwerking met het AWW, en grote stappen vooruit zetten. Er zijn in dat verband al proeven uitgevoerd met de kusttram, met systemen die niet langer gebruikmaken van in de weg geslepen lussen. Dergelijke lussen hebben hoge onderhoudskosten en gaan gemakkelijk kapot. Er zou gebruikgemaakt worden van een systeem van korte afstandsradio, wat tevens toelaat de verkeerslichten veel dynamischer te beïnvloeden. Die elementen komen mee in de taskforcebesprekingen tussen het AWW en De Lijn aan de orde.

Het is inderdaad mogelijk om zonder bovenleidingen te werken. Er bestaan diverse types technologie die gebruikmaken van systemen die toelaten om met contact of contactloos elektrische voertuigen te voeden vanuit de grond. Die toepassingen zijn momenteel wel constructeurgebonden: trams van een bepaalde constructeur werken met een eigen systeem en kunnen niet gevoed worden door systemen van andere constructeurs. Momenteel worden dus eigenlijk systemen aangekocht die zowel bestaan uit rollend materieel als uit infrastructuur. Dat beperkt de mogelijkheden. De kostprijs van dergelijke systemen ligt

bovendien de helft hoger dan voor klassieke systemen. Elektriciteitstoevoer zonder bovenleiding wordt ook vooral toegepast bij beperkte lengtes. Men denkt wel na in die richting voor de toekomst. Het kan immers een voordeel betekenen bij integratie in de historische stedelijke ruimte. De Lijn wil daar dan ook de nodige expertise in verwerven. Een studieopdracht moet duidelijk maken welke prestatievereisten aan dergelijke bovenleidingloze systemen moet worden gesteld.

Wanneer beslist De Lijn om naar trambediening te gaan? Er zijn diverse afwegingsystemen in Europa. De Lijn wil vier elementen verbonden zien, met in eerste instantie het voldoende reizigerspotentieel. Verder is er het structurerend belang van de verbinding zelf: in welke mate ondersteunt de tramlijn de structuur van het hele openbaarvervoernetwerk? Er wordt een hiërarchisch net opgebouwd van openbaar vervoer en dan blijkt de tram veel meer structurerend dan busverbindingen. Een trambediening wordt ook beschouwd als een meerwaarde als structurerende factor, omdat er sowieso in vergelijking met een busverbinding die aan identiek dezelfde voorwaarden kan rijden, een bonus gegenereerd wordt van ongeveer 25 percent meer reizigers. Ook de grotere 'leesbaarheid' van een tramverbinding speelt daarin mee. Een andere overweging is in hoeverre ook toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen ondersteund worden door de verbinding. De heer Kesteloot verwijst in dit verband naar het voorbeeld van Freiburg im Breisgau, waar een tramlijn was aangelegd vooraleer de nieuwe wijk Vauban er was. Ook dat is typerend voor het structurerend effect van de tramlijn. Ten slotte wordt ook duurzaamheid ingecalculeerd. De Lijn heeft de ecologische voetafdruk laten berekenen. Het gebruik van trambediening, op voorwaarde dat dit met groene stroom gebeurt, wat het geval is bij De Lijn, kan in termen van duurzaamheid een aanzienlijke bijdrage leveren.

Verwacht men dat een tramverbinding minimaal 40.000 reizigers per dag bedient om ertoe te besluiten een tramverbinding aan te leggen? Neen, want er moet rekening gehouden worden met de beoogde frequentie, afstand en amplitude. Er zijn voorbeelden van regionale tramlijnen en zelfs treinen waar de reizigersaantallen per dag meer in de buurt komen van wat De Lijn zich tot doel stelt: de regionale treinverbinding tussen Tiel en Arnhem bijvoorbeeld. De reizigersaantallen liggen dan tussen 2500 en 3000 per dag. De bestaande stoptreinen van de NMBS halen ook ongeveer 5000 reizigers per dag. Alles hangt af van waar de lat wordt gelegd en hoe de vergelijkingspunten gekozen worden. In Franse steden is van meet af aan uitgegaan van een project met een frequentie van vier minuten over de hele dag. Dat heeft uiteraard consequenties voor het reizigerspotentieel. Via een MKBA kan worden nagegaan in welke mate een combinatie van de vier vermelde elementen uitzicht geeft op een maatschappelijk waardevol project.

Meer algemeen is gevraagd of er overleg wordt gepleegd met de NMBS. Dat is wel degelijk het geval, stelt de heer Kesteloot. Op directieniveau is er periodiek overleg met Infrabel en de NMBS-holding en de NMBS-exploitiemaatschappij. De Lijn heeft bijvoorbeeld zitting in het oriëntatiecomité van de NMBS. Halfjaarlijks is er met de NMBS overleg over vastgoed en gebruik van gronden. Een tijd geleden is een stuurgroep Lightrail opgezet, die goed werk heeft verricht. Zowel Infrabel, de NMBS als de regionale vervoermaatschappijen waren daarbij betrokken. Ook meer operationeel zijn er overlegplatformen. De jongste telg daarin is de BMC, een overlegplatform tussen De Lijn en NMBS, maar waarbij ook de MIVB en de TEC betrokken zijn. Het is een dochteronderneming die is opgericht met het oog op de introductie van de chipkaart als enig vervoerbewijs voor de vier maatschappijen.

Voor de snelbussen werd al stilgestaan bij het tracé Noorderkempen-Linkeroever-Beveren. Wat de vraag betreft of de snelbussen in de daluren niet afgebouwd kunnen worden, is het zo dat, behalve waar sprake is van heel punctuele, functionele bediening, de snelbussen wel al toelaten om aan de normering inzake basismobiliteit te beantwoorden, al zijn ze daar niet primair op gericht.

De heer *Dirk de Kort* legt uit dat zijn vraag veeleer ging over de gewone busverbindingen naar de stad, die vaak genoeg zonder reizigers op hun bestemming aankomen. Kan dat traject dan niet ingekort worden opdat de buscapaciteit meer optimaal kan worden benut? De heer *Roger Kesteloot* beaamt die stelling en vestigt zijn hoop in dat verband op de vooropgestelde overstapmodellen.

5. Bijkomende vragen van leden

De heer *Jan Roegiers* herinnert aan zijn stelling dat de tram in Vlaanderen oud, traag en versleten is. De ‘facts and figures’ blijken nu te kloppen. Daarmee wil de spreker nogmaals pleiten voor een tramrelance. Het enthousiasme dat spreekt uit het merendeel van de vragen en opmerkingen van de commissieleden, stemt hem hoopvol. Ook de ambities en de plannen die hier werden uiteengezet, en die hij kritisch zal opvolgen, stemmen hoopvol.

Voor Oost-Vlaanderen wordt echter nog altijd geen warm trambeleid gevoerd. De investeringen in traminfrastructuur voor 2010 bedroegen nul euro voor uitbreiding, net als voor doorstroming, tractie en vernieuwing. De Lijn is vorig jaar wat te hard van stapel gelopen met het terugschroeven van het tramaanbod, erkende de heer Kesteloot. Die aanpak is echter maar ten dele hersteld. De laatste tram vertrekt immers rond 23 uur aan Gent-Sint-Pieters en er zouden toch trams moeten rijden zolang er treinen binnenlopen. Hopelijk komen er betere tijden, want in het aantal tramkilometers zat er vorig jaar een duidelijke knik naar beneden. In Antwerpen heeft men voor grote werken een week de tram onderbroken, maar in Gent zijn voor de Korenmarkt twee tramlijnen meer dan een jaar volledig doorgeknipt. Als gevolg daarvan haakten meer dan de helft van de reizigers af en de weg terug zal inspanningen vergen. De spreker vreest dat met de nakende grote infrastructuurwerken in de Papegaaistraat, weer exact hetzelfde staat te gebeuren. Het is betreurenswaardig dat niet naar een andere oplossing wordt gezocht om het tramverkeer veel minder lang te onderbreken.

De heer *Roger Kesteloot* benadrukt dat het nooit de voorkeur geniet om tramexploitatie door te knippen. Er worden altijd voorstellen gedaan om maximaal de tramlijnen te vrijwaren. Soms moet dat dan over één spoor en dan zijn vaak veiligheidsmaatregelen nodig. Bij een aantal werken, en vaak gelinkt aan de morfologie van de straten, moet in onderling overleg noodgedwongen besloten worden tot het doorknippen van lijnen, omdat een andere optie niet kan.

Mevrouw *Lies Jans* wil nog weten of De Lijn de idee van hoogwaardig busvervoer onderzocht heeft. Zijn er mogelijke alternatieven in het kader van de MKBA's voor de nieuwe lijnen?

De heer *Roger Kesteloot* zegt dat die mogelijkheid van hoogwaardig busvervoer onderzocht is en overwogen wordt voor bepaalde specifieke toepassingen. In dat verband refereert hij aan de specifieke bedieningen rond woon-werkverkeer, waarvoor de studie afgerond is en er een aantal pilootprojecten worden opgezet. Die moeten toelaten in Vlaanderen een nieuw snelbusconcept te introduceren, waar tramverbindingen niet aangewezen zijn. Er zijn al projectvoorstellen geformuleerd. De verbindingen kunnen onder meer tewerkstellingsbediening verzorgen van onder meer de Noorderkempen via de haven van Antwerpen, richting Linkeroever en Beveren.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan ROEGIERS
Marleen VAN DEN EYNDE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BMC	Belgian Mobility Card
DBFM	Design Build Finance Maintain
ERMTS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GEN	Gewestelijk Expresnet
hst	hogesnelheidstrein
MER	milieueffectrapportage
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS	Nederlandse Spoorwegen
pps	publiek-private samenwerking
P+R	park and ride
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SHIP	Strategisch Haveninfrastructuurproject
SOL	spoorontsluiting Limburg
TBL	Transmissie Baken-Locomotief / Transmission Balise Locomotive
TEC	Transport en Commun
UZ	Universitair Ziekenhuis