

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

16 maart 2004

GEDACHTEWISSELING

over het Pegasusplan van De Lijn

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Johan Malcorps**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Johan Van Brusselen ;

de heren Jean-Paul Peuskens, Robert Voorhamme ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, mevrouw Ilse Van Eetvelde ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

INHOUD

	Blz.
1. Uiteenzetting door minister Gilbert Bossuyt	4
2. Algemene toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal De Lijn	4
3. Voorstelling Pagasusplan – deelproject Antwerpen	6
3.1. Uiteenzetting door een stakeholder : de heer Willy Minnebo, burgemeester van Zwijndrecht	6
3.2. Uiteenzetting door de heer Roger Corbreun, stafmedewerker directie De Lijn	7
4. Algemene vragenronde	8
5. Specifieke vragenronde : deelproject Antwerpen	13
6. Voorstelling Pegasusplan – deelproject regio Gent	16
6.1. Uiteenzetting door de heer Frank Vanden Bulcke, afdelingshoofd marketing	16
6.2. Uiteenzetting door een stakeholder : mevrouw Karin Temmerman, schepen van Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening van de stad Gent	19
7. Voorstelling Pegasusplan – deelproject regio Vlaams-Brabant	20
7.1. Uiteenzetting door de heer Francy Peeters, directeur De Lijn Vlaams-Brabant	20
7.2. Uiteenzetting door een stakeholder : de heer Lode De Witte, gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant	22
8. Gedachtewisseling met de leden van de commissie	22

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 10 en dinsdag 17 februari 2004 op verzoek van de minister een gedachtewisseling over het zogenaamde Pegasusplan van De Lijn.

De presentatie van het Pegasusplan werd gespreid over twee vergadermomenten. In een eerste zitting werd een beeld geschetst van het project in zijn algemeenheid en van het deelproject Antwerpen. In een tweede vergadering werden de deelprojecten regio Gent en regio Vlaams-Brabant gepresenteerd.

Na een inleiding van de minister, een korte video-reportage van het voorbeeldproject van de Franse stad Nantes, een inleiding van mevrouw Lieten, directeur-generaal van De Lijn, een presentatie van het deelproject Antwerpen en een getuigenis van een stakeholder (burgemeester Minnebo van Zwijndrecht), volgde een gedachtewisseling met de commissieleden.

In een tweede sessie werden de deelprojecten regio Gent en regio Vlaams-Brabant voorgesteld.

1. Uiteenzetting door minister Gilbert Bossuyt

Minister Gilbert Bossuyt : De vergadering van vandaag gaat door op vraag van de leden van deze commissie. We hadden trouwens sowieso een gedachtewisseling gepland over het Pegasusplan.

Dit plan is het resultaat van een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag en van het ontwikkelen van een langetermijnvisie. Dat bewijst dat men met deze problematiek bezig is en dat we niet leven van dag tot dag. De toekomst moet voorbereid worden. Het is belangrijk een langetermijnvisie te ontwikkelen zodat men niet steeds ad hoc beslissingen hoeft te nemen. Als we aan de steden en gemeenten vragen een mobiliteitsvisie te ontwikkelen, dan zijn we dat aan onszelf verplicht om dit ook te doen op Vlaams niveau. Het openbaar vervoer zal in de toekomst een steeds belangrijker rol spelen in het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen.

De uitvoering van dit plan moet evenwel op lange termijn worden gezien. We leggen die plannen neer om aan te geven wie wat wil doen aan de geschetste problematiek. In Antwerpen zal dit plan in een versneld tempo worden uitgevoerd omwille van de werken. Sommige onderdelen van het plan zullen pas in een verdere toekomst worden gerealiseerd.

Hoe dan ook hoopt men dat men de politici en de verantwoordelijken van De Lijn niet zal verwijten dat we concrete plannen hebben gemaakt die niet van de ene dag op de andere kunnen worden uitgevoerd.

Het Pegasusplan is in feite reeds een voorbereiding van de belangrijke uitvoeringsbesluiten van netmanagement. Het decreet Basismobiliteit streefde naar de realisatie van de basismobiliteit in alle gemeenten tegen 2006. Vanaf die datum zullen we via het netmanagement nagaan waar de leemtes zitten.

Het plan is ook een samenvoeging van toekomstvisies in de zogenaamde ruit van Vlaanderen. Dat is de streek tussen Antwerpen, Gent en de Vlaamse rand rond Brussel. Het is immers in die streek dat het belangrijkste verkeer zich afspeelt. Daar is de nood dus het hoogst.

De mobiliteit zal in de toekomst een belangrijk thema blijven indien we Vlaanderen bereikbaar willen houden en de mogelijkheden van de mobiliteit op een duurzame manier willen ontwikkelen. Ik vind het moedig dat De Lijn het aangedurfd heeft een dergelijk uitgebreid plan te ontwikkelen. De overheid moet haar verantwoordelijkheid durven nemen.

2. Algemene toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal De Lijn

Mevrouw Ingrid Lieten : Vanuit onze verantwoordelijkheid voor beleidsvoorbereidend werk hebben we geprobeerd een ambitieus toekomstplan op te stellen om de mobiliteit in en om de grote Vlaamse steden te organiseren voor de komende twintig jaar. We hebben nagedacht hoe wij het openbaar vervoer op een ideale manier kunnen organiseren in de grote steden. We hebben dit gedaan voor de Vlaamse ruit. De plannen die we hadden ontwikkeld voor Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant, hebben we daarin geïntegreerd. Het plan heeft een looptijd van 2003 tot 2025. Sommige projecten kunnen op korte termijn worden gerealiseerd. Voor andere is nog een groter debat en een langere voorbereidingstijd noodzakelijk.

Wij willen 80 miljoen reizigers extra per jaar vervoeren tegen 2020. Dat is volgens ons de toename van het aantal reizigers die mogelijk is enkel en alleen door het vergroten van het aanbod. Het is trouwens een zeer bescheiden raming. We streven naar een structurele oplossing voor files en voor verkeersarmoede. We willen vooral werken aan een beter en een verkeersveiliger Vlaanderen.

Kortom, meer mensen op bus en tram en naar minder verkeersdoden.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Wat is momenteel het totale aantal reizigers ?

Mevrouw Ingrid Lieten : We hebben nu 365 miljoen reizigers per jaar.

We hebben ons geconcentreerd op de Vlaamse ruit omdat ongeveer 57 procent van de inwoners van Vlaanderen daar wonen en omdat ook het grootste gedeelte van de werkgelegenheid zich daar bevindt.

Er zijn volgens ons vier redenen waarom we het aanbod van het openbaar vervoer moeten verhogen : we willen iets doen aan het fileprobleem dat leidt tot geldverlies voor de economie, we willen dat het openbaar vervoer voorrang geeft aan de mensen, het is belangrijk voor een duurzame mobiliteit en het kan leiden tot een betere verkeersveiligheid.

Files zijn geldverlies. Het blijkt dat in 2001 ongeveer 5 miljoen verliesuren op de snelwegen te wijten waren aan de files. Als men die verliesuren even uittelt, dan komt men op 2.841 full time equivalenten, wat wil zeggen dat van de totale actieve bevolking 2.841 mensen full time iedere dag stilstaan in de file. Dat is toch een enorme verliespost voor de maatschappij en de economie.

Het openbaar vervoer geeft voorrang aan de mensen. Het openbaar vervoer kan veel meer mensen vervoeren met minder ruimte. 50.000 mensen per uur in één richting vervoeren, vergt in geval van auto's een 175 meter brede weg en in geval van bussen een 35 meter brede weg. Als men meer het openbaar vervoer gebruikt, blijft er meer ruimte over die kan gebruikt worden voor andere belangrijke dingen. De verplaatsing woning-werk met auto vraagt 20 keer meer ruimte dan verplaatsing met bus of tram. De ruimte om een auto te parkeren, is dezelfde ruimte die men nodig heeft om één kantoorbediende te huisvesten.

Ook belangrijk is dat bus en tram 3 tot 5 keer minder energie per passagier gebruiken dan een auto. Het wegverkeer is de grootste bron van vervuiling in stedelijke gebieden. Als men het aandeel van het openbaar vervoer kan verhogen, dan kan men de Kyoto-doelstellingen bereiken zonder dat men daarbij moet beknibbelen op andere economische activiteiten.

In het kader van verkeersveiligheid heeft het openbaar vervoer een belangrijke verdienste. Het aantal verkeersdoden in Vlaanderen bedroeg in 2002 848. Die verkeersdoden waren niet te tellen op de bussen en de trams. Het blijkt uit internationale enquêtes dat er 50 procent minder verkeersdoden zijn in steden met een goed ontwikkeld openbaar vervoer.

Dat brengt ons tot de volgende vicieuze cirkel die we graag zouden willen doorbreken. Door dat steeds meer mensen de auto nemen, is er meer wegverkeer, ontstaan er meer files en komt er een gebrek aan parkeerplaatsen. Hierdoor wordt de werkgelegenheid in steden minder toegankelijk en komt er een vlucht van de werkmogelijkheden naar de voorsteden, die natuurlijk minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Zo blijven we in een vicieuze cirkel. Dat heeft ook zijn impact op het aanbod van het openbaar vervoer, want als er meer files en te weinig parkeerplaatsen zijn, dan zijn bussen en trams trager en minder efficiënt in de stad. Dit heeft als gevolg dat ze minder aantrekkelijk zijn en dat leidt tot een afname van het openbaar vervoer. De overheid is hierdoor geneigd het aanbod van het openbaar vervoer te beperken.

Opnieuw wordt dan de stimulans gegeven om meer met de wagen te rijden. Ook op de leefkwaliteit heeft die vicieuze cirkel een belangrijke impact. Door meer files is er een toename van luchtvervuiling, lawaai en ongevallen, wat de stad minder aangenaam maakt om te leven en wat weer leidt tot een vlucht van mensen die aan de rand van de steden gaan wonen. Het aanbod van het openbaar vervoer is hier natuurlijk minder ontwikkeld met als gevolg dat er weer een stimulans is om de verplaatsingen met de auto te doen. Het is deze vicieuze cirkel die we met dit Pegasusplan willen doorbreken.

Het plan zelf is opgebouwd op basis van een aantal principes die in dit parlement reeds goedgekeurd zijn. In eerste instantie is het belangrijk het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te vermelden. Ten tweede is er het Mobiliteitsplan Vlaanderen en ten derde zijn er de principes van Netmanagement. Dat laatste vereist wat meer uitleg. Vanuit De Lijn hebben we geprobeerd om ons handboek uit te schrijven. We vertrekken daarbij vanuit een aantal punten, attractiepolen, lijnen, bevolkingsgebieden, enzovoort. Die principes hebben we neergeschreven en die gebruiken we permanent om alle nieuwe projecten wetenschappelijk te onderbouwen.

Het Pegasusplan is opgesplitst in drie grote streken : Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en

Antwerpen. Het gebied Oost-Vlaanderen is opgebouwd rond de stedelijke agglomeratie Gent. Daar voorzien wij in de uitbouw van een nieuw tramnet van 6 nieuwe lijnen, een uitbreiding van het busnetwerk en ook de ontwikkeling van een 'park & ride'-gordel rond de agglomeratie van Gent.

In Vlaams-Brabant is het initiatief gegroeid en ingekapseld binnen het regionet dat ontwikkeld is in samenwerking met verschillende actoren onder leiding van de gouverneur. Ook daarover zullen we volgende week meer details toelichten. Het bestaat uit de ontwikkeling van een snelnet in en rond Brussel van 21 lijnen. We hebben daarin ook een hogere frequentie van de streeklijnen voorzien. Belangrijk zijn daarin de toevoerlijnen naar Zaventem-luchthaven en Vilvoorde, omwille van alle economische activiteiten die in die regio gevestigd zijn. Ook willen wij alle GEN/RegioNet-stations van de NMBS goed aanrijden en toevoeren en willen wij een duidelijke ringverbinding maken in de Vlaamse rand rond Brussel.

In en rond Antwerpen proberen wij het bestaande radiale net om te vormen tot een spinnenweb door uitbreiding van tram- en buslijnen. We willen onder andere een nieuwe tram op de Singel laten rijden en de premetropijp uit de jaren 1960 in gebruik te nemen. Daarbij proberen we ook de stations die al in basisvorm aangelegd zijn te activeren. Ook hier ziet u het overzichtsplannetje.

Dit plan is heel duidelijk een eenzijdige visie vanuit De Lijn. We hebben dus geprobeerd om vanuit onze kennis en onze visie het net van het openbaar vervoer te tekenen. Voor een aantal plannen hebben wij echter al een breder draagvlak. De plannen voor Gent zijn al grondig doorgepraat met belangrijke actoren in het stadsbestuur van Gent. Ook voor de plannen voor Vlaams-Brabant zijn er al heel wat overlegmomenten geweest met de gemeentebesturen en met de andere administraties. Voor de plannen die we in Antwerpen willen realiseren, hebben we naast het publieksmoment van juni een inforonde georganiseerd en hebben we ondertussen die plannen nader toegelicht aan alle Antwerpse districtsraden en stads- en gemeentebesturen. We zijn ondertussen zover dat al deze organen zich bereid verklaren om die plannen gezamenlijk verder te ontwikkelen. Morgen wordt daarover een protocol ondertekend. Het is niet zo dat wij hier een dictaat willen geven op een onflexibele manier. We willen een input geven in een discussie die met heel veel actoren moet gevoerd worden. Het is belangrijk om gezamenlijk tot concrete realisaties te komen.

We zijn ondertussen ook begonnen met een aantal realisaties op het terrein. In Gent zijn we bezig met de verlenging van de tramlijn naar Flanders Expo. In Vlaams-Brabant zijn we bezig met het in exploitatie brengen van een aantal ringverbindingen in de Vlaamse rand van Brussel. In Antwerpen zijn we bezig met een aantal concrete projecten voor te bereiden die al verder gaan dan wat nu in het Masterplan Antwerpen voorzien is.

De totale investeringskost van dit veelomvattend plan bedraagt uiteindelijk 1.152 miljoen euro volgens onze ramingen. We schatten een jaarlijkse exploitatiekost van 114 miljoen euro wanneer alle plannen in uitvoering zouden gaan. Het gaat hier over 150 projecten waarmee we proberen om de mobiliteit en het aanbod van het openbaar vervoer in de grootstedelijke centra te verbeteren.

De videofilm over Nantes werd ook gebruikt op onze persconferentie. In Frankrijk hebben verschillende steden ervoor gekozen meer aandacht te besteden aan het openbaar vervoer. Wij kunnen leren van de ervaringen die men daar heeft opgedaan.

3. Voorstelling Pegasusplan – deelproject Antwerpen

3.1. Uiteenzetting door een stakeholder : de heer Willy Minnebo, burgemeester van Zwijndrecht

De heer Willy Minnebo : De gemeente Zwijndrecht werd overstelpt door autoverkeer omdat ze gelegen is op de N70 tussen Gent en Antwerpen. De N70 moest sinds 1987 heraangelegd worden, maar de benodigde werkzaamheden werden telkens uitgesteld. Met de vorige directeur-generaal van De Lijn werd afgesproken tijdens het heraanleggen van de N70 onmiddellijk de tramlijn vanuit Antwerpen door te trekken tot in Zwijndrecht. In 2002 werd de tramlijn vanaf Linkeroever met 4,3 kilometer verlengd tot aan de grens tussen Zwijndrecht en Beveren. Later werd in Merksem en Schoten de tramlijn verlengd met 1,5 kilometer.

De verlenging van de tramlijn was noodzakelijk om het fileprobleem op te lossen. Zwijndrecht ligt in een randstedelijk gebied en de bewoners ondervonden problemen om Antwerpen te bereiken. De tramlijn maakt dit mogelijk met een rit van tien minuten. Er is eveneens een snelle tramverbinding met de 'park & ride'-zones (P&R). Buiten de P&R op Linkeroever werd er ook een zone aangelegd op de grens tussen Beveren en Melsele. De aanleg van deze parking was een van onze voorwaarden

aan De Lijn voordat de tramlijn kon worden verlengd.

Om het snelle tramverkeer te kunnen stimuleren, hebben we ervoor gekozen een aparte bedding aan te leggen. Dit is voor 80 procent gelukt in onze gemeente. Op een klein stuk in het centrum van de gemeente stonden de huizen te dicht bijeen om een aparte bedding voor de tram te voorzien. Op deze plaats boet het openbaar vervoer in aan snelheid.

De tram heeft een hoge frequentie. Tijdens de spitsuren rijdt er elke 6 minuten een tram, tijdens de daluren komt hij elke 10 minuten. Gelijktijdig met de aanleg van de tramlijn werd een aanpassing van de buslijnen doorgevoerd in het Waasland. Er kwam eveneens een nieuwe buslijn tussen de deelgemeenten Zwijndrecht en Burcht.

Het aantal reizigers lag in 2001 op 10.900.000. In het Waasland was in 2002 een stijging waar te nemen van 5 miljoen reizigers. Deze opgang werd overgedaan in 2003 met een toename van 6 miljoen reizigers. Op dit ogenblik gebruiken 23 miljoen reizigers de bussen van het Waasland en tramlijn 3. Tramlijn 3 kende een stijging van het aantal reizigers van 6 tot 11 miljoen in 2002 en een verdere stijging met 5 miljoen reizigers in 2003. De gemiddelde bezetting van de tram bedraagt 125 reizigers per rit.

Het aantal buslijnen in het Waasland is verhoogd met 31,6 procent. Het centrum van Zwijndrecht verwerkt daardoor 15 tot 20 procent minder auto's, waardoor de leefbaarheid van de gemeente verhoogd wordt. Het mobiliteitsplan van 1998 en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van 2001 kennen op dit ogenblik een goede invulling.

Het openbaar vervoer in het Waasland heeft 11 procent nieuwe klanten. 33 procent van de reizigers maakt meer gebruik van het openbaar vervoer dan voorheen. 75 procent van de reizigers rijdt dagelijks met het openbaar vervoer. 70 procent maakt gebruik van een overstap. Onder hen vindt 90 procent dat het overstappen vlot verloopt.

De verlenging van tramlijn 3 naar Zwijndrecht-Keizershoek heeft geen gevolg gehad voor het aantal reizigers van de penetrerende buslijnen. Er is een stijging van 15 procent van het aantal reizigers in het gewijzigde busnet. Gedurende twee opeenvolgende jaren werd het aantal reizigers verdubbeld.

De gemeente levert een bijzonder zware inspanning door abonnementen voor het openbaar ver-

voer te subsidiëren. Zwijndrecht is op dat punt een van de koplopers binnen België. -12-jarigen en +60-jarigen rijden gratis. Buzzy-passen en Omnipassen worden voor 75 procent terugbetaald aan de inwoners. Dit betekent een uitgave van 350.000 euro om het openbaar vervoer te promoten. Ook andere gemeentebesturen moeten hiertoe worden aangezet. Als zij geen inspanningen doen om mensen te komen in de kostprijs van het openbaar vervoer, zullen minder mensen worden aangezet het openbaar vervoer te gebruiken.

De heer Jan Verfaillie : U spreekt over 15 procent minder wagens die het centrum van Zwijndrecht doorkruisen. Over hoeveel mensen spreekt u dan ? Ik zie een spectaculaire stijging van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer.

De heer Willy Minnebo : Ik heb er geen zicht op hoeveel mensen er zich in een voertuig bevinden.

De heer Jan Verfaillie : Een gemiddelde van 2 personen per wagen lijkt me redelijk.

De heer Willy Minnebo : Waar vroeger 2.000 voertuigen Zwijndrecht doorreden tijdens de spitsuren, is dit nu teruggebracht tot 1.600 of 1.700.

De heer Jan Verfaillie : Dit zou dus betekenen dat er ongeveer 3.000 auto's minder per dag door Zwijndrecht rijden. Dat geeft ongeveer 100.000 voertuigen minder per jaar. Ik vroeg me af of men door de uitbreiding van het openbaar vervoer geen extra mobiliteit creëert.

3.2. Uiteenzetting door de heer Roger Corbreun, stafmedewerker directie De Lijn

De heer Roger Corbreun : We kijken uit naar het vervolg op het Masterplan, de basis die nu volop wordt uitgevoerd. De tramlijnen worden verlengd naar het gebied rond Antwerpen, de premetro wordt gedeeltelijk in dienst gesteld en in het randstedelijke gebied willen we buslijnen realiseren. Op de Singel willen we op termijn ook een tramlijn. Einddoel is een spinnenwebstructuur met Antwerpen als centrum.

We streven naar een perfecte doorstroming. Die wordt in het kader van het Masterplan al bij voorrang nagestreefd met kleine infrastructurele maatregelen, een coördinatie van verkeerslichten en, waar nodig, werkelijk infrastructurele maatregelen zoals het voorzien van sluizen en verdwijnpalen waarvan wij exclusief gebruik kunnen maken om op die plekken te kunnen doorsteken.

De lijn tussen Zwijndrecht en Merksem is al gerealiseerd. De tramuitbreidingen richting Boechout, Kontich en Hemiksem zijn in voorbereiding. Er is voorstudie aan de gang over het district Ekeren, de gemeente Wijnegem, de gemeente Borsbeek-Wommelgem en Linkeroever Noord. Daardoor kan het randstedelijk gebied van Antwerpen volledig ontsloten worden met een radiaal gericht tramnet dat op termijn moet ondersteund worden door de heroriëntering van ons busaanbod.

Hierop aansluitend is het noodzakelijk om op langere termijn een visie te ontwikkelen om met de tramuitbreiding verder te gaan naar Brasschaat, Beveren, Kruibeke, Schelle en Wilrijk/Edegem, dus naar het verdere buitengebied. Deze keuze is gemaakt op basis van onderzoek naar het aantal inwoners van en de attracties in het gebied. Met het Masterplan en het Pegasusplan garanderen wij dat iedereen de volledige agglomeratie kan bereiken met maximaal één overstap.

De Singel, tussen het centrum van Antwerpen en de ring rond Antwerpen, is een stedelijke boulevard die op termijn een andere invulling zal krijgen. Men spreekt zelfs over een groene Singel, waar het openbaar vervoer op een dominante wijze aanwezig kan zijn. Dat zal gelijktijdig gerealiseerd moeten worden met een stedenbouwkundige ontwikkeling. Ook buiten de radiale assen zullen we in een hoogfrequent tramaanbod kunnen voorzien langsheen de Singel, waardoor voor sommige bestemmingen een kortsluiting kan gemaakt worden zonder het centrum van de stad in te rijden.

Het is ook noodzakelijk om in het randstedelijk gebied nog in verbindingen met traditionele buslijnen tussen de verschillende gemeenten te voorzien. Op dit moment zijn er al drie van deze lijnen in dienst. Hoboken-Merksem is in de rand van het stedelijk gebied gelegen. De lijn Zandvliet-Wijnegem is de eerste traditionele lijn die in het buitengebied gerealiseerd is en die blijft aantrekken. Er is ook nog een lijn tussen Lier en de universiteit in Wilrijk. Gepland zijn nog : het gedeelte tussen Wijnegem en Wilrijk en Borsbeek-Hemiksem. Heel het buitengebied zal dan rond gemaakt zijn met de traditionele lijn en we realiseren gelijktijdig de verknoping van alle centra van de gemeenten, de radiale assen van bus en trams en verknoppingen aan de stations.

We hebben ook vastgesteld dat in oostelijke richting een spoor ontbreekt. De spoorwegen zijn wel actief tussen Antwerpen en Turnhout, maar dat gaat altijd via Lier, met tijdverlies tot gevolg. We hebben nagegaan in hoever de tram daarop een

antwoord kan bieden en of we gelijktijdig de premetro in dienst kunnen stellen op het gedeelte Carnotstraat-Gemeentestraat-Turnhoutsebaan. Dat heeft geleid tot een tracékeuze met twee bestemmingen : in de richting van Malle en van Ranst. We zullen ons beperken tot het openen van een klein aantal premetrostations, waardoor ook de halte-afstanden groter zullen worden, zoals dat bij snellijnen hoort. Het centrum van Antwerpen kan zo op een snellere manier met het buitengebied verbonden worden. We zullen met park and ride werken. Voor de precieze inplanting is nog bijkomend onderzoek nodig.

4. Algemene vragenronde

De heer Marc Cordeel : We gaan vijftig jaar terug in de tijd en dat verheugt me. Er komen opnieuw meer tramlijnen. Het is echter jammer dat er in de regio Waasland niet veel tramlijnen worden opgebouwd, terwijl heel veel mensen uit Beveren-Waas in het Antwerpse werken. Er is niet voorzien in een tramlijn naar het havengebied. Dat is toch heel belangrijk.

De heer Johan Malcorps : Ik ben blij dat naast de inspanningen inzake basismobiliteit, nu een plan voorligt voor de Vlaamse ruit. Enerzijds moet overal in Vlaanderen een minimumbereikbaarheid gegarandeerd worden, anderzijds moet de concurrentieslag met de auto vooral gewonnen in het stedelijk gebied. Daarom moeten we vooral in de Vlaamse ruit investeren, zonder de rest van Vlaanderen te vergeten. Als dit plan gerealiseerd is, zal dat op zich overigens weer nieuwe noden genereren en zal er op den duur een spinnenweb over heel Vlaanderen gecreëerd worden. Dat is zeer positief.

De heer Jean Geraerts : Vijftig jaar geleden had de tram ook zijn eigen bedding in de buitengebieden. Bezit De Lijn de eigendommen van de toenmalige buurtspoorwegen nog ?

De heer Ludwig Caluwé : Dit plan oogt heel mooi. Toch enkele vragen. Wat is het statuut van dit plan : is het een zaak van de regering of enkel van De Lijn ? Wat is de totale kostprijs : wat is de investeringskost en wat kost de verhoging van de exploitatie ?

De her Jan Verfaillie : Welke verschuiving van mobiliteit en welke nieuwe mobiliteit hebben de nieuwe tramlijnen gecreëerd ?

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Dit is een boeiend en op het eerste gezicht aantrekkelijk plan. Hoe is de ambitie bepaald ? U streeft 80 miljoen reizigers extra per jaar na. Wat is de groei in de voorbije jaren geweest ?

U wil de stadsverloedering doorbreken om een plan op te maken. Uw ambitie moet meer zijn dan die vicieuze cirkel. Ik meen dat de ambitie van De Lijn groter moet zijn. De vijftien procent vermindering van het verkeer in Zwijndrecht zegt alleen iets over deze gemeente. Ik vraag me echter af welke soort verkeer er niet meer door die gemeente komt. Is dat een gevolg van de tramlijn of zijn er ook andere factoren in het spel ? Waarop zijn deze cijfers gebaseerd ? Welk percentage van de automobilisten wil men doen overschakelen naar het openbaar vervoer ? Hoe wil men het openbaar vervoer aantrekkelijk maken ? Ik ga ervan uit dat deze elementen deel uitmaken van uw plan, maar ik vind ze er niet in terug.

De heer Francis Vermeiren : Graag had ik deze vergadering helemaal bijgewoond. Het is echter erg druk in verschillende commissies. Ik weet dus niet of het een goed moment is om mijn vraag over de Druivenroute te stellen.

Wivina Demeester, voorzitter : Het plan deelproject Vlaams-Brabant gaan we pas volgende week bespreken.

Mevrouw Ingrid Lieten : De heren Geraerts en Cordeel hebben gelijk : we gaan terug in de tijd. Wij menen dat er indertijd een verkeerde beslissing werd genomen toen men zich maximaal op de auto is gaan richten. In Oost-Europa is men nu trouwens dezelfde fout aan het maken. In de loop van de tijd zijn er wel verschuivingen gebeurd. Wij vragen ons af waar de mensen nu wonen en wat de belangrijkste attractiepolen zijn. Waar mogelijk gebruiken we de eigendommen die we hebben overgeërfd van de buurtspoorwegen en van de stadsmaatschappijen. Die mogelijkheden zijn echter relatief beperkt. Sommige assen zijn wel geënt op de gewestwegen waarvan het Vlaamse Gewest de eigenaar is. In die zin is het eigendomsrecht niet echt een probleem.

Uiteraard stoppen wij op dit ogenblik ergens op de Linkeroever. Beveren zal een echt knooppunt worden waar de mensen de kans zullen krijgen om over te stappen op een snelle tramlijn zodat ze hun verplaatsingstijd kunnen beperken. Vroeger gingen de bussen door de Waaslandtunnel zodat ze mee in de file stonden. Nu hebben we een heel aantal bussen kunnen afschaffen waardoor de verkeersdruk

in de Waaslandtunnel en in het centrum van Zwijndrecht verminderd is.

Wij willen nog verder gaan. We dromen er bijvoorbeeld van om tot in Gent te gaan. Dat maakt deel uit van het debat over de relatie tussen de NMBS en De Lijn dat we nu niet moeten voeren. Ook daarover hebben we specifieke ideeën.

De heer Marc Cordeel : Er is veel werkgelegenheid op de Linkeroever en in de Antwerpse haven, maar er is slechts weinig openbaar vervoer. Hoe kan het openbaar vervoer daar bevorderd worden ?

Mevrouw Ingrid Lieten : We menen dat we daar een heel specifiek net zouden moeten ontwikkelen in samenspraak met de bedrijven. We denken niet zozeer aan een vorm van regulier vervoer, maar wel aan een vervoersvorm die sterk gericht is op de werkuren en de verplaatsingen van de werknemers. Op dit ogenblik zijn er een heleboel initiatieven aan het groeien, onder meer in het kader van de actie "Minder hinder". Daarover zal binnen enkele weken een afzonderlijk debat worden georganiseerd.

De heer Marc Cordeel : Op het industrieterrein van Temse werken 4.000 mensen. Onze enquête over de interesse voor het openbaar vervoer heeft echter slechts 14 inschrijvingen opgeleverd. De samenwerking met de werkgevers en de werknemers verloopt dus niet vlot. In feite zou men eerst een proefproject moeten opstarten. Men zou de bussen in het industriepark moeten laten komen om vervolgens te kijken wie er opstapt.

Mevrouw Ingrid Lieten : Sommige dingen hebben te maken met een mentaliteitswijziging en dat vraagt tijd. We hopen dat Antwerpen een groot-schalig proefproject wordt. Tijdens de werken aan de Ring kunnen we daar nu een aantal lijnen exploiteren, wat voor een aantal mensen een stimulans kan zijn om het eens op een andere manier te proberen.

De heer Ludwig Caluwé wilde weten wat het statuut van het plan is. Het is een denkoefening van De Lijn waar de raad van bestuur achter staat. Een deel van het plan heeft al een ruimer draagvlak. Voor Oost-Vlaanderen is er met het stadsbestuur van Gent en van de omliggende gemeenten al een akkoord bereikt over de grote lijnen van het plan. In Vlaams-Brabant werden er onder leiding van de gouverneur gesprekken gevoerd met de verschillende gemeentebesturen en met de administraties. Ook daar begint er een draagvlak te groeien. In Antwerpen hebben we bij alle gemeentebesturen

het plan toegelicht. Daar zal het plan in een versneld tempo worden uitgevoerd omwille van de werken. Wij doen een input in de discussie. Vervolgens gaan we na waar we mekaar kunnen vinden en proberen dat te realiseren. Uiteraard is ook de financiering een belangrijk aspect. Voor de onderdelen die nog een onvoldoende groot draagvlak hebben, moeten we misschien wat meer tijd uittrekken of de plannen bijstellen.

De totale investeringen voor alle projecten samen ramen we op 1.152 miljoen euro en de extra exploitatiekosten op 144 miljoen euro. We hebben geprobeerd een goede raming te maken en de kosten zeker niet te minimaliseren.

De heer Ludwig Caluwé : Wat zou de procentuele toename zijn van het jaarlijks budget ?

Mevrouw Ingrid Lieten : We proberen al onze investeringen te doen met schuldfinancieringen. Deze hebben een weerslag van 1,5 procent op de jaarlijkse exploitatiebegroting. Uiteraard zal het aandeel van de schuldfinanciering lichtjes stijgen indien al deze investeringen worden gerealiseerd.

De heer Ludwig Caluwé : Anderhalf procent van de investeringskosten komt dus in het jaarlijks budget ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Neen, anderhalf procent van de totale exploitatiekosten wordt gebruikt om de schuldfinanciering af te betalen. Dat zijn dus de louter financiële kosten.

Voor de vraag van de heer Jan Verfaillie geef ik het woord aan de voorzitter van De Lijn. Dat is immers de politieke vraag over de toename van de mobiliteit en over de gewenste en de ongewenste mobiliteit.

De heer Jos Geuens, voorzitter De Lijn : Eén van de sleutels voor het succes in Zwijndrecht is de park-and-ride van Melsele. De beste parking voor het Sportpaleis is bijvoorbeeld Melsele, want van daaruit is men binnen het kwartier ter bestemming. Nu is er op deze parking ruimte voor 400 wagens, maar dat zal in de toekomst nog verdubbelen. Op de autosnelweg wordt reclame gemaakt voor deze parking. Het hele traject van lijn 3 op de linkeroever is trouwens één grote randparking van Antwerpen. We moeten dat nog meer stimuleren om de doortochten door de Kennedytunnel en door het centrum van Zwijndrecht en zelfs het verkeer op de Anwerpse ring substantieel te verminderen. Volgende zomer wordt het Sportpaleis potentieel onbereikbaar zodat we een megamarketingplan moe-

ten opstellen om zelfs diegenen die uit Brussel komen, naar de Linkeroever te sturen. Het verkeer dat de snelweg verlaat voor de park-and-ride moet eigenlijk nog opgeteld worden bij de vijftien procent die meetbaar is in de doortocht van Zwijndrecht.

De heer Jan Verfaillie : Welke extra mobiliteit houdt men nog over als men alle verschuivingen van de auto naar de tram of de bus aftrekt ?

De heer Jos Geuens : Verwijst u naar de discussie dat wij extra mobiliteit uitlokken ? De grote vrees van de middenstand van Zwijndrecht was dat de betere vervoersmogelijkheden naar de binnenstad zouden leiden tot de ondergang van de lokale middenstand. In de praktijk gebeurt het tegenovergestelde. De buitengemeenten worden beter bereikbaar voor de stedelingen en trekken bijgevolg meer mensen uit de stad aan.

Ik ontken niet dat daar een zekere productie van mobiliteit in zit, die wij een beetje hebben uitgelokt. Dat is een onderdeel van kwaliteit van leven. In de pure economische betekenis van het woord wil ik niet de discussie vermijden dat dit alleen de overstap van auto naar tram is. Het feit dat de tram daar is en dat de binnenstad voor iedereen op een vlotte manier bereikbaar wordt, betekent dat men ook mobiliteit vlotter gaat hanteren en dat er surplus wordt gecreëerd op dat vlak. Er is een vlot verkeer ontstaan tussen Merksem en Zwijndrecht en dat is meetbaar. Dat wordt mij ook verteld door middenstanders en cafébazen.

De heer Marc Cordeel : Hoe geraken de mensen uit Brussel en omliggende gebieden aan die parking in Melsele ?

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Ik wil het even hebben over de manier van cijfers verzamelen en cijfers voorstellen. Het Sportpaleis bijvoorbeeld is vanaf 1 juni volgend jaar niet meer bereikbaar. Zijn deze cijfers allemaal elementen die als basis gediend hebben voor een dergelijk plan ? Welk soort cijfermateriaal is er eigenlijk gebruikt ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Hoe hebben we nu dit plan opgebouwd ? In eerste instantie hebben we gekeken naar de verplaatsingen die zich vandaag afspelen in en rond Antwerpen en hoe de capaciteit van de bestaande wegen door autoverkeer gebruikt wordt. Vervolgens hebben we de attractiepolen in en rond Antwerpen in kaart gebracht. Het gaat om bedrijven, scholen, dienstencentra, en dergelijke meer. Op basis daarvan hebben we geprobeerd de prioritaire lijnen te ontdekken waar een

hoger aanbod van het openbaar vervoer aantrekkelijk zou kunnen zijn om mensen te overtuigen de auto te laten staan en het openbaar vervoer te gebruiken. Dan hebben we gekeken naar de verschillende gradaties in het ten uitvoer brengen van het openbaar vervoer. In landelijke regio's is een bus voldoende. In stedelijke gebieden heeft men een bus nodig en op bepaalde plaatsen moet men voor een tram kiezen. Op basis van de capaciteitsberekeningen over het aantal mensen dat wij zouden kunnen verplaatsen, kijken we wanneer de overschakeling van bus naar tram haalbaar is.

Als men een bus vervangt door een tram wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker en zal men 20 procent meer mensen overtuigen. Een tram biedt immers meer comfort. Op basis van die inschattingen hebben wij die assen proberen te tekenen, vertrekkende vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en vanuit de knooppunten die er zijn. Daarop voortbouwend hebben wij ook een netwerk van carpoolparkings gedetecteerd. Een aantal van die parkings proberen we in het kader van het minderhinderplan al tijdelijk te installeren, onder andere aan de E34, aan de E19-Noord en E19-Zuid om het aanbod te vergroten, zodat we een cirkel krijgen van randparkings. We plannen dit ook voor Gent en Brussel.

Niet alleen het aanbod, maar ook de kwaliteit is belangrijk. In eerste instantie moet er gewerkt worden aan het comfort en de kwaliteit van de voertuigen. Door de raad van bestuur is een investeringsplan goedgekeurd waarin de kwaliteitsnormen voor bussen en trams bepaald zijn. Voor de trams hebben wij voorzien dat we jaarlijks vanaf nu tot de volgende 15 jaar 10 nieuwe Hermelijnen geleverd zouden moeten krijgen voor Antwerpen en Gent, zodat we op termijn de capaciteit kunnen opvangen en de oude voertuigen kunnen vervangen. Ook voor de bussen zijn er kwaliteitsnormen. Vanaf nu worden er lagevloerbussen gekocht, zodat het comfort voor de instap voor iedereen beter is. Daarbovenop komt dat het tarievenbeleid een belangrijk aspect is. De communicatie is ook zeer belangrijk. Sinds enkele jaren zorgen wij voor een zeer uitgebreide communicatiecampagne voor iedere nieuwe lijn die wij in Vlaanderen installeren. We zijn die inspanningen verder aan het opwaarderen, zowel op het vlak van geschreven communicatie als de communicatie via telefoon en internet. Er moeten op dit vlak nog belangrijke stappen gezet worden.

Die vicieuze cirkel is een illustratie om aan te tonen waarmee we bezig zijn, namelijk het aanbod van het openbaar vervoer verhogen in de stedelijke

gebieden. Het is niet alleen belangrijk om de mensen het recht op mobiliteit vorm te geven, maar het heeft ook een impact op de stedelijke vernieuwing, het leefcomfort, de werkgelegenheid en de duurzaamheid. De uitgangspunten voor dit plan zijn uiteraard de uitgangspunten van de Vlaamse regering in het regeerakkoord, namelijk zorgen dat iedereen het recht op mobiliteit heeft, zorgen dat er iets aan de verkeersveiligheid, de duurzaamheid van het verkeer en de bereikbaarheid van de economische knooppunten gedaan wordt. De onderbouw van de cijfers zijn bij ons beschikbaar en die willen we graag toelichten en beargumenteren.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : De Lijn wordt een extern verzelfstandigd agentschap (EVA). Het ontwerpdecreet is reeds besproken in deze commissie. Dit Pegasusplan moet niet helemaal goedgekeurd worden door een regering. Van een autonome organisatie zou ik verwachten dat ik bij een plan ook een volledig businessplan krijg. De totaliteit van het plan staat of valt met het goede businessplan en de cijfers. Kunnen die ter beschikking gesteld worden ?

Mevrouw Ingrid Lieten : We zijn inderdaad een EVA en hebben een zekere autonomie. In eerste instantie zijn we natuurlijk een overheidsbedrijf. Wij kunnen niets doen zonder jullie. Dit plan is heel duidelijk een insteek in de discussie die moet gevoerd worden om te kijken voor welke onderdelen van het plan er een draagvlak is.

Dit plan is niet te nemen of te laten. We verwachten dat we met alle actoren over de verschillende delen van het plan kunnen debatteren om te kijken voor welke delen al dan niet een akkoord kan bereikt worden. Voor de onderdelen waarvoor een draagvlak bestaat, is het duidelijk dat er ook in de regering een draagvlak moet bestaan om die investering te financieren. Wij hebben geen potje waar wij plots geld uit kunnen halen.

Tot nu toe is het altijd zo geweest dat de investeringen die De Lijn doet, goedgekeurd worden door de raad van bestuur en door de regering. Over de financiering is er altijd bilateraal overleg waardoor er uiteindelijk beslist wordt welke investeringen met kapitaalsubsidies of met leningen gebeuren. De verhouding wordt altijd afgesproken in overleg met onze aandeelhouder en op het moment dat de begroting onderhandeld wordt en waarbij duidelijk gekeken wordt welke de leningslasten zijn die De Lijn supplementair al dan niet kan dragen en wat de repercussies zijn op de exploitatiebegroting om de afschrijving en de financieringskosten daarvan te betalen. Als de politieke meerderheid in Vlaan-

deren zegt dat men niet geïnteresseerd is in dit plan, dan gaat het gewoon niet door.

De heer Jan Verfaillie : Ik zie dat u plannen heeft om de lijn tussen Wijnegem en Malle door te trekken. Heeft u vandaag al berekend wat dit zal kosten, wat de operationele kostprijs is en hoeveel reizigers men op deze lijn verwacht ? De gegeven cijfers zouden moeten gesplitst worden per lijn zodat wij daarover met een degelijke kennis van zaken discussies kunnen voeren.

De heer Francis Vermeiren : Ik heb begrip voor het antwoord van mevrouw Lieten, maar ik denk dat de Vlaamse politici ermee akkoord gaan de middelen ter beschikking te stellen in de mate van het mogelijke.

Het verwondert mij dat zij zegt dat De Lijn enkel een plan kan ontwerpen en vervolgens afwacht of er geld voor kan worden gevonden. Ik zou liever zien dat men stelselmatig cijfers kan geven zodat een regering beslissingen kan nemen in het kader van een totaal financieel plan.

De heer Johan Malcorps : Ik hoop dat we tot een politieke consensus kunnen komen. In de verschillende gemeenten groeit een consensus, en die moet er ook komen op Vlaams niveau. Het plan dat wordt voorgesteld is niet zo ambitieus, aangezien er slechts wordt gesproken van 2025.

Onze fractie zal ernaar streven om vroeger een oplossing te vinden voor de Antwerpse mobiliteitsknoop. Ik hoop dat er een minimale consensus komt over het Masterplan dat de verlenging van de tramlijnen tegen 2010 inhoudt. Het plan voor de periode tot 2025 is een minimale inspanning die moet worden geleverd om Antwerpen niet te laten verstikken in het verkeer. Daarnaast moet de discussie ook gevoerd worden over andere vervoersmiddelen.

Ik vind dat men De Lijn niet kan verwijten dat zij een vooruitziend plan hebben uitgewerkt. Ik hoop dat wij een consensus vinden om een globaal plan te steunen voor Antwerpen, Gent en Vlaams-Brabant. Wij zullen onze inspanningen moeten concentreren op de Vlaamse ruit.

De heer Jean Geraerts : Ik stoor me aan het feit dat mevrouw Lieten beweert dat het plan niet te nemen of te laten is. Ik vind dat men niet mag sleutelen aan uw plan, aangezien het gevaar dan bestaat dat het plan in elkaar stort. U mag daarin ambitieus zijn.

De heer Marc Cordeel : Ik vind het plan goed, maar ik zou een uitbreiding willen zien naar andere steden toe. In Singapore is deze commissie op werkbezoek de metro gaan bekijken. Deze dienst was klokvast en bood een snelle verplaatsing. Ik denk dat wij daaraan een voorbeeld moeten nemen.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Dit plan mag ook voor mij ambitieuzer zijn. Als het plan gebaseerd is op goede cijfers moet het parlement daar niet aan sleutelen. Ik vind wel dat als men ten volle voor het plan kiest, men het businessplan moet hebben. Er is nood aan duidelijke gegevens over de kostprijs, de opbrengsten en het aantal reizigers. Het is de taak van De Lijn om voldoende draagkracht te creëren. Het parlement heeft echter nood aan duidelijke cijfers. Ook het tarievenbeleid dat wordt gehanteerd is daarbij belangrijk. Ik zou graag volgende week tijdens de tweede voorstelling het businessplan krijgen.

Mevrouw Ingrid Lieten : Er bestaat uiteraard een businessplan. De saldocijfers die hier gepresenteerd worden, zijn niet gebaseerd op losse ramingen, maar zijn de saldo's van de opbouw van de verschillende individuele projecten waarbij wij de investeringskosten, de exploitatiekosten en het aantal extra reizigers berekend hebben. Dit laatste is gebeurd op een zeer conservatieve manier, aangezien dit een zeer moeilijke oefening is. In Zwijndrecht was een toename van 20 procent reizigers verwacht waar de bestaande busverbinding werd vervangen door een tram. Uiteindelijk kregen we daar 80 procent meer reizigers.

De Lijn kan een plan opstellen op basis van projecten en een globaal saldo daarvoor berekenen. De volgende regering zal haar regeringsplan moeten uitwerken en beslissen hoe groot het budget is dat men wil uittrekken voor het openbaar vervoer. Wij zijn afhankelijk van die beslissing om de projecten uit te voeren. Ik denk dat daarin een belangrijke rolverdeling ligt tussen een autonoom overheidsbedrijf, dat enkel tot taak heeft het beleid van de regering uit te voeren, en de politieke verantwoordelijken die de beleidsbeslissingen moeten nemen en de gevolgen ervan moeten dragen.

Ik ben blij te horen dat men vindt dat ons plan niet ambitieus genoeg is. Ik zou graag een debat voeren rond verschillende ideeën die wij graag nog zouden ontwikkelen maar die worden tegengehouden door het komende debat over de rolverdeling tussen de NMBS en De Lijn. Zo denk ik bijvoorbeeld aan de sneltram naar Malle en naar Ranst, die tot bedoeling heeft een ander type openbaar vervoer te in-

troducen. Deze sneltram loopt op een eigen bedding die zich zo dicht mogelijk bij de centra bevindt waar de reizigers wonen en werken. De investeringskosten liggen lager dan die van een klassieke treinverbinding en er zijn goed uitgebouwde haltes en knooppunten. Het is de bedoeling op een snelle manier een groot deel van de reizigers vanuit de agglomeratie naar het centrum van de stad te vervoeren.

Het openbaar vervoer in de Vlaamse ruit kan nog ernstig worden opgewaardeerd indien ook deze discussie kan gevoerd worden en indien er enkele proefprojecten kunnen worden opgezet.

De heer Francis Vermeiren : U zegt dat u aangewezen bent op de beslissingen die worden genomen rond de NMBS. Ik wil zeker niet dezelfde problemen krijgen als deze met de spoorwegen. Het budgettaire aspect is onafscheidelijk verbonden met het realiseren van projecten. Ik ben het eens met de heer Johan Malcorps die stelt dat men de basis van het plan moet erkennen. Daar moet echter een duidelijk kostenplaatje aan hangen. De politieke discussie over de tarifiering en het al dan niet gratis aanbieden van het openbaar vervoer moet dan ook worden gevoerd.

De heer Johan Malcorps : Ik ben het eens met de heer Francis Vermeiren. Wij moeten weten welke kosten dit plan met zich meebrengt.

De heer Ludwig Caluwé : Ik vind het moeilijk om te discussiëren over een plan dat uitgesmeerd wordt over 20 jaar. Als we de Antwerpse situatie bekijken, dringt een oplossing zich op. Men zou zich moeten afvragen wat het kost om dit plan binnen 8 tot 9 jaar te realiseren.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Alle commissieleden denken in dezelfde richting. Ik begrijp dat u zegt dat op een bepaald punt uw taak eindigt en die van de regering begint. Mag ik het daar oneens mee zijn ? Een extern verzelfstandigd agentschap moet een volledig plan voorleggen, met een inschatting van het aantal reizigers en een kostprijs gespreid over een bepaald aantal jaren. Op een bepaald ogenblik moet inderdaad de politieke beslissing mede genomen worden, maar daarvoor moeten we weten hoe het businessplan er uitziet.

Mevrouw Ingrid Lieten : Precies omdat we geen NMBS-scenario willen, zeg ik duidelijk waar mijn rol ophoudt en die van anderen begint. Tot nu toe heeft De Lijn geen enkele investering gedaan die niet op voorhand gedekt was, ofwel door kapitaalsubsidies, ofwel door schuldfinanciering, maar dan

volledig in overleg met de overheid en in uitvoering van onze beheersovereenkomst – intussen de derde op rij. In de beheersovereenkomst, die hier ook besproken is, is overigens ook een prefiguratie opgemaakt van alle exploitatiekosten en zijn de spelregels en de kostenstructuur bepaald. Daarin wordt ook geregeld hoe we onze inkomstenzijde verder kunnen bepalen : we kunnen voorstellen doen over ons tarievenbeleid maar het is nog altijd de regering die dat goed- of afkeurt. Ik heb daar geen probleem mee, maar dan moet men ook niet denken dat wij ineens alle instrumenten bezitten. Wij zijn een overheidsbedrijf dat de opdracht heeft om het beleid van de regering, welke die ook zij, ten uitvoer te brengen. Het is in die regering dat er keuzes moeten worden gemaakt over de financieringen die er nodig zijn.

De discussie is ook niet of bepaalde lijnen al dan niet sneller moeten gerealiseerd worden. De discussie draait erom of er voor die lijnen een draagvlak is. Dat bepaalt de timing van de investeringsprojecten. Een tweede element is uiteraard de financiering. Hoe snel we vooruit kunnen gaan, is afhankelijk van het financieringsplan dat moet goedgekeurd en opgebouwd worden binnen de marges van de beheersovereenkomst – altijd gebaseerd op twee aspecten : de kapitaalsubsidies die de regering ter beschikking wil stellen en het akkoord over het bedrag dat wij jaarlijks kunnen lenen om de verschillende investeringsprojecten voor De Lijn uit te voeren. Zolang ik directeur-generaal ben, zullen we daarover niet freewheelen. Ik huiver van NMBS-scenario's waar men gestart is met investeringsprojecten zonder op voorhand te weten hoe men ze ging betalen.

Ik wil volgende week gerust het businessplan per lijn meedelen.

5. Specifieke vragenronde : deelproject Antwerpen

De heer Johan Malcorps : Het Pegasusplan voor Antwerpen, Gent en Vlaams-Brabant en de verbindingen daartussen moeten bekeken worden samen met de NMBS-plannen voor een voorstedelijk net. Dit plan heeft al rekening gehouden met een aantal toekomstige beslissingen van de NMBS en op basis daarvan een aantal keuzes gemaakt. Er komt bijvoorbeeld wel een snelle tramlijn naar Malle en Ranst maar niet naar Lier of langs de A12 naar Boom, terwijl er van Brussel naar Boom wel een soort lightrailverbinding zou komen. De discussie over wat al dan niet met de trein kan, moet eens ten gronde gevoerd worden.

Het is zeer goed dat er een spinnenweb rond Antwerpen komt. Maar in de stad zelf droomt men nog altijd van een veel kleinere cirkel langs de Leien en de Kaaïen. Dat dit niet in de plannen van De Lijn opgenomen is, begrijp ik niet goed.

De doorstroming blijft een probleem. Moeten we in de toekomst niet ambitieuzer zijn en een aantal grote banen in de stad niet gewoon autovrij maken, ten voordele van tram en bus ?

De heer Ludwig Caluwé : Ik had ook een vraag over het al dan niet doortrekken van een aantal lijnen. De bepalende factor lijkt te zijn of die lijnen al dan niet parallel lopen aan een spoorlijn, maar die houding wordt niet consequent aangenomen. Waarom gaat er bijvoorbeeld geen tramlijn naar het centrum van Boechout maar trekt men de lijn Hoboken wel door naar Hemiksem en verder naar Schelle ?

Grote leemte in het geheel lijkt me de bediening van de haven, waar vooral een behoefte aan radiale lijnen bestaat.

En, nu we toch aan het dromen zijn, waarom de sneltramlijnen stoppen in Malle en ze niet doortrekken naar Beerse en Turnhout ?

Mevrouw Wivina Demeester : Kunnen we een timing krijgen van de voorgestelde projecten, met de financiële implicaties ? Dat is cruciaal.

De heer Ludwig Caluwé : Het station Noorderkempem in Brecht, dat vanaf 2007 open zal zijn, zal vermoedelijk een knooppunt worden. Hoe daarop zal ingespeeld worden, wordt evenwel niet vermeld.

Mevrouw Ingrid Lieten : Ons handboek is geschreven rond de principes van netmanagement. Dat is door onze raad van bestuur en door de regering goedgekeurd. We vertrekken zeer duidelijk van een hiërarchisering van het aanbod. Basis zijn de grote regionale assen die veel mensen op een snelle manier op grote afstanden moeten verplaatsen. Die taak kan het best waargenomen worden door de maatschappij die met zwaar materiaal, in eigen bedding en met zware infrastructuur kan vervoeren : de NMBS. Daarnaast zijn er een heleboel andere leggers die daar onder vallen. Een aantal daarvan vullen wij al in : het lokale en stedelijke vervoer. Wij experimenteren ook met een legger daarboven, snelbussen, waarbij we proberen kleinere afstanden, van twintig tot veertig kilometer, te overbruggen met 'coaches', met andere frequenties en afstanden tussen de haltes. Daartussenin is er

nog een andere legger die op dit moment niet ingevuld wordt : een variant van lightrail die het gat moet invullen tussen de lokale verbindingen en het zware transport voor grote lijnen. Dat debat willen we graag voeren, maar dat kunnen we niet alleen omdat de NMBS verantwoordelijk is voor het nationale transport op hoog niveau. De hiërarchisering gaat er bovendien vanuit dat voor iedere verplaatsing eerst bepaald wordt hoe die moet ingevuld worden en pas nadien door wie. Nu is er dikwijls een vermenging. De NMBS heeft bijvoorbeeld een aantal stoptreinen die ze, vanuit de kostenstructuur, zelf in vraag stelt.

Daarin moeten keuzes worden gemaakt. Er moet een debat ten gronde worden gevoerd over de vraag hoe de NMBS en De Lijn gezamenlijk het aanbod van het openbaar vervoer kunnen verbeteren en hoe elk van beide zijn rol beter kan spelen. Daar moet echter een politiek debat aan voorafgaan. We moeten de juiste middelen inzetten voor de realisatie van de behoeften.

Wij zijn bereid om ook andere lijnen te onderzoeken. Er werd bijvoorbeeld al gevraagd waarom we de verbinding niet kunnen doortrekken tot Turnhout. Deze vraag werd ook gesteld naar aanleiding van de huidige streefbeeldstudie waarin wordt nagegaan welk aandeel men moet geven aan het openbaar vervoer en welke ruimte men daarvoor moet vrijmaken. We staan open voor alle vragen en suggesties. Dit plan kan nog worden aangepast. Dat geldt ook voor de timing.

De werking van De Lijn is niet meer te vergelijken met die van de vroegere administratie Buurtspoorwegen die haar beslissingen doordrukte, of de gemeente dat nu goed of slecht vond. Wij gaan na wat de prioriteiten zijn en welke leemtes er nog in de plannen zitten. Eén van deze hiaten is de cirkellijn. Hierover zijn we nog niet tot een consensus gekomen met het stadsbestuur over het aantal reizigers dat dit zou kunnen opleveren. We zijn dit echter aan het uitklaren. Het debat wordt voor iedere lijn afzonderlijk gevoerd. Dergelijke belangrijke investeringen moeten uiteraard ook leiden tot een verhoging van het aantal reizigers.

Inzake de timing moeten we heel realistisch zijn. We kunnen een modeltiming opstellen vanuit een bedrijfseconomische benadering, maar het is nog maar de vraag hoe relevant dat is. De timing wordt immers in de eerste plaats bepaald door de vraag of we een draagvlak hebben en of we de vergunningsprocedure kunnen opstarten. Het heeft bijvoorbeeld geen zin eerst werk te maken van de verbinding naar Brasschaat als er daar nog een

groot debat moet worden gevoerd. We gaan dus het eerst onze energie steken in die gemeentebesturen die het meest enthousiast reageren. Als de gemeentebesturen nog meer tijd nodig hebben voor de interne discussie, dan geven we hen die tijd.

De heer Johan Malcorps : In het geval van Brasschaat is er op korte tijd een kentering in de ideeën gekomen. Het is trouwens interessant om over de Bredabaan van Brasschaat naar Merksem te gaan en verder tot in het centrum. In de Rupelstreek daarentegen is er nog enige discussie over de vraag of men wel bij de stad wil betrokken worden door die trambaan.

Zandvliet ligt heel ver van het centrum van Antwerpen, maar het behoort wel degelijk tot de stad. De NMBS wil gebruik maken van de opportuniteit die geboden wordt door de goederenlijn 11 om daar ook een station uit te bouwen in een voorstadsnet. Als dat plan niet zou doorgaan, moet De Lijn daar kunnen op inspelen.

Oorspronkelijk was er ook een tramlijn gepland naar Kapellen, maar van die plannen heeft men afgezien omdat spoorlijn 12 Kapellen al verbindt met de stad. In dat geval moet men wel zorgen voor een voldoende frequent aanbod. Men moet dus flexibel zijn.

Mevrouw Wivina Demeester : Ik ben het ermee eens dat er een draagvlak moet zijn voor de plannen. Het is echter mede de taak van De Lijn om dat draagvlak te creëren. Ik zou niet graag meemaken dat er een vorm van concurrentie zou ontstaan tussen verschillende gemeenten. Misschien moet eerst de NMBS worden geregionaliseerd vooraleer men de lijn naar Malle zal kunnen realiseren. Misschien moet men nagaan welke impact dat kan hebben op de totale planning.

De heer Jean Geraerts : Ik ben het eens met de opmerking over de regionalisering van de NMBS. Op een zeker ogenblik heeft mevrouw Lieten het over complementair en zelfs concurrentieel zijn met de NMBS. Zal De Lijn dan zichzelf niet beconcurreren indien ze wil meestappen in de privatisering van de NMBS, zoals mevrouw Ingrid Lieten al eerder heeft gezegd ?

Mevrouw Ingrid Lieten : We zullen een voorstel van timing bezorgen dat dan wel heel voorwaardelijk is en dat snel zal bijgesteld worden op basis van de Antwerpse ervaring en van het multimodaal model.

Het is niet onze bedoeling de concurrentie aan te gaan met de NMBS. De discussie die we willen voeren, gaat over de vraag welke verbindingen men moet verzorgen met welk niveau van aanbod. Men moet uitmaken welke assen we moeten verbinden met zwaar materieel, welke met lichter materieel en met een andere frequentie en andere halteplaatsen en welke met een lokaal net. Die keuzes moeten worden gemaakt los van de huidige structuur. Dan pas kunnen we nagaan welke vennootschap of welk overheidsbedrijf het beste wat kan doen. Als de NMBS bepaalde assen niet meer zou bedienen, zijn wij altijd geïnteresseerd om die assen op te nemen in de uitbouw van ons openbaar vervoernet. Dat is echter een ander debat dan de privatiseringsdiscussie, die we op een ander moment moeten voeren.

De heer Roger Corbreun : Ik wil het hebben over de doorstroming, over het oplossen van de knelpunten. Ook het Masterplan bevat een luik over deze kwestie. Inzake de gewestwegen hebben we een oplossing bereikt over de ontwerpen. Deze projecten gaan nu allemaal in uitvoering. Het gaat over de Boomsesteenweg, de Leugenberg, de steenweg van Morsel naar het centrum van Antwerpen, de omgeving van het park, de Bredabaan, de Noorderlaan en de Turnhoutsebaan. Er zijn afspraken met de lokale overheden om de doorstroming van het openbaar vervoer op korte termijn te verbeteren. Er zijn ook nog grote problemen op de stedelijke wegen. Ook daarvoor hebben we een vergelijk gevonden met de stad Antwerpen. Plaats per plaats worden er oplossingen uitgewerkt. Gezien de beperktheid van de beschikbare ruimte, is dat geen eenvoudige oefening.

Ik ben aangenaam verrast dat de bereidheid er is om de ruimte die we vroeger hebben afgestaan aan onze concurrenten opnieuw op te eisen. We zijn volop aan het werken aan de doorstroming van het stedelijke net, maar de resultaten zijn nog niet voor morgen. De werken op de opgesomde gewestwegen zijn volop gestart. Op de Boomsesteenweg zijn we erin geslaagd met aan- en uitloopstroken te werken. De bussen krijgen een bevoorrechte plaats aan elk verkeerslicht waardoor ze als eerste vertrekken wat de doorstroming ten goede komt.

Een havenontsluiting is moeilijker dan de ontsluiting van een stad omdat we er niet met reguliere diensten kunnen werken. In havens moeten we voor functioneel vervoer opteren, maar dat kan alleen in overleg met de bedrijven. Omdat het werkregime zowel door de tijd als door de ruimte wordt bepaald, moeten we ons aanbod continu bijsturen. Het eindresultaat zal afwijken van het klassieke

aanbod aan openbaar vervoer. We hebben nog tijd nodig om uit te vissen hoe we dat zullen uitwerken. We moeten immers met alle betrokken partijen overleggen als we het beste product willen aanbieden. Als ons aanbod niet optimaal is, zal niemand geneigd zijn op het openbaar vervoer over te stappen. In het kader van de minderhinderwerkzaamheden hebben we voor een min of meer geregelde havenlijn gezorgd, die aansluit op het aanbod van de NMBS. Tijdens de ochtend- en avondspits vergroten we ons aanbod. In het station Noorderkempen start een cirkellijn door de haven. Dit wordt de eerste grote test om na te gaan of de havenarbeiders bereid zijn op De Lijn over te stappen. De bus wordt hun derde voertuig : met de auto naar station, met de trein naar het station Noorderkempen en met de bus naar hun werkplaats. We hopen dat deze test slaagt.

Gelijktijdig met de voorbereidingen voor de tramuitbreiding, zullen we de herkomstbestemming onderzoeken om ons busnet te heroriënteren. Daarmee willen we een maximale aanvoer voor die tramlijn bewerkstelligen. Van zodra de tramuitbreiding richting Brasschaat is gerealiseerd en het station Brecht in gebruik is genomen, moeten we het busaanbod in het buitengebied niet radiaal maar tangentieel organiseren. Het station van Brecht is de plaats waar de reizigers op de trein naar Antwerpen zullen overstappen. Ik wil daar echter nog geen concrete uitspraken over doen.

De heer Ludwig Caluwé : Uiteindelijk zal dat sneller gerealiseerd zijn dan een aantal andere vooropgestelde werken. Ik neem aan dat nu wordt onderzocht hoe die tangentiële lijnen het best getrokken worden.

De heer Roger Corbreun : Misschien heb ik me te sterk op de tramuitbreiding geconcentreerd. Het busaanbod wordt sowieso bijgestuurd. De grote lijnen zijn gekend, en zijn terug te vinden in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen. Het ene kan niet los gezien worden van het andere. Afwijkingen zullen we moeten verantwoorden.

De heer Johan Malcorps : In het Mobiliteitsplan van de gemeente Antwerpen is sprake van waterbussen op de Schelde en het Albertkanaal.

Mevrouw Ingrid Lieten : Omdat vervoer over het water tot de verbeelding spreekt, hebben we al enkele projecten onderzocht. Waterbussen vereisen enorme investeringen. Door het beperkte aantal verwachte reizigers en het algemene tarievenplan, zijn de investeringen niet in verhouding met de

verwachte inkomsten. De middelen die we in zo'n haven zouden investeren kunnen we beter voor deze projecten gebruiken omdat de kostendekkingsgraad hoger is. We zijn wel bereid elk nieuw idee te analyseren.

De heer Jos Geuens : De lijn wordt niet doorgetrokken tot Lier omdat dat niet past in het Pegasusplan. De spoorontsluiting tussen Antwerpen en Lier volstaat. Ik benadruk dat dit plan een discussienota blijft. De Lijn volgt de planning van de NMBS op de voet. De uitbreiding van het tramnet van Capenberg naar het randstedelijk gebied Lier is echter niet rendabel.

Voorbij Capenberg zijn zowel productie (= aantal inwoners) als attractie (school en bedrijfsactiviteit) zeer laag. Als men beslist om toch tot Lier door te trekken, is het pas interessant als men minimaal tot aan het station van Lier rijdt. Om dit te kunnen realiseren, moeten nog heel wat praktische problemen opgelost worden : te weinig potentieel, de invulling van de infrastructuur van de ring rond Lier tot aan het station en het dwarsen van de treinsporen (kan niet bovengronds). Om hier uitsluitel over te krijgen, is bijkomend onderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is niet voorzien in het Masterplan.

De heer Ludwig Caluwé : De beslissing om al dan niet door te trekken tot in Hoboken, zal op basis van dezelfde wetmatigheden genomen worden ?

De heer Jos Geuens : Dat klopt.

De heer Lode De Kesel, directeur De Lijn, entiteit Antwerpen : Alles hangt af van het multimodale model en de kwantitatieve analyse. De tramuitbreiding hangt af van het NMBS-aanbod. Wij willen complementair werken.

6. Voorstelling Pegasusplan – deelproject regio Gent

6.1. Uiteenzetting door de heer Frank Vanden Bulcke, afdelingshoofd marketing

De heer Frank Vanden Bulcke, afdelingshoofd marketing : Het Pegasusplan Gent heeft als doelstellingen : het oplossen van het mobiliteitsprobleem in de regio Gent ; een vermindering van het aantal autokilometers tegen 2025 ; het uitvoeren van dit plan op een gecoördineerde manier. Bij de totstandkoming van dit plan is er heel veel overleg geweest met de NMBS, met AWV, de provincie, de stad en de betrokken gemeenten.

Vooraf werden verschillende scenario's beoordeeld. Het doel was : de meest interessante schaal bepalen om het openbaarvervoersprobleem in de regio Gent op te lossen. Daarbij werden drie schaalniveaus in ogenschouw genomen : het stedelijke en het grootstedelijke schaalniveau en het regionale netwerk.

Het stedelijke schaalniveau is gebaseerd op de huidige afbakening van de stad Gent. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziet in een grootstedelijke afbakening van de regio. Dat is het uitgangspunt voor het bestuderen van de vervoersproblemen. Daarnaast is ook het regionale niveau bestudeerd. Daarbij hebben we de eerste gordel van steden rond Gent beschouwd. Het betreft onder meer Lokeren, Aalst, Zottegem. Vooral op dit niveau werd de NMBS betrokken bij de discussies en besprekingen.

Er zijn drie criteria voor de bepaling van het schaalniveau. Vooreerst is de vervoerswaarde bepalend : wat is het aantal reizigers dat we kunnen bereiken ? Daarnaast is ook de kosten-batenanalyse belangrijk : de vergelijking tussen het aantal reizigers en de investeringen.

Voor die analyse hebben we gebruik gemaakt van het multimodaal model Oost-Vlaanderen. Dat model wordt ook door de Vlaamse Gemeenschap gebruikt om verkeersinfrastructuur aan te leggen. Door de multimodaliteit is het mogelijk om de impact op het autoverkeer in te schatten.

Een ander uitgangspunt is het ondersteunen van de ruimtelijke structuur. Een tramlijn naar het buitengebied bijvoorbeeld zou een concurrentie van dat gebied met het grootstedelijk gebied veroorzaken. Dan bezwaren we de ruimtelijke keuzes. Daarom hebben we ervoor gekozen om de ruimtelijke structuur voor de grote regio Gent, namelijk het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied, te respecteren. We hebben dus voor het grootstedelijke scenario gekozen, maar de sterke elementen uit het stedelijke en regionaal scenario, bijvoorbeeld het stedelijke busnetwerk en een aantal aspecten over de regionale spoorwegen, gehandhaafd. Zo streven we naar het optimale scenario.

Uiteindelijk zijn we gekomen tot een basistramnet met zes lijnen. We hebben gekozen voor een basistramnet op basis van het structurerend karakter daarvan, maar ook omwille van het grote aantal reizigers dat in een tram kan vervoerd worden. De nieuwe generatie voertuigen hebben een capaciteit tot 250 reizigers. Een gelede bus heeft maar een capaciteit van 120 tot 130 reizigers per voertuig.

Daarnaast is er ook gekeken hoe het onderliggend en aanvoerend busnetwerk daarop kan afgestemd worden en zijn er ook een aantal aansluitingspunten gedefinieerd. Op die punten is het, in het kader van de multimodaliteit van het openbaar vervoer, belangrijk om de overstapmogelijkheden op andere vervoersmodi te beoordelen.

Terwijl dit probleem bestudeerd werd, was de stad Gent ook bezig met het mobiliteitsplan. Daarin is ervoor gekozen om het stedelijk gebied te omringen met een grote P&R-gordel. Het is belangrijk om de hoogwaardige tramlijnen daarop aan te sluiten. De beslissingen van de stad hebben dus ook gewogen op onze eindbeslissingen.

Ik verwijs naar de schema's van het huidige vervoersnet en de geplande bijkomende tramlijnen of hoogwaardige openbaarvervoersverbindingen om de mobiliteit in de regio Gent te vervolledigen. Op dit moment wordt er een tramlijn van Gent-Sint-Pieters naar Flanders Expo aangelegd. Er komt ook een tweede as, die eventueel zal verlengd worden tot in Sint-Martens-Latem. De trolleybussen naar Mariakerke worden vervangen door een tramlijn of hoogwaardige openbaarvervoersverbinding. Het traject naar Muide wordt verlengd tot in Meulestede. We gaan ervan uit dat er ook een tramstructuur zal aangelegd worden aan het tweede station Gent-Dampoort. Nu zijn daar alleen busverbindingen. Er komen dus nieuwe tramlijnen vanuit het centrum naar Gent-Dampoort, en vandaar uit zijn er nieuwe vertakkingen richting Oostakker, Lochristi, Destelbergen. Er komt ook een verlenging van de huidige lijn tot Melle-Leeuw. Tot slot is er ook een zuidelijke ontsluiting richting Merelbeke en een verlenging vanaf Zwijnaardebrug over de barrières, de autosnelweg en waterweg, om het centrum van Zwijnaarde met een tramlijn te ontsluiten.

Nadat we het netwerk hadden uitgetekend en een aantal simulaties hadden uitgevoerd, zijn we tot het besluit gekomen dat fasering aangewezen is want dertig kilometer nieuwe tramlijnen komt overeen met een verdubbeling van het huidige netwerk. We hebben de verschillende fases vastgelegd op basis van objectieve criteria.

In de multicriteria analyse hielden we rekening met de volgende elementen : de kosten per reizigerskilometer, de mate waarin de gewenste ruimtelijke structuur aanwezig is, park & ride, het operationele belang, de verbetering van de algehele kwaliteit van het netwerk en ten slotte de haalbaarheid. Al deze elementen kregen een waarde en vormen samen honderd. Als we aan het Dampoortsta-

tion een nieuwe tramlijn in de richting van Lochristi willen, moeten we er eerst voor zorgen dat het huidige netwerk verbonden wordt met het Dampoortstation.

Het heeft weinig zin de resultaten van deze analyse gedetailleerd toe te lichten, maar op basis van deze analyse hebben we 19 segmenten gedefinieerd. Uiteindelijk hebben we deze segmenten in verschillende fasen geclusterd : de projecten op korte termijn, op middellange termijn en op lange termijn.

In eerste instantie gaan we ervan uit dat alle problemen weggewerkt moeten worden vooraleer we investeren in een verlenging van het netwerk. Een tram die in het centrum van Gent twintig minuten in de file staat, is niet echt aantrekkelijk. Daarom wordt in onze planning ook rekening gehouden met de werken om de doorstroming op de huidige lijnen te verbeteren.

Op korte termijn willen wij de doorstroming op de lijn van het Sint-Pietersstation naar de Korenmarkt optimaliseren. Lijn 1 is de drukste lijn die zowel voor het recreatieve, het woon-werk en het woon-school verkeer van belang is. Daarnaast willen we de doorstroming op de Brusselsesteenweg optimaliseren. De tram rijdt er tussen de auto's die Gent binnenrijden. Ten slotte willen wij de al langer geplande lijn aanleggen tussen Zwijnaarde-brug en Zwijnaarde-centrum.

Om de prijs van dit project te berekenen, hebben we eerst de volledige lengte en de huidige commerciële snelheid van de tracés gemeten om de reistijd te kunnen bepalen. Daarna hebben we onderzocht hoeveel trams we in 2025 nodig zullen hebben, als het netwerk volledig gerealiseerd is. Vervolgens hebben we de infrastructuurkosten op een gedetailleerde wijze geraamd : de kosten van gevel tot gevel voor voetpaden, fietspaden, wissels, bedrading, verkeerslichtenregeling enzovoort. De investering om de zes lijnen aan te leggen, wordt op 230 miljoen euro geraamd, gespreid over de volgende 20 jaar.

Binnen de assen, hebben we de prioritaire gedeelten omschreven. Om die delen te bepalen, zijn we uitgegaan van de ruimtelijke structuur en het potentieel. Op basis daarvan zijn we uitgekomen op de verlenging naar Lochristi en de verbinding van het huidige netwerk met het Dampoortstation. Voor de verbinding met het Dampoortstation zijn er twee mogelijkheden : over het Zuidstation of over de Korenmarkt. Dat wordt een moeilijke opgave gezien het stedelijke weefsel. Andere prioritaire delen zijn de verbinding met Zwijnaarde en

de tramlijn richting Mariakerke. De kosten voor deze prioritaire assen worden op 75 miljoen euro geraamd.

Alle prioritaire assen samen vertegenwoordigen 20 kilometer nieuwe tramsporen. Voor de verlenging naar Zwijnaarde is een nieuwe brug over de Ringvaart en de E40 nodig. In het centrum van Zwijnaarde is de breedte beperkt zodat we een gemengde verkeerssituatie moeten aanvaarden. Aanvankelijk wilden we alleen maar onafhankelijke rijbanen, maar omdat we ons in Zwijnaarde op het einde van de lijn bevinden kunnen we vrede nemen met een gemengde situatie. Bovendien schenken we extra aandacht aan de doorstroming ter hoogte van de kruispunten in het centrum.

Gezien de omvang van het project hebben we typeprofielen ontworpen voor alle beschikbare breedtes. Voor de verlenging naar Zwijnaarde hebben we onderzocht voorbij welke tracés we moeten. Om de aantrekkelijkheid van de lijn na te gaan, hebben we een inventaris gemaakt van alle activiteiten langs de as. Is er bewoning ? Welke economische bedrijvigheid is er ? Vervolgens hebben we de functie bepaald van alle wegen, zowel de wegen waarop de tram zal rijden als de zij- en aanvoerwegen. We hebben het tracé op een luchtfoto getekend. Voor elke breedte is er een standaardprofiel. Waar de tram de weg moet delen met de auto's, zorgen we steeds voor vrije beddingen in de buurt van de verkeerslichten om vertragingen te vermijden.

Heel belangrijk is dat we bij de keuzes die we maakt hebben, verplicht waren om het verkeer te mengen. We hebben daarbij altijd geopteerd om in de benaderingszones van de verkeerslichten vrije beddingen te voorzien, want dat zijn typische punten waar men een ophoping van autoverkeer krijgt en die bijgevolg de potentiële vertragingen zijn voor ons openbaarvervoernetwerk. Eenmaal dat het groen is, rijdt iedereen weg en kan de tram gestroomlijnd met het autoverkeer verder door het centrum van Zwijnaarde rijden.

Een belangrijk element in het overleg met de stad Gent was de parkeerproblematiek. We hebben dus ook gekeken naar de randfacetten waar wij met ons openbaar vervoernetwerk invloed gaan op hebben. We hebben dan ook parkeertellingen gedaan, zowel overdag voor het winkelverkeer als s'avonds voor het bewonersverkeer. Een belangrijke bekommernis van de stad is ervoor zorgen dat de bewoners hun wagen kunnen parkeren.

Dit is een voorstel van een tracé naar Zwijnaardedorp. Op deze manier hebben we bijna 20km weg in detail benaderd. We hebben dit ook stedenbouwkundig benaderd. We kunnen duidelijk zien dat de tram een eigen bedding heeft in de benaderingszone van de verkeerslichten. Weg van het kruispunt is het dus enkel om halte te houden langs de rijbaan. Uiteindelijk kan daarna het tramverkeer in de rijdende richting terug. Op die manier kan de tram zonder problemen de halte aandoen en vanuit de halte is het ook zeer makkelijk om de verkeerslichten te sturen en ervoor te zorgen dat eenmaal de reizigers zijn opgestapt, er direct een groenfase komt om door te rijden. Wij hebben van gevel tot gevel gekeken opdat de profielen zo goed mogelijk inpasbaar zijn. Deze ganse studie is als voorontwerp haalbaar om zo snel mogelijk tot realisatie en eindontwerpfase te kunnen overgaan.

We hebben met het multimodale model gewerkt. Het grote voordeel is dat we kunnen kijken wat de impact is in de toekomst met het huidige openbaar vervoersysteem en wat de impact is als we dit ambitieuze maar realistische plan willen realiseren. Daaruit blijkt dat we een natuurlijke stijging zouden krijgen van het gebruik van het openbaar vervoer tegen 2025, uiteraard rekening houdend met de randvoorwaarden van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waar gesproken wordt over concentratie van nieuwe woonontwikkelingen in de grootstedelijke gebieden en ontwikkeling van de grote woonprojecten, waardoor heel veel extra functies in deze grootstedelijke gebieden gebundeld worden. Daaruit blijkt ook dat wij met ons eindscenario, inclusief de park & ride-gordel rond Gent, de natuurlijke stijging meer dan kunnen verdubbelen in de toekomst.

Het Pegasusplan Gent vraagt een extra investering over ongeveer iets meer dan 20 jaar tot een horizon van 2025 van 230 miljoen euro voor infrastructuur. Dit plan zou na realisatie neerkomen op een jaarlijkse exploitatiekost van ongeveer 12 miljoen euro. Met dit plan kunnen we enkel voor het grootstedelijk gebied Gent en de omliggende regio een reizigerswinst van 15 miljoen extra reizigers per jaar realiseren. Dat is de bondige samenvatting van het Pegasusplan Oost-Vlaanderen.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Die 15 miljoen extra reizigers per jaar hebben maar betekenis als men het huidig aantal reizigers kent.

De heer Frank Vanden Bulcke : Het huidig aantal reizigers in die regio is ongeveer 35 miljoen op jaarbasis.

6.2. *Uiteenzetting door een stakeholder : mevrouw Karin Temmerman, schepen van Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening van de stad Gent*

Mevrouw Karin Temmerman : Wij zijn heel blij met het plan van De Lijn voor de regio en de stad Gent. Als stad hebben we heel hard meegewerkt aan dit plan. Als stadsbestuur zijn we ook zeer ambitieus. In ons bestuursakkoord staat dat wij over tien jaar het aantal reizigers met het openbaar vervoer in de stad zouden willen verdubbelen. Ik breng hier een korte getuigenis vanuit het stedelijk niveau naar voor.

We hebben het openbaar vervoer vandaag en in de toekomst heel hard nodig. Openbaar vervoer en mobiliteit zijn cruciaal in onze huidige samenleving. Mobiliteit in de stad wordt vandaag dikwijls als negatief ervaren, terwijl het eigenlijk zeer positief is. Het feit dat we ons kunnen verplaatsen en andere mensen kunnen leren kennen, is een positief gegeven. De mobiliteit van vandaag maakt echter dat de steden stilaan verstikken. Om daaraan iets te doen, is het belangrijkste alternatief het openbaar vervoer. Openbaar vervoer moet in de stad ook de verblijfskwaliteit verhogen.

De stad Gent is een zeer dichtbevolkte stad. De 19^e eeuwse gordel, bestaande uit dichtbevolkte arbeiderswijken met smalle straten, verstikt vandaag in de auto's. Met dit plan willen wij ook iets aan die gebieden doen. Wij denken dat De Lijn daarbij een motor kan zijn, onder andere door de aanleg van nieuwe straten met bijbehorende infrastructuur voor het openbaar vervoer. Op het moment dat de stad en De Lijn beslissen om in deze gebieden nieuwe of verbeterde tramlijnen aan te leggen, zijn we van plan om ook de verbetering van de omgeving en de straten daaraan te koppelen. Het is een grote uitdaging om iedereen zijn plaats te kunnen geven. Als schepen van ruimtelijke ordening denk ik dat we daarin elkaars partner zijn.

In de toekomst gaan de steden een veel belangrijkere rol spelen binnen de Europese context. Ik denk dat we vanuit dit parlement daar impulsen moeten voor krijgen. Ontwikkeling van openbaar vervoer gaat samen met economische ontwikkeling. Ons ruimtelijk structuurplan is geënt op de 4 hoofdassen van openbaar vervoer. Dit wil zeggen dat we enkel grote ontwikkelingen in de toekomst plannen langs deze assen. Dit brengt met zich mee dat promotoren nu al vragen of er openbaar vervoer zal zijn. In ons ruimtelijk structuurplan hebben we voorzien dat die assen ook structurerend gaan werken voor de stedenbouwkundige ontwikkelingen in de toekomst. Ik ben De Lijn zeer dank-

baar dat ze een deel van hun plan op het ruimtelijk structuurplan geënt hebben.

Ten slotte is er de verhouding tussen het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid. Er is nog een hele weg te gaan. Het probleem kunnen we indijken als we een goed gestructureerd openbaar vervoernet hebben. Gent wil op het vlak van verkeersveiligheid zeer ver gaan. We hebben het grootste zone 30-gebied en we zijn de enige stad in België die een ISA-experiment heeft. We willen ook dat de stad een openbaar vervoerstad wordt. We willen in de toekomst dat de mensen die Gent komen bezoeken hun wagen achterlaten aan een park & ride aan de rand, en van daar heel snel naar de binnenstad kunnen gaan. We willen dit ook voor het woon-werkverkeer en voor het woon-schoolverkeer. We hebben onder andere het initiatief genomen om schoolkinderen onder de 15 jaar gratis te laten rijden op De Lijn. Uit een enquête blijkt dat het gebruik daardoor spectaculair is gestegen. Dit is een voorbeeld van een structurele maatregel. Ook het nachtvervoer is in Gent beter uitgewerkt, wat natuurlijk ook invloed heeft op de verkeersveiligheid.

Ik wil hier als vertegenwoordiger van de stad Gent er echt voor pleiten dat we dit plan kunnen uitvoeren. Ik denk dat dit belangrijk is voor de toekomst, niet alleen voor de inwoners van de stad, maar voor de gehele regio Vlaanderen. Als wij aan de Europese top willen blijven, moeten we het openbaar vervoer maximaal uitbreiden en ondersteunen.

7. Voorstelling Pegasusplan – deelproject regio Vlaams-Brabant

7.1. Uiteenzetting door de heer Francy Peeters, directeur De Lijn Vlaams-Brabant

De heer Francy Peeters, directeur De Lijn Vlaams-Brabant : We zijn al sinds 1993 met een plan begonnen om het probleem van de bereikbaarheid van de wijde omgeving van Brussel aan te pakken. We hopen dat het Pegasusplan Vlaams-Brabant resulteert in 29 miljoen minder autoritten per jaar rond Brussel en in de rest van Vlaams-Brabant.

Uitgangspunt is dat dit een totaalvervoersplan moet zijn, dat coherent moet zijn met alle opdrachten van het openbaar vervoer en met andere maatschappelijke functies. Het exploitatieschema moet afgestemd zijn op de vervoersvraag en de vervoersmarkt.

Bovendien moeten onze bussen kwaliteit bieden. Dat betekent : een hoge frequentie, stiptheid en comfort. Bovendien moet een net met knooppunten worden uitgebouwd, zodat de keten van openbaar vervoer optimaal kan gebruikt worden. Het plan moet bovendien coherent zijn met het beleid inzake de ruimtelijke structuur.

We hebben ons Pegasusplan Vlaams-Brabant geënt op de vier beleidsniveaus. Decretaal moeten we de basismobiliteit realiseren. We hebben ook al de basisprincipes van het netmanagement meegenomen in onze plannen. We moeten ook inspelen op het grote netwerk van het openbaar vervoer, het GEN-netwerk, dat zich op het federale niveau bevindt. Ten derde spelen we in op het provinciale niveau. De provincie Vlaams-Brabant heeft het BB-net geconcipieerd als een uitbreiding van het GEN-netwerk. We hebben de basisprincipes en de concrete voorstellen uit dat BB-net in ons Pegasusplan opgenomen. Het spreekt vanzelf dat wij ook bij alle gemeentebesturen zijn gaan aankloppen, omwille van de basismobiliteit maar ook omdat we met de gemeenten samenwerken aan hun mobiliteitsplannen. Een van de voorbeelden is het tienjarenplan dat we samen met de stad Leuven hebben opgesteld. Een van de grote problemen van onze provincie is de bereikbaarheid van het luchthavengebied. Ook daarmee houdt het plan rekening.

Het resultaat is het RegioNet Brabant-Brussel. Dat plan is ontstaan vanuit alle beleidsniveaus. Gouverneur De Witte is voorzitter geweest van een stuurgroep die al twee jaar onze plannen coördineert met de andere overheden : het Gewest, de NMBS en BIAC. Het is een geïntegreerd multifunctioneel netwerk geworden. In het geheel van het RegioNet moet De Lijn het stads- en streekvervoer realiseren.

We spelen in op alle vragen op de vervoersmarkt. Eerst en vooral is er het snelnet, dat voor een deel de structuur opvult die historisch niet door de spoorwegen is aangeboden. Bovendien biedt het een versterkende bediening van het spoorwegnet en een versterking van het streeknet. We voorzien we ook in toevoerlijnen naar de belangrijkste GEN-treinstations naar Brussel.

Een andere doelgroep van ons plan zijn de werknemers uit de tewerkstellingszone Zaventem-Vilvoorde, met als gunstig neveneffect dat ook voor de passagier de luchthaven beter bereikbaar is. Verder willen we de Vlaamse gemeenten rond Brussel met elkaar verbinden. Ten slotte is in ons plan ook de basismobiliteit opgenomen die ons de-

cretaal wordt opgelegd. Het geheel bevat dus ook belbussen, de extra streekbussen en meer amplitude.

Voor de streeklijnen beogen we een frequentieverhoging : we willen een frequentie van 15 minuten in de spits en van dertig minuten in het dal. In de onmiddellijke omgeving van steden evolueren we naar 7,5 minuten. We willen ook het aantal overstappen tot een minimum herleiden omdat elke overstap een risico inhoudt dat de keten verbroken wordt. Het gaat over een net met relatief korte loopafstanden : afhankelijk van de dichtheid van de bewoning is er om de 300 tot 800 meter een halte. We willen de mensen niet alleen kort bij huis afhalen maar ook kort bij hun bestemming afzetten. Daarom pleiten wij ervoor in de steden te kunnen penetreren. Brussel is daarbij een bijzonder aandachtspunt. Onze lijnen mogen niet stoppen aan de rand van Brussel. Dan moeten de passagiers vaak immers nog twee tot drie keer overstappen voor ze het hart van de stad bereiken. Omdat wij de mensen graag met maximum één overstap op hun eindpunt willen brengen, willen we de metrolijnen 1 en 2 bereiken en Brussel als knooppunt (van het nationale treinnetwerk) kunnen aanbieden.

In de ontwikkeling van het snelnet gaan we ervan uit dat we eveneens hoge frequenties moeten bieden en dat de overstappen minimaal moeten zijn. We willen overgaan tot de uitbouw van goed uitgeruste hoofdhalttes, omdat die op een grotere afstand van elkaar liggen. Ook met het snelnet moet men in Brussel snel zijn eindhalte kunnen bereiken en rechtstreeks naar het spoorwegnet kunnen gebracht worden. Niet alle snellijnen zijn op Brussel geënt ; ze ondersteunen de hele structuur in Vlaams-Brabant. Recent is bijvoorbeeld gestart met de lijn Tienen-Diest. Tussen beide steden ontbreekt immers een spoorweginfrastructuur.

Voor de toevoerlijnen naar de spoorwegstations en de busstations uit het GEN-net zijn enkel de stations opgesomd. Verder is dat onderdeel nog niet uitgewerkt : we wachten op de initiatieven van de NMBS om de frequentie van de treinen op te voeren.

De toevoerlijnen naar de tewerkstellingszone van de luchthaven van Zaventem en Vilvoorde komt er in samenwerking met BIAC. Er worden directe verbindingen voorzien naar het gehele gebied : 50 procent van de werknemers komt uit een straal van slechts 20 km rond dit gebied. Daarom kunnen de spoorwegen hier geen oplossing bieden. Door de zeer variabele werktijden is een hoge frequentie

aangewezen : niemand wacht na een dagtaak nog graag lang op een bus.

Met de ringverbinding worden twee doelstellingen gerealiseerd : ze is belangrijk voor tewerkstellingszones in de Vlaamse rand en voor de onderlinge relatie tussen de gemeenten en de klein-regionale steden. Er wordt ingespeeld op het reeds bestaande net door knooppunten met hoofdassen met sneldiensten van en naar Brussel. De vooropgestelde frequentie is 15 minuten in de spits en 30 minuten in de daluren en het weekend.

Indien het Pegasusplan een waardig alternatief wil zijn voor het autovervoer is een perfecte doorstroming een *conditio sine qua non*. Een bus die in de file staat lost niets op. Daarom voorzien we vrije busbanen op 23 hoofdassen, beïnvloeding van verkeerslichten, een parkeerbeleid dat voorzien is op de doorstroom van de bussen en een aangepast verkeerscirculatieplan op gemeentelijk vlak, zodat het openbaar vervoer vlot de woongebieden kan aandoen.

Om het volledige plan uit te voeren, schatten wij de extra exploitatiekosten op 65,7 miljoen euro per jaar. Daarin zijn de investeringen van 358,4 miljoen euro (96,6 miljoen euro voor rollend materieel en 261,8 miljoen euro voor de doorstroming) niet begrepen. Het hoge bedrag voor de doorstroming is zeer realistisch : we voorzagen niet enkel de kosten om een busbaan aan te leggen, maar uiteraard om het hele wegdek te vernieuwen.

Tegenover deze kosten staan 35 miljoen extra reizigers per jaar, en 29 miljoen autoritten minder.

Op de as Brussel-Overijse en de as Vilvoorde-Keiberg-Zaventem en in de regio's Pajottenland, Noordrand en Hageland werden reeds frequentieverhogingen doorgevoerd. In 2004 zal dit ook gerealiseerd worden in de regio Leuven, en op de assen Brussel-Haacht-Keerbergen, Brussel-Halle en Brussel-Londerzeel-Boom.

Het snelnet werd reeds gerealiseerd om de lijnen Brussel-Ninove (spits), Aalst-Asse-Brussel (spits) en Diest-Tienen (spits en dal), en zal in 2004 doorgevoerd worden voor Leuven-Tervuren-Brussel (spits en dal) en Boom-Londerzeel-Brussel (spits en dal).

Qua toevoerlijnen naar de GEN-stations worden op korte termijn geen realisaties vooropgesteld : het is evident dat daarvoor gewacht wordt op de NMBS.

Wat betreft de toevoerlijnen naar de luchthaven zijn de lijnen Jette-Vilvoorde-Cargo-luchthaven-Zaventem, Mechelen-Vilvoorde-Diegem-Zaventem en Merchtem-Woluwe-Meise-Grimbergen-Vilvoorde-Cargo-Zaventem reeds een feit. In 2004 zullen de Druivenlijn Hoeilaart-Overijse-Tervuren-luchthaven-Cargo en de lijn Haacht-Cargo-luchthaven-Keiberg-Brussel gerealiseerd worden.

Als ringverbinding bestaan nu reeds de lijnen deel Vilvoorde-luchthaven-Zaventem en deel Jette-Strombeek-Bever-Vilvoorde. Realisaties voor 2004 : deel Hoeilaart-Overijse-Tervuren-luchthaven-Cargo (Druivenlijn) en deel Jette AZ-VUB-Dilbeek-Sint-Pieters-Leeuw-Halle.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Hoeveel reizigers vervoert De Lijn momenteel ?

De heer Francy Peeters : 62 miljoen ; daar zouden er dus 35 miljoen bij komen.

7.2. Uiteenzetting door een stakeholder : de heer Lode De Witte, gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant

De heer Lode De Witte, gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant : dit plan is zeer belangrijk voor verschillende aspecten van onze maatschappij. Het draagt bij tot de economische ontwikkeling (bedrijven vestigen zich niet of trekken weg op plaatsen waar geen openbaar vervoer is), tot een betere ecologie, en tot een grotere veiligheid en leefbaarheid van het verkeer. Het is dan ook een grote uitdaging voor de provincie dit mee te realiseren.

Dit Pegasusplan kwam er niet zomaar : het past in een globaal verkeersplan waar ook een verbetering en een uitbreiding van de treinverbindingen en het fietsroutenetwerk deel van uitmaken.

Het plan kwam er ook niet zomaar op initiatief van De Lijn en de provincie, maar ging uit van een duidelijke vraag van de Vlaamse regering, en gebeurde in onderling overleg met een groot aantal betrokken partners : de NMBS, de gemeentebesturen, BIAC, en vele andere. Er werd eveneens overlegd met milieuverenigingen, werknemers en werkgevers, gebruikers van het openbaar vervoer, en met al deze partners werd betreffende dit Pegasusplan ; het kwam er dan ook in een algemene consensus.

Wij hopen dat de federale overheid zich inspant voor wat het treinverkeer betreft, maar dat de

Vlaamse regering dat evenzeer zal doen voor het busvervoer in de Vlaamse provincies.

8. Gedachtewisseling met de leden van de commissie

De heer Jean Geraerts : Ik stel vast dat er voor deze hoorzitting bijzonder weinig aandacht is, zowel vandaag als vorige week. Sommige collega's zitten hier gewoon hun krant te lezen : ik ben bijna beschaamd dat ik parlementslid ben !

De heer Jos Bex : Meer en meer worden er busbanen op vrij korte trajecten aangelegd, onder meer op de Brusselsesteenweg te Kortenberg. Wat is de tijdswinst door dergelijke korte busbanen en weegt dat op tegen de kostprijs ? Is het mogelijk om op dergelijke kleine afstanden de auto's voorbij te rijden ? Is het de bedoeling om voortaan meer te werken met busbanen over korte afstanden ? Zijn langere trajecten efficiënter ?

De heer Peeters : Op de Brusselsesteenweg werden een aantal werken uitgevoerd. We hebben de kans gegrepen om op die plaats al geplande busbanen aan te leggen. In Asse hebben we ervaren dat korte busbanen van 1 kilometer een tijdswinst van 10 minuten opleveren. Door de oordeelkundige aanleg van busbanen aan de verkeerslichten kunnen de bussen de files voorbij rijden zodat de bus na het verkeerslicht ongehinderd kan rijden op de gewone rijbaan. Dat is bijna een busbaan zonder dat er infrastructuurwerken nodig zijn. Meer en meer zullen we busbanen zo inplanten dat de bus de file aan het verkeerslicht voorbij kan steken en daarna de route kan vervolgen op de gewone rijbaan. Het zou dus kunnen dat er op heel wat plaatsen relatief korte busbanen komen. Op andere plaatsen zullen de busbanen noodgedwongen langer zijn.

In Vlaams-Brabant primeert de regelmaat op de tijdswinst, hoewel dat natuurlijk ook belangrijk is. We kunnen nu de duur van een busrit moeilijk inschatten. We willen dus vooral busbanen om de stiptheid te verbeteren en de uurregelingen te respecteren.

De heer Jos Bex : Zullen de beslissingen van De Lijn aangepast worden aan plannen van de NMBS ? Of zullen de spoorwegen zich aanpassen aan de programmering en de eventuele daaruit voortvloeiende investeringen van De Lijn ? Of zullen de twee structuren naast elkaar bestaan en niet geïntegreerd worden ? Ik betreur dat de keuzes van de NMBS over bepaalde stations en bestemmingen nog niet bekend zijn. De herinrichting van

de Mechelsesteenweg bijvoorbeeld zal toch sterk afhangen van de keuzes van de NMBS over de lijnen Leuven-Mechelen.

Mevrouw Ingrid Lieten : De Lijn gaat uit van de principes van netmanagement : er moet een hiërarchie in het aanbod zijn. Snelle verbindingen moeten de grote steden verbinden en grote aantallen reizigers kunnen vervoeren. Daaronder zijn er andere niveaus van verbindingen nodig. We streven die hiërarchie na. De uitgangspunten van netmanagement zijn goedgekeurd door onze raad van bestuur, maar ook door de Vlaamse regering. Het betreft een methode, die ook in het Mobiliteitsplan Vlaanderen verder zal verduidelijkt worden. Iedereen, werkzaam op het mobiliteitsstructurende vlak, zal zich daar moeten aan aanpassen.

Soms zitten we echter strop omdat we met de NMBS moeilijk kunnen overleggen op basis van dergelijke hiërarchie. De NMBS zou haar netwerk ook moeten indelen en een duidelijk onderscheid of hiërarchie maken tussen de grote verbindingen en de meer lokale verbindingen, die andere karakteristieken hebben. We willen daar, op Vlaams niveau, met de NMBS kunnen over onderhandelen.

De heer Lode De Witte : Het plan is samen met de NMBS ontworpen. Er is een samenwerkingsakkoord tussen de regeringen, dat nog wel aan de parlementen moet worden voorgelegd. We kennen de plannen van de NMBS, maar hebben wel een beperkt aantal verbeteringen voorgesteld. We willen vooral dat die plannen zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

Niet de plaats van de toevoerlijnen, maar de aanlegdatum is nog onzeker. Als de NMBS middelen krijgt voor het GEN-netwerk, liggen de plannen van De Lijn klaar om erop aan te sluiten. Eén van de enige discussiepunten betrof de verbinding Leuven-Mechelen.

Kortom 90 procent van de plannen van de NMBS zijn bekend. Alleen is het niet duidelijk wanneer er financiële middelen zullen zijn. De engagementen van de ministers van Overheidsbedrijven en Mobiliteit zijn nog onvoldoende duidelijk om een precieze planning te maken. Wij, en ik hoop ook het Vlaams Parlement, zullen aandringen op een snelle realisatie.

De heer Francy Peeters : De wenselijkheid van een aantal snelbuslijnen wordt nog onderzocht, onder meer omwille van mogelijke overlappingen met de spoorwegen. Alleen als de NMBS de kleine stations tussen Tienen en Leuven heropent, is een

sneldienst overbodig. Er is een goede spoorverbinding tussen Halle en Brussel, maar er is een sterke lokale vervoersbehoefte. Het snelnet kan dus de spoorverbinding aanvullen.

Ook voor de verbindingen Mechelen-Vilvoorde, Dendermonde-Brussel, Leuven-Mechelen, Leuven-Tienen en Leuven-Rotselaar-Aarschot is bijkomend onderzoek nodig om te bepalen of een sneldienst of spoorverbinding meest geschikt is. Daarvoor zijn we afhankelijk van de acties van de NMBS. Zelfs als de NMBS op lange termijn plant, kunnen we op korte termijn een oplossing bieden. Een buslijn is een investering, die snel afgeschreven is. Zodra de spoorlijn er is, kan de busverbinding zonder verlies stopgezet worden.

De heer Lode De Witte : In de stuurgroep zitten vertegenwoordigers van de NMBS. De NMBS heeft daarenboven samen met het Brusselse en Waalse Gewest een mini-taskforce, voor de besprekingen over het GEN. Zowel de heer Peeters als ik zijn lid. We weten dus goed wat de acties en plannen van de betrokkenen zijn.

De heer Antoon Eggermont, directeur De Lijn regio Gent : De NMBS was een partner in de studie waarop het Pegasusplan, regio Gent gebaseerd is. De NMBS was ook lid van de stuurgroep. In de studie en het plan is rekening gehouden met de spoorverbindingen. In de regio Gent en in Oost-Vlaanderen is er ook al heel wat gerealiseerd, onder andere in het kader van de basismobiliteit.

Basismobiliteit is gericht op de korte en middellange termijn ; netmanagement op de middellange en lange termijn ; het Pegasusplan is de visie op lange termijn.

De heer Francis Vermeiren : De heer Sauwens heeft, als minister van Openbare Werken, inspanningen gedaan om de bereikbaarheid van KMO's te verbeteren. Ik heb met genoeg de nieuwe Druivenroute bestudeerd die mensen zal aanzetten om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Belangrijke knelpunten zijn de bereikbaarheid van de KMO-zones en de liberalisering. Wat zal De Lijn doen om de KMO-zones beter bereikbaar te maken ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Bij de opmaak van deze plannen hebben we rekening gehouden met deze invalshoek. Het decreet inzake de basismobiliteit wou het aanbod in heel Vlaanderen tot op een bepaald niveau brengen. Nu concentreren we ons op de Vlaamse ruit en de grote steden omdat zij

samen goed zijn voor 60 procent van de Vlaamse werkgelegenheid.

Door het Vlaamse beleid inzake ruimtelijke ordening werd de voorbije dertig jaar vooral werkgelegenheid gecreëerd in de randen van onze steden, waar wij geen basisnetwerk hebben. Als we in die zones openbaar vervoer willen aanbieden, moeten we vaak een nieuw netwerk uittekenen specifiek gericht op het bedrijfsvervoer.

Wij breiden het bestaande netwerk enigszins uit om de stadsranden te bereiken, maar om een groter deel van het woon-werk verkeer over te nemen, zijn aanvullende maatregelen aangewezen. Zo moedigt de Vlaamse overheid bedrijven, bedrijvengroepen en KMO-zones aan om bedrijfsvervoersplannen op te stellen. Omdat het openbaar vervoer dit probleem niet alleen kan oplossen, moeten we samen met de bedrijven naar een omvattende oplossing zoeken om auto's van de weg te halen en mensen te overtuigen gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Er zijn een aantal factoren die de ontwikkeling van een netwerk in een bedrijvengedone belemmeren. Bedrijven bevinden zich niet langer in het centrum van de steden. Daarenboven zijn de werktijden in alle bedrijven heel flexibel. De werknemers zijn niet langer alleen maar uit het nabijgelegen dorp afkomstig. Daarom moeten we samen met de gemeenten, de bedrijven en de bedrijventerreinen bedrijfsvervoersplannen opmaken waarin een brede waaier aan maatregelen wordt voorgesteld : regulier openbaar vervoer aanbieden naast collectief vervoer op maat van de werknemers, autodelen promoten, of naar het werk fietsen of wandelen stimuleren. Naast de overheid en de werkgevers, is er in deze plannen ook een rol weggelegd voor de werknemers. Wij vragen uitdrukkelijk meer bedrijfsvervoersplannen. Uit onze plannen voor Gent en Vlaams-Brabant blijkt dat wij een oplossing aanbieden voor de bedrijventerreinen waarvan we verwachten dat onze investering zal renderen.

De heer Francy Peeters : Wij vinden het ook frustrerend dat veel KMO-zones niet toegankelijk zijn voor het openbaar vervoer. Waar we met een bestaande vervoersas een oplossing kunnen bieden, doen we dat wel. Daarvan zijn enkele voorbeelden te vinden in Zaventem, Vilvoorde en Machelen. Heel dat gebied is binnen een straal van 20 kilometer bereikbaar. De Druivenlijn bedient Zaventem-Zuid. Het bedrijventerrein Da Vinci en Brucargo zijn andere voorbeelden.

Het flexibele werkregime op de bedrijventerreinen zorgt ervoor dat de groep potentiële reizigers klein blijft. Een aantal werknemers blijft ook niet de hele dag in het bedrijf. Het is vooral door onze ruimtelijke ordening dat we er niet in slagen kleine KMO-zones te bedienen.

De heer Francis Vermeiren : De stoppunten liggen over het algemeen in het centrum van de gemeenten. Is het niet mogelijk deze stoppunten tijdens de spits te verplaatsen naar de KMO-zones ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Wat we nodig hebben, is een uitgebreid netwerk. Mensen in de buurt van hun werk oppikken, is maar één aspect. Daarnaast moeten we ervoor zorgen dat iedereen in de buurt van zijn woning kan afstappen. Enkel als we geen rekening hoeven te houden met de kosten, is alles mogelijk.

Per bedrijventerrein moeten we samen met werkgevers en werknemers nagaan voor wie het openbaar vervoer een oplossing is. Daarna moeten we niet alleen voor een gepast aanbod zorgen, maar de mensen proberen te overtuigen hun gewoontes te doorbreken. Op dat vlak is een belangrijke rol weggelegd voor werkgevers en werknemers. Uiteraard is het veel makkelijker om onmiddellijk voor een goed aanbod te zorgen wanneer een nieuw bedrijventerrein in gebruik wordt genomen. Wie daar gaat werken zal zich direct afvragen of hij wel een tweede wagen moet kopen.

De heer Francis Vermeiren : Onderhandelt De Lijn daarover met de Kamers voor Handel en Nijverheid ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Wij proberen met alle Kamers voor Handel en Nijverheid samen te werken aan de ontwikkeling van het aanbod. Het is onze uitdrukkelijke wens op een doorgedreven manier te werken aan bedrijfsvervoersplannen.

Mevrouw Karin Temmerman : De politieke wereld draagt een groot deel van de verantwoordelijkheid want we sprongen vroeger niet altijd op een even doordachte manier met de beschikbare ruimte om. Wanneer grote kantorencomplexen worden gebouwd, moeten we voortaan onmiddellijk voor openbaar vervoer zorgen. We mogen niet verwachten dat De Lijn alle fouten rechtzet.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet absoluut uitgevoerd worden. Gent doet dat rigoureus, maar helaas merken we soms dat in onze onmiddellijke omgeving bedrijventerreinen in gebruik

worden genomen die alleen maar met de auto bereikbaar zijn. Waarom staat Vlaanderen dat toe ?

Mevrouw Lieten merkt terecht op dat we alle alternatieven moeten promoten, maar ondertussen blijft een bedrijfswagen en het woon-werk verkeer per auto fiscaal aftrekbaar. De Stad Gent kon om fiscale redenen de fietsvergoeding van haar personeel niet verhogen.

De Lijn kan de problemen nooit alleen oplossen. Elke politicus moet mee naar de oplossing zoeken.

De heer Antoon Eggermont : De basismobiliteit is er niet op gericht bedrijventerreinen te bedienen. Als we reguliere nieuwe lijnen aanleggen, moeten we echter niet alleen rekening houden met de woongebieden maar ook met de bedrijfsterreinen en KMO-zones. We doen dat steeds in nauw overleg met de Kamers voor Handel en Nijverheid. Zo wordt in het kader van het Gentse Pegasusplan een lijn gepland tussen het Sint-Pietersstation en Flanders Expo. De verlenging naar Zwijnaarde zal de lokale industrieterreinen ten goede komen.

De heer Ludwig Caluwé : We stellen in de Pegasusplannen voor Antwerpen en Gent een groot aantal verlengingen van tramlijnen vast. Voor Vlaams-Brabant is daar niet voor gekozen omdat dit bij de MIVB thuishoort. Is er geen overleg met de MIVB om dat toch te doen, bijvoorbeeld voor een tramlijn langsheen de NAVO richting luchthaven ? Is dit overwogen ? Heeft men dit doelbewust afgewezen ? Is dit niet gebeurd ?

De heer Francy Peeters : Ten eerste is ons plan opgevat om op heel korte termijn realiseerbaar te zijn. Eigenlijk zeggen wij onder mekaar dat het al had moeten gerealiseerd zijn. We hebben hier niet gesproken over het Light Rail-project (LIRA-project). Onder leiding van de provincie maken we een studie om de sneldienst Londerzeel-Brussel in sneltram te doen. We doen dit ook voor Brussel-Leuven. De MIVB, de stad Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn daarin betrokken. Er zijn ook gesprekken op het niveau van de technici over de uitbouw van een tramlijn op de Ninoofsesteenweg. We hebben hier niet over dat soort ideeën gesproken, want dat gaat over langetermijnzaken. Het zit dus wel in de gedachten en met de LIRA-studie zijn we concreet bezig om er hard werk van te maken.

De heer Lode De Witte : In Vlaams-Brabant hebben we op heel veel plaatsen spoorlijnen lopen en een integrerend deel van het hele plan is om op die

spoorlijnen veel meer treinen te laten rijden met een veel hogere frequentie.

De heer Marc Cordeel : Ik verneem geregeld van jonge moeders dat ze een beetje schrik hebben om hun kleine kinderen op de bus of op de tram te zetten door het feit dat ze een beetje verdrukt worden door oudere jongeren en volwassenen. Is daar al rekening mee gehouden ?

Mevrouw Ingrid Lieten : Ik denk dat hier een aantal problemen samenkomen. In eerste instantie moet men kijken naar welke leeftijdscategorie bekwaam is om alleen het openbaar vervoer te gebruiken zonder begeleiding van een ouder of een leerkracht. Daar heeft iedere ouder zijn of haar eigen idee over. Het hangt natuurlijk ook een beetje af van de zelfstandigheid en de zelfredzaamheid. Wij proberen vooral een aanbod uit te werken voor secundair onderwijs, dus voor jongeren vanaf 12 jaar die volgens ons volledig autonoom het openbaar vervoer kunnen gebruiken en die meestal ook langere verplaatsingen moeten maken.

De laatste jaren kennen we een enorme toename van het aantal abonnementshouders. We hebben een hele toename van onze Buzzy-pass en van ons jongerenabonnement. Gecombineerd met een verhoging van de frequentie en het aanbod, wordt het openbaar vervoer meer en meer als een alternatief bekeken. Als gevolg daarvan hebben we enorme meeraantallen jongere reizigers die we op de typische schoollijnen vervoeren. Op regelmatige tijdstippen ondervinden we hierdoor capaciteitsproblemen, die wij ad hoc opvolgen en die wij zo snel mogelijk proberen op te lossen.

Dat is uiteraard ook een probleem van centen. We hebben immers meestal te maken met spitscapaciteit. Het aantal bussen dat we nodig hebben voor de spits is ook het aantal bussen dat we tijdens de daluren ter onzer beschikking hebben. We hebben er niks aan dat we meer bussen vrij hebben tijdens de daluren, want we moeten ze allemaal inzetten tijdens de spits. Iedere keer als we een bus bijzetten tijdens de spits, dan heeft dat een enorme kostprijs, die alleen maar gerelateerd wordt aan de klanten die tijdens de spits die bus gebruiken.

We zijn er ons van bewust dat daar de laatste jaren enorme veranderingen gebeuren. We proberen dat op de voet op te volgen. Wanneer de capaciteitsproblemen te groot worden, wordt daar zo snel mogelijk aan verholpen. Langs de andere kant kunnen we onmogelijk aan alle leerlingen een zitplaats garanderen tijdens de spits. Als we dat verwachtingspatroon moeten waarmaken, dan moeten

we onze budgetten verdubbelen. Ik denk niet dat dit in verhouding staat tot het comfort en de kwaliteit die we daarbij geven.

De scholierenritten zullen dus voor een groot deel te maken blijven hebben met drukke bussen, maar we proberen in ieder geval maximaal over te schakelen op gelede bussen, waardoor wij alleen moeten investeren in het rollend materieel en niet in arbeidskosten. Zo proberen we ad hoc in te spelen op die verschillende capaciteitsproblemen.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Is in de jaarlijkse exploitatiekost de schuldfinanciering voorzien ? Moeten we ons toespitsen op de jaarlijkse exploitatiekost en voor hoeveel is dan de financiering van de totale investeringskost voorzien ? Wat is vandaag het aantal reizigers en hoe zit dat voor de toekomst ? Op basis van mijn berekeningen zou men van 365 miljoen naar 1.600 miljoen reizigers gaan. Klopt dat ? Wat zijn het aantal reizigers die men naar het openbaar vervoer kan krijgen ? Wat is de bijdrage van de cliënt ? Gaat die via de belastingen of gaat die rechtstreeks ? Het gaat mijns inziens niet over een 'gratisverhaal'. Persoonlijk vind ik dat men het plan moet kunnen uitvoeren tegen 2015. Als men het voordeel ervaart van openbaar vervoer, gaat het gedrag van de gebruiker ook makkelijker veranderen.

Mevrouw Ingrid Lieten : Ik denk inderdaad dat u een paar zaken anders beredeneert dan wij. In eerste instantie is het belangrijk om te stellen dat als men het aandeel van het openbaar vervoer wil verhogen, men dan op twee terreinen moet werken. Ten eerste moet men het aanbod en het comfort serieus verhogen. Ten tweede moet men de drempel verlagen om die mentaliteitsverandering te bewerkstelligen.

Wij hebben de laatste jaren gewerkt om het aanbod te verhogen en voor de basismobiliteit een minimum aan kwaliteit van aanbod te realiseren. Ook hebben wij inspanningen gedaan voor de drempelverlaging en het tarievenbeleid. Deze zaken hebben geleid tot een serieuze reizigersstijging, de 365 miljoen reizigers van vandaag. We denken dat het belangrijk is om voor het woon-werkverkeer en het verkeer in economische centra het aanbod nog drastischer te verhogen.

Wij hebben geraamd dat we met deze plannen 80 miljoen reizigers extra per jaar kunnen bereiken. Die 80 miljoen is dus een einddoel. We hebben dat ook op een zeer conservatieve manier geraamd. Verschillende invalshoeken kunnen bekeken wor-

den. Hoe gaat de ruimtelijke ordening samen met de verhoging van het aanbod ? Vertramming kan op zich een supplement aan reizigers met zich meebrengen, omdat men daar het comfort ernstig kan vergoten. We zijn met deze raming zeer summier.

We willen de Vlaamse regering geen te idealistisch beeld voorspiegelen. Wat de financiering van dit plan betreft, merkt u dat er inderdaad grote hoofdbrokken van die financiering uiteenvallen in enerzijds infrastructuurwerken en anderzijds doorstromingsmaatregelen. Die doorstromingsmaatregelen zijn infrastructuurwerken die niet op eigendommen van De Lijn moeten uitgevoerd worden, maar zijn gewestelijke investeringen, die dus zouden voorzien moeten worden in de budgetten van het Vlaamse Gewest.

Verder zijn er de investeringen in rollend materieel : trams en bussen. In de prefiguratie bij de beheersovereenkomst zijn de bedragen daarvoor al opgenomen. Daarnaast zijn er de exploitatiekosten, voornamelijk personeelskosten.

De financieringskosten hebben we daarbij niet berekend omdat daar nog een hele hoop variabelen zijn. De financiering van infrastructuurwerken gebeurt ofwel via kapitaalsubsidie van het Vlaamse Gewest ofwel via leningen die wij aangaan ten belope van de leningsmachtiging die we krijgen. Daarbij is ook nog een derde variabele mogelijk. De Vlaamse regering heeft nu voor de infrastructuurwerken in Antwerpen gekozen om via een vennootschapsconstructie, BAM, meer PPS mogelijk te maken. Dat debat over de financiering hopen we met de volgende Vlaamse regering te voeren, als zij als beleidsoptie heeft om een aantal van die plannen te realiseren. Wat schuldfinanciering betreft, hebben we op dit moment een goede uitgangspositie : 1,6 procent van haar totale exploitatiekost, spendeert De Lijn aan de financiële kost. We zijn dus een gezond bedrijf en hebben nog een marge.

Bij de presentatie voor Oost-Vlaanderen is op mijn vraag zeer specifiek de methodologie voor de berekening van de financiering en de investeringskosten uiteengezet. We hebben daarover nog meer documentatie. We hanteren dezelfde methodologie in Antwerpen en Vlaams-Brabant om te komen tot de saldo-investeringskost en de saldo-exploitatiekost. Daarvoor kunnen we ook al de grootte-orde van de cijfers meedelen. De verdere verfijning van die cijfers is afhankelijk van een aantal factoren. Het hangt er van af hoever we al in detail met de betrokken gemeentebesturen de plannen doorgepraat hebben. In Gent hebben we al in detail met het gemeentebestuur een akkoord bereikt. In

Vlaams-Brabant zijn er ook al goede afspraken gemaakt met heel wat gemeenten. In Antwerpen staan we nog niet zover.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Een stijging van 365 naar 445 miljoen reizigers tegen 2025 is niet eens zo'n ambitieus plan. Voor 35 miljoen extra reizigers per jaar zijn er 29 miljoen minder autoritten per jaar. Dat wil zeggen dat er tegen 2025 jaarlijks ongeveer 63 miljoen minder autoritten zullen zijn. De vraag is natuurlijk hoe groot de stijging van het aantal autoritten in de voorbije periode geweest is.

De Lijn kan ons perfect zeggen hoe het allemaal moet. Kunnen we vanaf nu de mensen gaan vertellen dat er een perspectief is en hoe het ingevuld en betaald zal worden ? Er is hoe dan ook een financieringskost. Als parlements lid wil ik de burger kunnen zeggen wat hij moet betalen om zich te kunnen verplaatsen met het openbaar vervoer, via rechtstreekse belastingen, een ticket of tol. De burger heeft immers stilaan genoeg van de gedachte dat we dit allemaal gratis kunnen doen. Hij moet weten dat, als hij zich comfortabel wil verplaatsen, hij daarvoor op een andere manier zal betalen dan dat vandaag het geval is. De komende regeringsploeg zal moeten beslissen of ze dit plan aanvaardt en of ze het niet wil versnellen. Ik zou meteen willen vragen of het plan Vlaams-Brabant sneller gerealiseerd zal worden.

De heer Lode De Witte : De vraag hoe snel een en ander kan gerealiseerd worden, hangt af van de middelen die ter beschikking komen. Niet alleen de investeringen maar ook de kosten die daarmee worden uitgespaard, moeten goed worden berekend. Als men ons zou vertellen dat dit plan voor De Lijn, en parallel daarmee het plan voor de NMBS, pas tegen 2025 in Vlaams-Brabant zou worden gerealiseerd, zou dat voor mij en al mijn gesprekspartners in de provincie, een catastrofe zijn.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Voor Antwerpen zou hetzelfde scenario een drama zijn.

Mevrouw Ingrid Lieten : We hebben het aantal extra reizigers dat we zouden kunnen overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken op een conservatieve manier geraamd, enkel door het aanbod te verhogen, zonder rekening te houden met de autonome stijging of tariefmaatregelen.

Ik ben zeer blij dat het parlement meent dat we met onze timing sneller moeten gaan. We staan te trappelen van ongeduld om al onze plannen te realiseren. Onze organisatie is klaar voor een hogere

versnelling. We hopen dat het elan dat hier bestaat, kan doorgetrokken worden als we met de volgende Vlaamse regering over de financiering discussiëren, en met de betrokken gemeentebesturen over de ruimtelijke maatregelen die moeten genomen worden om deze plannen mogelijk te maken.

De kostprijs ligt natuurlijk hoog, maar die moet bekeken worden in het geheel van de maatschappelijke kost. Uitgangspunten om het aanbod van het openbaar vervoer te verhogen zijn : de bereikbaarheid van de economische centra ; de duurzaamheid ; de verhoging van de verkeersveiligheid. Hoe die maatschappelijke kost moet berekend worden, is stof voor boeiende discussies. We willen daar graag aan deelnemen.

De berekening van de modal shift kan aan de hand van het voorbeeld van Gent toegelicht worden.

De heer Frank Vanden Bulcke : In Gent hebben we het multimodaal model Vlaanderen gebruikt. Daardoor hebben we kunnen vaststellen dat het autogebruik stijgt als we die investeringen niet doen. In het plan voor Gent zijn er ook een aantal investeringen ten voordele van de autogebonden infrastructuur opgenomen, zoals het sluiten van de ring, en het wegwerken van een aantal bottlenecks en missing links in het centrum.

Men voorziet tot 2025 een verdere stijging van het autoverkeer. Maar door de verbetering van het openbaar vervoer zou deze groei kunnen stopgezet worden. Het is belangrijk dat wij het gebruik van de auto door het Pegasusplan kunnen consolideren. Wij nemen 2025 als tijdshorizon omdat dit ons realistisch lijkt : wij willen dan kunnen zeggen dat wij ons doel bereikt hebben.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Enkel een consolidatie van het autogebruik is eigenlijk een zeer zacht perspectief.

Mevrouw Karin Temmerman : Als we het autogebruik echt willen doen dalen, kan niet enkel De Lijn, zelfs niet enkel het openbaar vervoer daarvoor zorgen. Daarvoor moeten tegelijkertijd andere mobiliteitsplannen uitgevoerd worden.

Ik vind dat we de burger inderdaad moeten kunnen zeggen wat het vervoer hem in de toekomst zal kosten. Maar dat geldt niet enkel voor het openbaar vervoer. De mensen zijn er zich zeer weinig van bewust wat de totale kost is voor hun auto. Dat kostenplaatje zouden we hen ook eens moeten voorhouden. Ze denken er gewoon niet aan bijvoorbeeld mee te rekenen wat het kost om die

auto ergens te parkeren of te stallen. Daar is ook een boel infrastructuur voor nodig.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : We mogen alleszins niet laten uitschijnen dat openbaar vervoer niets zou kosten. We moeten de mensen de prijs van hun auto voorrekenen, maar ook de prijs van het openbaar vervoer : de gevolgen voor economie en ecologie mogen gerust gekend zijn door de burger.

Mevrouw Karin Temmerman : Er wordt nu zoveel heibel gemaakt rond dat al dan niet gratis openbaar vervoer. Maar de wegen zijn, op een beperkt aantal toltunnels na, ook helemaal gratis, en dat vindt iedereen normaal.

De heer Robert Voorhamme : Uiteraard is het openbaar vervoer niet gratis. We hebben het dan ook niet over de kostprijs, maar over wat de gebruiker ervoor betaalt. Dat zijn twee verschillende dingen. Er zijn verschillende manieren om openbaar vervoer te financieren.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Inderdaad ; dit kwam reeds uitvoerig ter sprake tijdens de vorige sessie van deze hoorzitting.

Door de heren Robert Voorhamme, Marc Cordeel en Jos Bex is een met redenen omklede motie aangekondigd. Maar het Reglement laat niet toe dat na deze hoorzitting een motie ingediend wordt. Ik stel voor dat de indieners overwegen een voorstel van resolutie in te dienen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Johan
MALCORPS

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER
