

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



Zitting 2007-2008

7 juli 2008

GEDACHTEWISSELING

over de diverse vervoerplannen van De Lijn

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Joris Vandenbroucke en John Vrancken**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;
de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

INHOUD

	Blz.
I. Inleiding.....	4
II. Het Limburgse vervoerplan: het Spartacusplan	4
1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn.....	4
2. Vragen van de leden	6
3. Uiteenzetting van de heer Willy Miermans, onderzoeker – docent verbonden aan het Instituut voor Mobiliteit (IMOB)	8
4. Antwoorden van De Lijn en minister Kathleen Van Brempt.....	10
5. Bijkomende schriftelijke antwoorden	16
III. De Lijn en het Gewestelijk ExpresNet (GEN).....	17
1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal De Lijn	17
2. Vragen van de leden	18
3. Antwoorden van De Lijn	19
IV. Het West-Vlaamse vervoerplan: het Neptunusplan	22
1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn.....	22
2. Vragen van de leden	25
3. Antwoorden van De Lijn en minister Kathleen Van Brempt.....	25
V. Het Pegasusplan Antwerpen	27
1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn.....	27
2. Vragen van de leden	29
3. Antwoorden van De Lijn en minister Kathleen Van Brempt.....	30
VI. Het Pegasusplan Oost-Vlaanderen.....	31
1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn.....	31
2. Vragen van de leden	32
3. Antwoord van De Lijn	32
VII. De NMBS en het GEN	33
1. Toelichting door de heer Marc Descheemaeker, gedelegeerd bestuurder NMBS en de heer Sabin S'Heeren, directeur-generaal Reizigers Nationaal.....	33
2. Vragen van de leden	35
3. Antwoorden van het management van de NMBS	35
4. Bijkomende vragen van de leden en antwoorden van de heer Descheemaeker.....	37
5. Bijkomende schriftelijke antwoorden van de heer Descheemaeker	38

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op woensdag 19 maart en dinsdag 3 juni 2008 een gedachtewisseling met minister Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen en het management van De Lijn over de diverse vervoerplannen van De Lijn.

In een eerste sessie (op 19 maart 2008) kwamen het Spartacusplan en het Gewestelijk ExpresNet (GEN) aan bod.

In een tweede sessie (op 3 juni 2008) kwamen het Neptunusplan, het Pegasusplan (Antwerpen en Oost-Vlaanderen) en een toelichting door de NMBS over het GEN aan bod.

I. INLEIDING

De heer *Jan Peumans*, dienstdoend voorzitter, zegt dat het vooral de bedoeling is een gedachtewisseling te houden en vragen te stellen over de huidige stand van zaken van de vervoerplannen en de projecten, inbegrepen het Gewestelijk ExpresNet, en hun financiering.

Mevrouw *Ingrid Lieten*, directeur-generaal van De Lijn, zegt dat haar diensten een nota over de stand van zaken hebben voorbereid. Per vervoerplan is er ook een powerpointpresentatie voorzien.

II. HET LIMBURGSE VERVOERPLAN: HET SPARTACUSPLAN

1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn

Het doel van het Spartacusplan is de openbaarvervoerverplaatsingen te verhogen, maar ook de efficiëntie te verbeteren en bij te dragen tot de duurzame mobiliteit. Het plan vertrekt van het bestaande NMBS-netwerk (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen). Bij alle vervoerplannen tracht De Lijn goed in te spelen op het spooraanbod. De Lijn kijkt ook kritisch naar dat netwerk en doet suggesties voor verbeteringen. Het is immers de bedoeling om meer mensen te overtuigen het openbaar vervoer te gebruiken. Om dat te bewerkstelligen,

is het absoluut nodig de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Met kwaliteit bedoelt De Lijn niet alleen dat de bussen proper moeten zijn, maar vooral dat de totale verplaatsingstijd verkort. Voor elke verplaatsing beoordeelt de reiziger immers hoe ver hij moet stappen, hoeveel keer hij moet overstappen, hoe lang het duurt om op zijn bestemming te geraken. Op basis van duurtijd en comfort van de verplaatsing van deur tot deur, beslist de reiziger al dan niet de auto te nemen. Daarom moeten het aanbod van de NMBS en De Lijn complementair zijn. De verplaatsing van deur tot deur verbeteren, betekent het hokjesdenken verlaten. De vervoerplannen zijn dus opgemaakt met een geïntegreerd netwerk als doel.

Dat is de reden waarom De Lijn uitgaat van het NMBS-netwerk. De knooppunten, de frequentie en de amplitude worden bestudeerd. De Lijn doet suggesties ter verbetering en gaat dan na hoe de busverbindingen daarop kunnen worden afgestemd.

Het netwerk van de NMBS in Limburg laat een deel van de provincie links liggen. Daarover worden er in Limburg al meer dan 50 jaar debatten gevoerd. De NMBS heeft tot nog toe altijd gezegd dat het doortrekken van bepaalde lijnen geen prioriteit is, dat staat trouwens ook nooit in het investeringsprogramma van de NMBS. Om de kwaliteit van het Limburgse openbaar vervoer te verbeteren, is het nodig basissneltramlijnen aan te leggen. Daaraan worden snelbuslijnen toegevoegd. De drie tramlijnen, het NMBS-basisnet en de snelbuslijnen vormen samen een beter hoofdnet. Dat kan aansluiten op het Nederlandse netwerk. De sneltrams en de snelbussen zullen de reistijd op een aantal trajecten significant beperken. Dat is het belangrijkste argument waarom het Spartacusplan in Limburg een meerwaarde zal betekenen en meer reizigers zal aantrekken.

Over het traject Maasmechelen-Hasselt doet de reiziger momenteel 66 minuten, met het nieuwe Spartacusnetwerk zal dat mogelijk worden in 38 minuten. Dat betekent een tijdswinst van 28 minuten. De verbinding Maaseik-Hasselt zal 37 minuten sneller verlopen, de verbinding Maastricht-Hasselt 35 minuten.

De Lijn kiest voor het sneltramvoertuig omdat het een lichte aluminium constructie is die een hoge optreksnelheid heeft en een hoge gemiddelde snelheid haalt op vakken waar de veiligheid gegarandeerd is, dus waar er geen interactie is met andere weggebrui-

kers. De sneltram kan ook langzaam rijden over een straatparcours, zoals een gewone tram. Daardoor is het mogelijk om dichterbij de plaatsen te komen waar mensen graag willen op- en afstappen. De sneltram luidt een nieuw tijdperk in voor het openbaar vervoer in Vlaanderen.

Sneltramlijn 1 loopt van Hasselt naar Maastricht. De Lijn wil die lijn in gebruik nemen in 2012. Sneltramlijn 2 verbindt Genk met Maasmechelen, en is gepland voor 2013. De derde sneltramlijn, de verbinding van Hasselt naar Neerpelt-Lommel, zal in werking zijn in 2014.

De Vlaamse Regering heeft daarvoor al heel wat beslissingen genomen. In het regeerakkoord is afgesproken dat begonnen zou worden met de uitvoering van het Spartacusplan: de eerste lijn is goedgekeurd. Op 16 februari 2007 heeft de Vlaamse Regering op voorstel van minister Van Brempt beslist om de financiering van de eerste lijn via een pps-constructie (pps: publiek-private samenwerking) mogelijk te maken. De Vlaamse Regering heeft daarvoor beschikbaarheidvergoedingen vastgelegd op een aparte basisallocatie. Dat zijn ramingen, want bij een pps-constructie zal De Lijn de volgende 30 tot 35 jaar jaarlijks een bedrag moeten betalen aan de private partner die de tramlijn aanlegt en onderhoudt.

De Lijn zal een aanbesteding uitschrijven en zo een partner zoeken die de tramlijn volledig aanlegt en onderhoudt, zowel de sporen als de bovenleidingen. De partner die volgens de wet op de overheidsopdrachten geselecteerd zal worden, zal vermoedelijk een consortium van een aantal partijen zijn onder meer een financier, een aannemer, een aanlegger van sporen. Die partners zullen een Special Purpose Vehicle (SPV) vormen waarin Lijninvest een minderheidsaandeel zal hebben. De SPV wordt verantwoordelijk voor het contract met De Lijn, zal zorgen voor de aanleg en het onderhoud voor circa 30 jaar. De Lijn zal daarvoor een vergoeding betalen, uiteraard afhankelijk van de resultaten en het ter beschikking stellen van de infrastructuur.

Deze structuur is vergelijkbaar aan die van de Braboprojecten in Antwerpen. De Lijn kan dus putten uit die ervaringen. Daarenboven heeft het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) bevestigd dat die structuur ESR-neutraal is (ESR: Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen). Van de fiscale administraties heeft De Lijn de bevestiging gekregen dat het fiscale regime correct is. Brabo is op dat vlak een geslaagd experiment dat volledig overgeplant kan worden naar Spartacus.

In dergelijke SPV kan er ook een andere publieke partner participeren, voor de Braboprojecten is dat de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), voor het Spartacusplan voert De Lijn gesprekken met de Limburgse Reconversie Maatschappij (LRM). De bedoeling is dat LRM een kapitaalsparticipatie neemt, met een normaal rendement. De LRM kan de participatie dus als een normale rendementsgebonden investering behandelen. De LRM onderzoekt of zij geïnteresseerd is.

De studieopdracht voor sneltramlijn 1 is gegund. Voor het aanbestedingsdossier zijn er nog heel wat studies nodig. Die zullen uiteraard interessant materiaal opleveren en misschien zelfs een invloed hebben op het concept zelf. Zo worden er momenteel Milieueffectrapport(MER)-plannen opgesteld, daarvoor worden verschillende tracévarianten vergeleken. Voorts moeten er ook nog ruimtelijke uitvoeringsplannen en streefbeeldstudies voor de delen die een gewestweg volgen, opgesteld worden. Het is de bedoeling om tot een technisch concept te komen dat door de verschillende gemeenten gesteund wordt. Al heel wat aspecten zijn al vergund. De privépartijen kunnen op basis daarvan een offerte indienen.

Het voornaamste doel van het Spartacusplan is reizigerswinst. De Stimuli-studie van de LRM was de eerste die de reizigerswinst berekende. Daarna heeft De Lijn zelf de reizigerswinst ingeschat. De maatschappij heeft in maart 2007 een analyse laten maken door het adviesbureau Goudappel&Coffeng, zowel van het aantal reizigerskilometers als van het aantal reizigers dat het Spartacusplan zou opleveren. Goudappel&Coffeng heeft ervaring met het ramen van de reizigerseffecten van nieuwe openbaarvervoerinfrastructuur. De frequentieverhoging en de kortere reistijd trekken zeker meer reizigers aan. Het wijzigen van voertuig op zich heeft ook een effect, een tram is attractiever dan een bus. Minder overstappen is de laatste beïnvloedende factor.

Goudappel&Coffeng heeft het aantal busreizigers in de ochtend- en de avondspits in vijftien steden van Limburg geteld. Daar heeft het zijn modellen op toegepast en zo de groeimarges berekend. Een voorzichtige raming leidt dan tot een kleine 50 percent meer reizigers en een kleine 60 percent meer reizigerskilometers.

Daarnaast heeft De Lijn ook een studieopdracht gegeven aan de universiteit van Hasselt om na te gaan welke sociaaleconomische hefboom het Spartacusplan kan zijn voor Limburg.

Momenteel kijkt Ideaconsult alle aannames en studieresultaten nogmaals na. Die studie zal afgelopen zijn in het najaar. De Lijn is kritisch, ook de Vlaamse Regering wil een stevige basis voor dergelijke omvangrijke investeringen.

De kostenramingen zijn gebeurd op basis van het voorontwerp, de eenheidsprijzen en het voorkeurstraject van De Lijn. Uiteraard kan het traject nog wijzigen na de MER-rapporten. De Lijn denkt dat de exploitatiekosten op zich 8,75 miljoen euro extra zullen bedragen, bovenop het bestaande budget van De Lijn. Dat is wel het totale bedrag voor het volledige Spartacusplan, met alle snelbuslijnen en frequentieverhogingen inbegrepen. De minister heeft vorig jaar al middelen gegeven voor twee snelbuslijnen.

De geraamde infrastructuurkosten bedragen: voor het baanvak Hasselt-Universiteit Hasselt 23 miljoen euro, voor het deel op Belgisch grondgebied van het baanvak Universiteit Hasselt tot het station van Maastricht 32 miljoen euro, voor het traject Universiteit Hasselt-Genk 42 miljoen euro, voor het traject Genk-Maasmechelen 42 miljoen euro. Lijn 3 Hasselt-Neerpelt-Lommel zal 34 miljoen euro kosten. De ramingen houden rekening met de kosten voor de bovenleidingen, maar niet voor de grondverwerving of voor de overige besturen.

In december 2009 zullen in de spits de snelbussen Hasselt-Neerpelt-Hamont, Neerpelt-Bree-Genk en Diest-Leopoldsburch rijden. Die lijnen passen in het Spartacusplan en de minister heeft daarvoor in het kader van het netmanagement de nodige middelen vrijgemaakt. De Lijn gaat na of ze in de komende jaren het bestaande busnetwerk al kan aanpassen.

De NMBS verhoogt de frequentie van zijn treinen tussen Hasselt en Beringen, van een trein om het uur naar een trein elk halfuur. De gesprekken over maatregelen in het kader van het Spartacusplan zijn aan de gang.

2. Vragen van de leden

De heer *John Vrancken* zegt dat volgens de minister het tracé Hasselt-Maastricht rechtstreeks de universiteit van Hasselt verbindt met de universiteit van Maastricht. De verbinding loopt langs een aantal attractiepolen, onder andere Kinopolis, het provinciehuis, de Grenslandhallen, de scholencampus van de Elfde Liniestraat. Het belang van die polen kan

in vraag gesteld worden. Het is niet zeker dat er veel mensen de tram zullen nemen naar die plaatsen. Voor sommige polen biedt De Lijn nu al een goede verbinding. De verbinding van het stadscentrum Hasselt met het stadscentrum van Maaseik is wel zinvol. Bij de attractiepolen staat ook de Kanaalkom van Hasselt. Dat is eigenlijk een parkeerplaats voor stadsbezoekers.

De studie geeft aan dat het aantal reizigers bij de ingebruikname van de sneltram zal stijgen. Het is alleen de vraag of het niet vooral reizigers zijn die nu al de bus gebruiken die zullen overstappen op de sneltram.

Het lid wijst erop dat er wel een gedeeltelijke treinverbinding is tussen Hasselt en Maastricht, namelijk lijn 20. Die moet alleen maar gereactiveerd worden. Daarover bestaat er ook een studie. De sneltramlijn Hasselt-Maastricht gaat in concurrentie met een mogelijke reactivering van lijn 20. Reactiveren kost trouwens een fractie van de aanleg van een sneltramlijn.

Vlaams Belang heeft een gefundeerde berekening gemaakt van het sneltramtraject Hasselt-Maastricht. Dat zou 220 miljoen euro kosten. Het volledige Spartacusplan wordt op 243 miljoen euro begroot. Dat doet de vraag rijzen of de cijfers voor het volledige plan wel realistisch zijn en of de cijfers gebaseerd zijn op een degelijke studie. De Lijn heeft al een viertal studies gedaan. De heer Vrancken beschikt over cijfers van de Vlaamse administratie en zal zich beperken tot de cijfers van de laatste vijf jaar. In totaal komt hij op 10.384.862 euro. Daarbovenop komt nog een studie, gefinancierd door de Vlaamse overheid, van 12,8 miljoen euro. Dat geeft een totaal van meer dan 23 miljoen euro, dus ongeveer 1 miljard frank, enkel en alleen aan studies om vast te stellen dat cijfers uit de vorige studies niet kloppen.

De studie van De Lijn bevat nogal wat onvolkomenheden. Zo wordt er voor de kostenverdeling vanuit gegaan dat elk bestuur zijn deel van de kosten zal dragen. De grondverwerving, een belangrijke kostenpost, is niet eens geraamd. De kosten voor de kunstwerken te Hasselt, onder de grote ring, de Trichterheideweg, de Kiezelstraat, zijn niet in de raming inbegrepen. Hasselt zal het niet op prijs stellen dat het die kosten nog eens extra in de maag gesplitst krijgt. De stelplaats en het onderhoud zijn niet inbegrepen in de raming. Die zouden deel uitmaken van de exploitatiekost, maar de investeringen moeten wel gebeuren.

Het gaat immers niet alleen om onderhoud maar ook over de aanschaf van materieel.

Het Spartacusplan is er gekomen omdat in 2001 een zeer slecht akkoord werd gesloten tussen toenmalig minister Dewael, bekend van het fiasco van het Land van Ooit en Steve Stevaert. Het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS is uitgedraaid op een beschamende nederlaag voor Vlaanderen. Het is omdat de NMBS toen weigerde te investeren in lijn 20 dat Vlaanderen nu genoodzaakt is een sneltramverbinding aan te leggen.

Het lid vat samen dat de bijkomende studie 12,8 miljoen euro zal kosten. De verdubbeling van dat bedrag zou volstaan om de NMBS-lijn te reactiveren. De Lijn gaat daarenboven in concurrentie met een bestaande spoorwegverbinding.

Wat is de kostprijs van alle studies voor het Spartacusplan zelf? Voor de exploitatie komt er een pps-constructie. Daarvoor zal er allicht een openbare aanbesteding uitgeschreven worden. Wat zal er gebeuren als niemand erin geïnteresseerd is? Het is de bedoeling om in 2012 de eerste lijn in werking te laten treden, maar er is nog geen partner gevonden. Vlaams Belang vraagt kortom of de kostprijs voor het volledige project realistisch is.

De heer *Dirk de Kort* vraagt wat de bedoeling is van de huidige bespreking. Alles moet snel gaan, de plannen zijn heel optimistisch maar voortvarend. Wat is de onderbouwing van het project? Is het Spartacusplan ooit goedgekeurd? Is er rekening gehouden met de aanbevelingen van het parlement, onder meer over de werken aan het Deurganckdok? Toen vroeg het parlement dat bij grote infrastructuurprojecten de overheid een kosten-batenanalyse zou maken die alle relevante elementen bevat om tot de juiste investeringsbeslissing te komen en die alle kosten en baten op correcte wijze in rekening brengt. Van belangrijke projectaanpassingen moet de weerslag op de rendabiliteit van het project ook in kaart worden gebracht.

Later heeft dit parlement ook een resolutie over het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen goedgekeurd. Daarin vraagt het om de kosten-batenanalyses ook op openbaarvervoerprojecten toe te passen, dus ook op het Spartacus- en Neptunusplan. Hoe staat het trouwens met de risicobeheersing voor die plannen? De Vlaamse Regering heeft op 30 november 2007 een lijst van projecten goedgekeurd waarop de risicobeheersing zal worden toegepast. Het lid vindt dat deze

openbaarvervoerprojecten eraan moeten worden toegevoegd. Zo niet dreigt de overheid, door eventuele vertragingen bijvoorbeeld door het laattijdig afleveren van bouwvergunningen, serieuze financiële verliezen te moeten dragen.

De heer *Johan Sauwens* hoopt dat de uiteenzetting van de heer Miermans allicht een aantal vragen van de heer de Kort zal beantwoorden.

CD&V steunt een betere integratie van het bestaande openbaarvervoeraanbod, gekoppeld aan uitbreidingen. Dat betekent dat de toekomst ligt in een combinatie van de bestaande spoorverbindingen, de bestaande busverbindingen, de snelbuslijnen, de lightrail, in alle provincies. De aanleg en de exploitatie daarvan zullen geld kosten. Dat is echter nodig om de keuzes van Vlaanderen sinds het in 1988 de bevoegdheid voor openbare werken en mobiliteit kreeg, te realiseren. Goed op elkaar afgestemd openbaar vervoer is de ruggengraat van een duurzame mobiliteit. Het is ook goed dat de provinciehoofplaatsen Hasselt en Maastricht met elkaar verbonden worden door een hoogwaardig openbaarvervoeraanbod.

In hoeverre is de samenwerking met de NMBS geoptimaliseerd? Zonder de spoorwegen zijn voorgaande keuzes niet realiseerbaar. Het gaat niet alleen over het optimaal gebruiken van de bestaande spoorlijnen, maar er zou blijkbaar ook een extra spoorverbinding moeten komen tussen Diepenbeek en Beverst te Bilzen. Op welk niveau en hoe grondig wordt er momenteel overlegd met de spoorwegen, zowel over de infrastructuur, de seininrichting als het toekomstige exploitatiemodel? Met verschillende exploitanten op hetzelfde netwerk opereren, vergt een verregaande afstemming, onder meer voor de veiligheid. De NMBS kent een enorme evolutie. Waar Limburg voorheen genegeerd werd, zijn de spoorwegen nu bereid om mee te investeren in het plan.

De spreker herinnert zich de bedragen voor het tramnet in Antwerpen, dat waren hoge bedragen voor relatief korte afstanden. De heer Sauwens wil graag een verduidelijking van de genoemde investeringsbedragen. Hoe zijn de ramingen opgesteld?

De tijdswinst op de lijn Hasselt-Maastricht is sterk afhankelijk van de wijze waarop de sneltram de agglomeratie Hasselt en Maastricht kan in- en uitrijden. Daarvoor zijn kunstwerken nodig. Is er daarover al een akkoord met alle betrokkenen? Het huis van

de Vlaamse administratie telt immers vele kamers. In hoeverre zijn er al gesprekken gevoerd met de administratie Wegen en Verkeer (AWV), met de diensten voor ruimtelijke ordening, voor milieu, met de steden Hasselt en Maastricht? Wie gaat de investeringen in Maastricht betalen?

Welke beslissingen met financiële dekking heeft de Vlaamse Regering al genomen? Voor de studiekosten zou dat al in orde zijn. In hoeverre is het Spartacusplan zelf al goedgekeurd door de Vlaamse Regering? Het plan loopt immers over meerdere regeerperiodes.

De LRM zou meefinancieren. Investerings in openbaar vervoer hebben echter nooit financieel rendement. Hoe groter het openbaarvervoeraanbod, hoe meer middelen er moeten worden bijgelegd. Het betreft daarenboven een relatief landelijk gebied met traditioneel een lagere dekkingscoëfficiënt. Het is dus belangrijk na te gaan of het LRM-spoor valabel is.

Kan mevrouw Lieten de Ideaconsult-studie meer toelichten? Hoe ver staat het ermee? Wat is de concrete opdracht? Zijn de resultaten al geheel of gedeeltelijk bekend?

De heer *Joris Vandenbroucke* denkt dat de noodzaak van dit soort openbaarvervoerplannen duidelijk is. Hij verwijst naar de analyses van deze commissie, naar het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, naar de opeenvolgende beleidsbrieven Mobiliteit. Het wegverkeer is vandaag de dag dominant en de kosten daarvan worden ontoelaatbaar hoog. De kosten zijn verbonden aan congestie, ongevallen, milieu, gezondheidseffecten enzovoort. Transport and Mobility Leuven (TML) heeft de externe kosten van de verschillende modi berekend. Het openbaar vervoer was een factor tien tot honderd keer minder schadelijk dan het klassieke wegvervoer. Die situatie geldt ook in Limburg, het Spartacusplan is dus een absolute noodzaak.

De spreker heeft begrepen dat een aantal factoren de overstap naar het openbaar vervoer kunnen vergemakkelijken: de reistijd, de prijs en het comfort. Precies die drie punten zijn voorname doelstellingen van het Spartacusplan. Hij verwacht dat de uiteenzetting van de heer Miermans de kritiek van Vlaams Belang zal weerleggen. Als Limburg zijn ruimtelijke en economische ontwikkeling afstemt op de nieuwe openbaarvervoerasen, zal de potentie ervan versterken.

De sneltramlijnen lopen over de grens. Wat betalen de Nederlanders precies voor de infrastructuur en de exploitatie? Zijn er afspraken over de tarieven? Kunnen de tarieven van De Lijn zomaar van toepassing zijn in Nederland?

De lijn Hasselt-Beringen wordt tot vreugde van het lid gerekend onder de eerste realisaties. Dat is logisch, want er is een bestaande spoorlijn. Er is sprake van een frequentieverhoging en de invoering van De-Lijn-tarieven. Hoe ver staat het overleg met het NMBS daarover?

De heer *Jan Peumans* vraagt hoe het zit met de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Bij de bespreking van BAM is duidelijk gebleken dat het Rekenhof het belang van risicoanalyses hoog inschat. Is het mogelijk een overzicht te krijgen van de potentieelstudies? Zo zou er een potentieelstudie gemaakt zijn voor een dieselveverbinding op de beroemde lijn 20A tussen Hasselt en Maastricht, waarbij men er toen vanuit ging dat er 600 reizigers per dag nodig waren voor een kostendekking van 40 procent. Er is ook een haalbaarheidsstudie gebeurd over een snelverbinding tussen Hasselt-Bilzen-Maastricht. Ook die lijn had volgens de studiebureaus toen potentie. In de loop der tijden heeft hij geleerd dat men veel kan aantonen met potentieelstudies, maar dat het ook wel eens het tegenovergestelde effect kan hebben.

De eerste kostprijsraming voor het Spartacusproject bedroeg 136 miljoen euro, de tweede 155 miljoen euro, de derde 173 miljoen euro en nu is het 243 miljoen euro. Meer duidelijkheid is nodig om te vermijden dat de overheid zich in ongewenste avonturen stort.

3. Uiteenzetting van de heer Willy Miermans, onderzoeker – docent verbonden aan het Instituut voor Mobiliteit (IMOB)

De heer *Willy Miermans* verwijst naar een studie gemaakt onder de noemer sociaaleconomische potenties voor het Spartacusplan. Er bestaat een omvangrijke internationale literatuur over alle vormen van lightrail en varianten, in heel Europa en zelfs in de Verenigde Staten en verder.

Er zijn twee invalshoeken om een dergelijk project te beoordelen. Vooreerst op korte termijn en op de interne effecten. Dan gaat het vooral over reizigerswinst en ‘modal shift’. Intern wil dus zeggen louter

vervoerskundig, intern, vanuit de vervoersmaatschappij zelf bekeken. Op basis van analoge bestaande projecten in Europa en daarbuiten kunnen echter nog andere effecten gedetecteerd worden. De belangrijkste impact van een netwerkwijziging en een vervoersysteem aanpassing bestaat in de externe effecten op langere termijn. De spreker heeft het dan over de ruimtelijke ontwikkelingen, de ruimtelijke sociaaleconomische ontwikkelingen die door dat soort systemen in beweging worden gezet en duurzaam worden ondersteund.

Het Spartacusproject zal leiden tot een behoorlijke reizigerswinst. De Lijn heeft vergelijkingen gemaakt en ze toegepast op het verplaatsingsgedrag in Hasselt-Diepenbeek-Zonhoven-Genk van drie jaar geleden. Er wonen 270.000 mensen in de lightrailgemeenten of binnen een voor- en natransportafstand van 2,5 kilometer. Die perimeter is zorgvuldig berekend. Op basis van het onderzoek voor verplaatsingsgedrag geeft dat ongeveer 750.000 verplaatsingen per dag. Daarop zijn heel voorzichtige aannames toegepast. Op dit moment is de modal split al 5 percent voor het stads- en streekvervoer. Als dat doorgerekend wordt, komt de spreker tot de geprojecteerde cijfers. De reistijdverhouding auto-openbaar vervoer, de zogenaamde VF-factor, is momenteel bijzonder ongunstig. Door het Spartacusplan wordt het openbaar vervoer zeer concurrentieel, de tram is even snel als de auto. Als de spreker dus rekening houdt met de literatuur en de snelheidswinst, dus de VF-factor, doorrekenend, dan zou theoretisch 60 percent van de verplaatsingen met het openbaar vervoer plaatsvinden. De heer Miermans rekent voorzichtigheidshalve slechts 10 percent. Ook de railbonus wordt mee verdisconteerd en dan komt de spreker tot dit soort cijfers.

Op basis van de studie Ruimtelijke Economie van professor Wim Van Haverbeke en Peter Cabus, over onder meer tewerkstellingsconcentratie, komt men tot een woon-werkpendel die er potentieel mogelijk is. Een aantal industriezones in het Limburgse zullen daar minder van profiteren, tenzij er een heel uitgesproken voor- en natransport aan gekoppeld wordt. De tertiaire activiteiten zijn volgens de studie van Van Haverbeke zeer sterk geconcentreerd in een aantal centra. Dat resulteert in een interessant vervoerspotentieel.

Voornoemde korte termijneffecten leveren zowel aan de onderkant als aan de bovenkant van alle vervoersnetwerken extra bijdragen. De snelbuslijnen maar

ook de voor- en natransportlijnen worden aangepast. Aan de andere kant van de keten komen er ook aansluitingen op intercitylijnen in Maastricht en in Hasselt waardoor de NMBS potentieel een heel aantal reizigers wint.

Als de ruimtelijke aspecten bekeken worden, springen een aantal interessante zones in het oog, bijvoorbeeld Hasselt-Genk als bipool, Maastricht, Maasmechelen. Over lightrail moet worden gedacht in termen van ontwikkelingspolen en vervoersknooppunten. Door Spartacus krijgen bepaalde gebieden ruimtelijke potenties. De spreker denkt onder meer aan Hasselt. Op dit moment zijn er daar al een aantal projecten in ontwikkeling, het masterplan stationsomgeving, de blauwe boulevard aan de Kanaalkom, de Ethiashal, de expansieplannen van de universiteit enzovoort. Die plannen worden extra versterkt door het Spartacusproject.

Het heeft echter weinig zin om met de oude bril naar de ontwikkelingen te kijken. De laatste jaren en allicht ook de komende jaren heeft en zal de stad Maastricht zich vooral op Belgisch grondgebied ontwikkelen. Hetzelfde geldt voor Noord-Limburg waar Lommel en Neerpelt mogelijkheden hebben.

Een aantal knooppunten hebben louter vervoerstechnische betekenis, bijvoorbeeld Helchteren. Andere knooppunten hebben betekenis voor de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving, op loop- of fietsafstand of op afstand van voor- en natransport met het openbaar vervoer. Voorbeelden zijn Hasselt, Genk, de campus in Diepenbeek, Maasmechelen, Maastricht. Ook de Noord-Limburgse gemeenten hebben een vervoersfunctie, een voor- en natransportfunctie en ruimtelijke ontwikkelingspotenties.

In de internationale literatuur is er al enkele jaren sprake van 'transit oriented design', dus ruimtelijke ontwikkeling gekoppeld aan vervoerstechnische systeemontwikkelingen. De stad Hasselt is momenteel met een uitvoerige parkeerstudie bezig omdat men goed weet dat tussen nu en vijf jaar de bereikbaarheid niet meer op de klassieke manier georganiseerd kan worden. Dan wordt dit soort knooppuntenbenadering met onder meer park-and-ridemogelijkheden interessant. Hetzelfde geldt voor de Ethiashal, maar zeker ook voor de universitaire campus. Daarvoor wordt momenteel een schoolvervoerplan ontwikkeld, de parkeercapaciteiten daar zijn absoluut ontoereikend. Een multimodale

aanpak van die problemen creëert complementaire mogelijkheden. In het weekend kan Diepenbeek een park-and-ridefunctie vervullen voor de stad Hasselt, bijvoorbeeld bij manifestaties in de Ethiashallen.

4. Antwoorden van De Lijn en minister Kathleen Van Brempt

Mevrouw *Ingrid Lieten* zegt dat het niet de bedoeling is de reizigers die van de bus naar de sneltram overstappen, als reizigerswinst te beschouwen. De Lijn heeft al op verschillende manieren getracht de reizigerswinst te ramen. Er is immers niet slechts één methodiek. Gelijk welke methode gehanteerd wordt, het zijn alleen de extra reizigers die nu het openbaar vervoer niet gebruiken, die geteld worden.

De vraag over de kostprijsvergelijking tussen de sneltramlijn en de reactivering van de NMBS-infrastructuur heeft De Lijn al beantwoord in september 2007. Vlaams Belang hanteert andere berekeningswijzen. Het spoor Maastricht-Beverst wordt nu sterk gebruikt voor goederenvervoer. De NMBS meldt dat de spoorlijn onvoldoende capaciteit heeft voor twee extra reizigerstreinen per uur. Daarvoor zou er een extra spoor moeten worden aangelegd. De aanleg van een sneltramlijn kost minder dan de aanleg van een extra spoor.

Er zijn de voorbije weken al heel wat vragen geweest over studieopdrachten in het beleidsdomein Mobiliteit, De Lijn heeft zijn gegevens in dat verband in de antwoorden via het secretariaat-generaal van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) geïntegreerd. Grosso modo komt het erop neer dat voor een nieuw openbaarvervoeraanbod verschillende soorten studies nodig zijn, vooreerst om het theoretische concept uit te werken. Dat concept wordt daarna getoetst aan de markt en de vraag en het potentieel. De tweede soort studies bevindt zich op projectniveau, dus het planningstraject. Daarover zijn er de laatste jaren heel wat extra regels bijgekomen. De Lijn moet die regels ook volgen, de overheid heeft geen uitzonderingspositie en moet plan- en project-MER's maken en zo nodig ruimtelijke uitvoeringsplannen laten aanpassen om uiteindelijk tot een bouwvergunning te komen. De ervaring leert dat ook bij pps-constructies de opdrachtgever best over een vergunbaar technisch concept beschikt. Voor een klassieke aanbesteding moet het technische ontwerp tot in detail klaar zijn, met alle technische en onderliggende studies. De studielast voor de overheid is dan groot.

Bij een pps-constructie is het mogelijk om op twee manieren uit te besteden. De eerste werkwijze is dat de overheid enkel de grote lijnen vastlegt die de privépartner dan moet uitwerken, hij is dan ook verantwoordelijk voor het voortraject met de vergunningen. De overheid kan ook het voortraject zelf uitvoeren tot op het niveau van de vergunningen, de privépartner moet dan de onderliggende technische studies doen. De Lijn is best geplaatst om het voortraject uit te voeren. De Lijn heeft ervaring, directe communicatielijnen met de gemeentebesturen en kan best de haalbaarheid toetsen bij de ruimtelijke administraties. Voor het Spartacusplan is dat al in grote mate gebeurd. Als de privépartner dat moet doen, moet hij nog zijn weg zoeken doorheen de administraties en zelf zorgen voor een maatschappelijk draagvlak. Meestal is de privépartner daarvoor minder gewaagd. Meer en meer tracht De Lijn zelf het voortraject voor haar rekening te nemen zodat er een bouwvergunning is vooraleer de opdracht uitbesteed wordt. Op dat moment staat elke partner in voor zijn corebusiness: De Lijn om het project gebruiksklaar te maken, de privépartner voor de technische aspecten van bouw en onderhoud.

De studieopdracht voor het Spartacusplan is uitbesteed op basis van een raamcontract. Als De Lijn telkens een nieuwe aanbesteding uitschrijft, dus voor plan-, project-MER, voor Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP), moet ze veel tijd investeren om elk nieuw bureau op de hoogte te brengen van de stand van zaken. Daarenboven moet elk bureau dan betaald worden om de vorige studies te bestuderen. Elke aanbestedingsprocedure is daarenboven tijdrovend. Een raamcontract betekent dat De Lijn aan het stuur zit en dat zijzelf een deelopdracht geeft als er behoefte is aan een studie. Het raamcontract legt wel de maximale studies vast alsook welke competenties ter beschikking moeten worden gesteld. De Lijn geeft de opdracht als er behoefte is aan een bepaalde studie.

AWV moet het kruispunt Trichterheide sowieso aanpassen. Het is immers een zwart punt. De Lijn bekijkt nu hoe de vrije tram-busbaan meteen kan worden ingepast. De vrije baan kan later omgevormd worden tot tramspoor. Hetzelfde gebeurt met de toegangsweg naar de parking in de Hasseltse stationsomgeving.

De stelplaats is niet inbegrepen omdat er een apart project is. De Vlaamse Regering heeft een lijst van te bouwen of herbouwen stelplaatsen goedgekeurd, ofwel omdat ze te klein zijn, ofwel omdat de gronden gesaneerd moeten worden. De Vlaamse Regering heeft daarvoor beschikbaarheidvergoedingen gere-

serveerd. De stelplaats Hasselt staat op die lijst, zij is te klein en ligt slecht voor de ruimtelijke uitbreidingsplannen voor de stationsomgeving. De Lijn heeft een nieuwe locatie waar een stel- en werkplaats voor bussen komt en tegelijkertijd worden de investeringen voor het onderhoud en de stalling van de tramvoertuigen inbegrepen.

Met de exploitatiekosten bedoelt mevrouw Lieten de kosten voor het personeel dat de voertuigen bedient. Daarvoor zal De Lijn geen privépartner zoeken, zij blijft dat zelf doen. Die exploitatiekosten zijn daarenboven relatief beperkt omdat er bij de volledige realisatie van het Spartacusplan een heleboel buslijnen worden hertekend of verdwijnen. Nu rijden er bussen van Lommel naar Hasselt met een rijtijd van 40 tot 50 minuten. Die lijnen zullen dan vervangen worden door een tramlijn. De buschauffeurs zullen dan met de tram rijden. Daardoor blijven de stijgingen van de exploitatiekosten redelijk beperkt. De investeringskosten en de beschikbaarheidvergoedingen zijn de in het oog te houden factoren om financiële ontsporingen te verhinderen. De Vlaamse Regering heeft De Lijn op dat vlak geresponsabiliseerd. Voor tramlijn 1 krijgt De Lijn een beschikbaarheidvergoeding, gebaseerd op de 55 miljoen euro investeringskosten en daarmee moet zij het doen. Het is aan De Lijn om dat waar te maken.

De vraag of er een privépartner geïnteresseerd zou zijn, rees ook bij het Braboproject. Het zal geen probleem zijn om iemand te vinden die de nodige competenties heeft om het Spartacusplan uit te voeren. Een tweede aspect is echter het rendement. Dat rendement vormt een onderdeel van de beschikbaarheidvergoedingen. Het project Brabo is verdeeld in deelprojecten waarvoor ook de Vlaamse aannemersbedrijven in aanmerking kwamen. Een project van het kaliber van de Oosterweelverbinding is van die omvang dat er internationale bedrijven op af komen. Dat is een heel andere dimensie. De Lijn kiest voor pakketten die klein genoeg zijn voor de Vlaamse aannemers, maar toch voldoende groot zijn. Dat is nodig omdat een bedrijf heel wat studiekosten heeft. Ook voor de privépartner is het een nieuwe manier van werken. Hij is immers gewoon om met een klassieke aanbesteding te werken. Hij moet zijn risico's inschatten, alsook zijn financiële en juridische kosten enzovoort. De Lijn tracht in samenwerking met het pps-kenniscentrum, een goede projectafbakening te maken.

Het Spartacusplan is een visie van De Lijn op hoe het openbaar vervoer in de provincie Limburg moet worden ontwikkeld.

De heer *Johan Sauwens* merkt op dat de heer Stevaert destijds het Spartacusplan heeft voorgesteld.

Minister *Kathleen Van Brempt* wijst erop dat zij ook het Neptunusplan in West-Vlaanderen heeft voorgesteld. Ze staat achter het Spartacus-, het Pegasus- en het Neptunusplan. Daarover mag er geen twijfel bestaan. De Lijn ontwikkelt een plan en gaat dan op zoek naar een breed maatschappelijk draagvlak. Bij het Neptunusplan is dat volop aan de gang, bij het Spartacusplan maar vooral bij het Pegasusplan is dat al verworven. De politieke overheid neemt dan beslissingen op verschillende niveaus. De plannen worden opgenomen in het regeerakkoord. Dat is zo voor het Spartacusplan. De minister pleit ervoor dat de volgende regering dat ook voor het Neptunusplan doet. Dat betekent niet dat de regering het eens is met alle details van de vervoerplannen maar wel dat ze zich engageert om deze vervoerplannen te steunen.

Voorts neemt de regering een aantal beslissingen om het plan uit te voeren. Er zijn drie belangrijke beslissingen. De eerste is het Limburgplan met een eerste prioritisering van de eerste lightrail. De tweede belangrijke beslissing is de goedkeuring van de financiering van het eerste lightrailproject. Met die beslissing reserveert de Vlaamse Regering een beschikbaarheidvergoeding van 55 miljoen euro. Een derde belangrijke beslissing gaat over de financiering van de studie voor de drie lightrailprojecten.

Mevrouw *Ingrid Lieten* beantwoordt nu de vragen over de rapportering over grote infrastructuurprojecten, de risicobeheersing en de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Met het Deurganckdok is er een methode van kosten-batenanalyse ontwikkeld specifiek voor dat type projecten. Op dit moment is er in Vlaanderen eigenlijk nog geen methode gevalideerd voor kosten-batenanalyses voor openbaarvervoerprojecten. De Lijn is daar kennis over aan het vergaren, zowel over interne als over externe kosten. De Lijn zit in een internationale werkgroep om na te gaan hoe andere landen kosten-batenanalyses uitvoeren. Zo wil de maatschappij komen tot een methodiek, specifiek voor openbaarvervoerprojecten.

Voor het Spartacusproject tracht De Lijn zelf al een aantal kosten en baten te verzamelen. De heer Miermans heeft vooral de sociaaleconomische baten bestudeerd. Dat is belangrijk om na te gaan hoe de baten nog beter bereikt kunnen worden. De studie van Ideaconsult die nu besteld is, gaat op zoek naar een kwantificering ervan. De kwantificering zal gebeuren op basis van het verkeersmodel dat in Vlaanderen gangbaar is, alsook op basis van de sociodemogra-

fische factoren, de werkgelegenheidsperspectieven alsook de groeieffecten op lange termijn. De Lijn is zoals gezegd op zoek naar de ideale methodiek, de studie zal allicht veel informatie leveren om de maatschappelijke kosten en baten nauwkeuriger te bepalen. De Lijn is bereid de studieresultaten te komen toelichten. De Lijn heeft ook afspraken gemaakt met AWW om samen een methodiek uit te werken.

Voor de grote infrastructuurprojecten is er een model van risicobeheersing. Het Spartacusplan valt niet onder die noemer. Het plan is groot, maar wordt per gevalideerd deelproject uitgevoerd. De eerste as Hasselt-Maastricht valt nog niet binnen de marges. De Lijn heeft zich wel voorgenomen om de methodiek voor de grote infrastructuurprojecten ook toe te passen op de Spartacusprojecten.

De samenwerking met de NMBS is cruciaal op verschillende fronten. Op de eerste plaats is er infrastructuur die De Lijn wil delen. Op de tweede plaats zou de NMBS haar exploitatiemodel moeten aanpassen, bijvoorbeeld op vlak van frequentie of amplitudes. Op de derde plaats zouden De Lijn en de NMBS tot een tariefovereenkomst moeten komen zodat de tarieven geen rol spelen in de keuze van de reizigers. Dat zal een concurrentieslag tegengaan.

Op conceptueel vlak (niet gericht op het Spartacusplan) heeft de NMBS-holding anderhalf jaar geleden een werkgroep met de regionale vervoersmaatschappijen geïnstalleerd. Doel is het thema van lightrail samen te ontrafelen. Zeker in het begin verliepen de besprekingen moeizaam. De Lijn heeft tijd nodig gehad om aan de vertegenwoordigers van de NMBS duidelijk te maken dat de vervoersmaatschappij en de spoorwegen geen concurrenten zijn maar samen moeten werken. Namens De Lijn neemt mevrouw Lieten, samen met de directeur De Lijn-Limburg, momenteel de heer De Fré, deel aan de stuurgroep. De heer Peter Van Overvelt, die als projectmanager veel tastbare en praktische ervaring heeft, neemt deel aan de verschillende werkgroepen.

Een van de werkgroepen bespreekt specifiek de infrastructuur. Die werkgroep kijkt op basis van casestudies naar de technische aspecten en de veiligheidsaspecten. Hij inventariseert de problemen en zoekt naar oplossingen. De werkgroep rapporteert aan de stuurgroep.

De tweede werkgroep bestudeert de juridische aspecten. Dat is belangrijk omdat het twee overheden betreft, de federale en gewestelijke overheid, met elk eigen reglementen. De federale overheidsreglemente-

ring over de spoorwegen is redelijk complex en De Lijn moet haar positie daartegenover bepalen. De reglementering van de federale overheid over hoe een andere exploitant toegang kan krijgen tot de spoorweginfrastructuur is belangrijk. Voorts worden ook de Europese richtlijnen onder de loep genomen. Zeker op vlak van veiligheid streeft Europa naar harmonisatie.

Een derde werkgroep buigt zich over het rollend materieel. Hij kijkt vooral welke soort bestaand materieel er kan worden gebruikt. Er zijn heel veel verschillende types, lightrail is immers een containerbegrip. De kusttram hoort immers ook tot de lightrail, maar lijkt meer op een tram. Andere types lijken meer op een trein. De werkgroep tracht de specificaties van de verschillende voertuigen uit te klaren en na te gaan welke voertuigen welke eisen stellen aan het netwerk en aan de veiligheid. Het Spartacusproject is een van de cases die bestudeerd wordt.

Er is ook een specifiek overlegplatform voor de veiligheidsprocedures. Dat staat nu op het punt de theoretische besprekingen te verlaten en over te gaan tot een testrit op een spoor van de NMBS met een type voertuig dat De Lijn wil gebruiken. De voorbereiding van de testrit is een leertraject voor de NMBS en De Lijn. De testrit zal hopelijk een mijlpaal vormen in de samenwerking met de NMBS.

De Lijn heeft samen met de NMBS het containerbegrip lightrail ontrafeld. Lightrail kan op verschillende manieren ingevuld worden, afhankelijk van op welke infrastructuur het voertuig zal rijden, wie verantwoordelijk is voor de exploitatie en onder welke regels, federaal of gewestelijk, het valt. De Lijn en de NMBS hebben nu een classificatie bereikt waar beide mee akkoord gaan. Een eerste categorie zijn de niet-gemengde projecten. Dan zijn de lijnen alleen voor dat specifieke project aangelegd, de exploitatie valt onder de gewestelijke besluitvorming en gebeurt met personeel van de gewestelijke vervoersmaatschappij. De tarieven van de gewestelijke vervoersmaatschappij gelden. Een goed voorbeeld is de kusttram, maar het zou even goed een lijn uit het Spartacusplan kunnen zijn waarvoor er geen interferentie is met de infrastructuur van de NMBS.

Daarnaast zijn er drie gemengde situaties mogelijk. Het kan gaan om de vervanging van een bestaande treinreizigersdienst met een heavyrail door lightrail. Het lightrailvoertuig is goedkoper, kan sneller optrekken en meer stopplaatsen aandoen. Dergelijke lijn kan even goed door de NMBS uitgebaat worden. Een tweede gemengde situatie is een combinatie van

een NMBS-net met een stadsnet. De exploitatie zou dan volledig door De Lijn of door de NMBS kunnen gebeuren of beide diensten zouden kunnen samenwerken. Het kan ook dat elk deel door een andere dienst geëxploiteerd wordt met eigen personeel en eigen lightrailmaterieel. Bij lightrail kunnen de verschillende lijnen dus onder een andere exploitant vallen.

Kortom, De Lijn en de NMBS hebben het probleem geobjectiveerd en kunnen nu proberen na te gaan hoe de samenwerking op elk deelaspect kan worden georganiseerd. Op aparte lijnen zijn de veiligheidsproblemen heel anders dan als twee maatschappijen samen gebruik maken van een lijn. Dat laatste geval is volgens mevrouw Lieten niet zo gemakkelijk. De regels zijn complex en dat vergt nog veel tijd en maatwerk. Daar komt nog bij dat het NMBS-netwerk op de meeste plaatsen een hoge bezetting kent, niet alleen voor het personenvervoer maar ook voor goederenvervoer. Per lijn wordt nagegaan of er nog extra capaciteit mogelijk is. Voor de lijn naar Maastricht acht de NMBS het onmogelijk om nog twee reizigers-treinen per uur extra te laten rijden, een extra spoor is dus in elk geval nodig. Dan moet afgewogen worden of het efficiënter is een spoorlijn door de NMBS te laten aanleggen of een sneltramlijn door De Lijn. Dat vergt een kosten-batenanalyse.

Voor het Spartacusproject bestaat er al een aantal jaren een stuurgroep. Van die stuurgroep maken vertegenwoordigers van de NMBS, van de diensten ruimtelijke ordening en ruimtelijke planning, van AWW en van het provinciebestuur deel uit.

Op de vraag van de heer *Johan Sauwens* of Infrabel, de beheerder van de infrastructuur deel uitmaakt van de werkgroep, antwoordt mevrouw *Ingrid Lieten* dat er aan Infrabel is gevraagd te participeren aan de deelwerkgroepen. In elk geval praat De Lijn overkoepelend met Infrabel.

Het tracé naar Maastricht verloopt over Lanaken. In eerste instantie had De Lijn een traject uitgetekend dat zo snel mogelijk naar het station van Maastricht leidde. Daarover is er met de stad gepraat. Ondertussen actualiseert de stad zijn visie over het openbaar vervoer en gaat hij na of eventueel via een verlenging van het tracé, de tram beter geïntegreerd kan worden in zijn netwerk. Dat heeft gevolgen voor de kostprijs, De Lijn betaalt uiteraard alleen de kosten op Belgisch grondgebied. Ook de consequenties op de rittijden spelen echter een rol. Het Spartacussysteem

is opgebouwd uit knooppunten en de knopen moeten om het halfuur bereikt worden, anders valt het model in het water. De Lijn praat daarover met de stad Maastricht. Het tracé in Maastricht zelf ligt nog niet vast.

De heer *Johan Sauwens* benadrukt dat de tijdswinst dreigt verloren te gaan door de snelheid waarmee de voertuigen de stad kunnen doorkruisen. De bepaling van het tracé in de stad is dus uitermate belangrijk. De project-MER wordt morgen in Hasselt toegelicht. Zal Maastricht mee betalen aan het project? Heeft een of andere Nederlandse autoriteit of vervoersmaatschappij toegezegd om mee te betalen?

Mevrouw *Ingrid Lieten* verwijst naar een beslissing over het eerste tracé. Ze is niet op de hoogte van een beslissing van de stad Maastricht. Zo ver is het nog niet. In mei zou de gemeenteraad van Maastricht beslissen.

Op de vraag van de heer *Johan Sauwens* of het tracé gelijk is aan dat voor het goederenvervoer tussen Lanaken en Maastricht, antwoordt de heer *Peter Van Overvelt*, projectmanager dat het tracé hetzelfde is maar dat er een apart spoor komt voor reizigersvervoer. Op Belgisch grondgebied is er een wisselcomplex in Lanaken. De capaciteit van het huidige spoor maakt bijkomend reizigersvervoer onmogelijk. Het huidige spoor zal worden verdubbeld, van die gelegenheid wordt gebruikgemaakt om het station dat vandaag aan de verkeerde kant van de gewestweg ligt, aan de kant van het dorp aan te leggen. Op die manier wordt het volledige net verbeterd. Dat maakt deel uit van de MER-studie waarvan de ontwerptekst morgen toegelicht wordt.

Mevrouw *Fientje Moerman* vraagt of Infrabel geen deel uitmaakt van de overlegstructuur met de NMBS.

Mevrouw *Ingrid Lieten* antwoordt dat alle geledingen van de NMBS vertegenwoordigd zijn in de overlegstructuur, namelijk de holding, de infrastructuur en de exploitatie.

Het aandeel van de LRM in het Spartacusproject is beperkt. Haar inbreng is gelijk aan de inbreng van BAM in het Braboproject, namelijk een gedeeltelijke financiering van het startkapitaal voor de SPV. De Lijn zorgt zelf via haar dochter Lijninvest voor het andere deel van de startfinanciering. Lijninvest wordt dan minderheidsaandeelhouder en dat betekent dat

de financieringslast gedeeld wordt door Lijninvest, de LRM en de privé-aandeelhouder. De LRM zal die investering evalueren zoals ze andere rendementsgebonden investeringen evalueert. De Lijn wacht op een beslissing daarover.

Ook over de tarieven wordt er met de NMBS gepraat. Een geïntegreerd concept zoals het Spartacusproject kan maar maximaal renderen bij een tariefintegratie. Dat betekent niet dat alles hetzelfde moet zijn, maar dat er een duidelijke hiërarchie is. De gesprekken zijn gestart, maar er zijn nog tal van hindernissen te nemen.

De heer *John Vrancken* blijft op zijn honger zitten wat de vragen over de studies betreft. Welk deel van de studiekosten gaat specifiek over het Spartacusplan? Wat kost de Ideaconsult-studie?

Mevrouw *Ingrid Lieten* zegt dat de 12,8 miljoen euro een raming is van alle studies voor de drie sneltramlijnen. Het raamcontract loopt tot 2014. Als de Vlaamse Regering zou beslissen om de sneltramlijn naar Maasmechelen, naar Neerpelt-Lommel aan te leggen, zal dat bedrag besteed worden aan die studies. De studie van Ideaconsult is daar niet inbegrepen.

De heer *Peter Van Overvelt* zegt dat de kostprijs van die studie 70 tot 80.000 euro bedraagt.

De heer *John Vrancken* zegt dat het er toch maar weer bijkomt. Volgens de minister zou de 12,8 miljoen euro ook een MER-studie omvatten. Nu zegt De Lijn dat de MER-studie klaar is. Komt er dan een bijkomende MER-studie?

Mevrouw *Ingrid Lieten* zegt dat de procedure om die studieopdracht te gunnen een hele tijd aangesleept heeft. De wet op de overheidsopdrachten schrijft trouwens een tijdrovende procedure voor. Daarom heeft de raad van bestuur de opdracht gegeven om de plan-MER voor de eerste lijn alvast te starten. Die studie is apart aanbesteed, zit dus niet in de 12,8 miljoen euro en is bijna klaar. De volgende MER-studies zullen wel in het raamcontract passen.

De heer *John Vrancken* wil benadrukken dat Vlaams Belang niet tegen een betere mobiliteit in Limburg is. Een kritische kijk op het Spartacusplan op zich en dan vooral op de verbinding tussen Hasselt en Maastricht is nodig. Zeker aangezien een kleine aanpassing volstaat om de lijn 20 te reactiveren. De NMBS voert dan wel het frequente goederenvervoer op die lijn als bezwaar aan, maar de reactivering van

lijn 20 betekent niet alleen de ontsluiting van Limburg, maar ook een verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Ruhrgebied.

Een bijkomende spoorlijn, gefinancierd door de NMBS zou volgens mevrouw Lieten duurder zijn dan de twee bijkomende (sneltram)lijnen tussen Maastricht en Hasselt. Is die kosten-batenanalyse gemaakt? Is dat berekend? De spreker kan zich bezwaarlijk voorstellen dat een bijkomend spoor met bestaande NMBS-infrastructuur duurder zou zijn dan een volledige nieuwe infrastructuur van tramlijnen met lightrailtrams, met stelplaatsen, met onderhoudsplaatsen enzovoort.

Mevrouw *Ingrid Lieten* herinnert eraan dat noch De Lijn, noch het Vlaamse Gewest kan beslissen over de reactivering van spoorlijnen. Beleidsmensen in Limburg dringen al 30 jaar aan op een reactivering van dat spoor, maar tot nog toe heeft de NMBS dat nog niet in haar investeringsprogramma opgenomen. Die vraag moet dus aan de NMBS gesteld worden.

Een kilometer spoor voor een heavyrailvoertuig is duurder dan een kilometer spoor voor een lightrailvoertuig. Heavyrailvoertuigen zijn immers zwaarder, dus de investeringen zijn zwaarder. Daarenboven zijn de veiligheidsnormen cruciaal. Voor lightrail die apart rijdt, gelden heel andere veiligheidsmaatregelen. Bij de sneltram bijvoorbeeld rijdt de chauffeur op zicht. Een machinist in de trein heeft heel andere veiligheidsmaatregelen nodig, de signalen verlopen geautomatiseerd. Dat veiligheidsaspect zorgt ook voor een groot prijsverschil. Daarnaast is er nog een exploitatieaspect. Voor lightrail is een chauffeur voldoende, in een trein zijn er minstens twee personen in het voertuig aanwezig. De exploitatie van lightrail is dus goedkoper.

Het verbaast minister *Kathleen Van Brempt* dat Vlaams Belang er zo'n probleem van maakt dat het Vlaamse Gewest zijn bevoegdheid maximaal uitoefent. Onder meer door de consequente uitvoering van de plannen en het overleg, zijn de geesten wel gerijpt, maar het blijft een heikel punt voor de NMBS. Vlaanderen wil niet wachten tot de NMBS meer investeert in het openbaar vervoer. Die aanpak zal ook in de andere provincies doorgevoerd worden.

Inzake openbaar vervoer is het vooral belangrijk in te schatten of de lijnen reizigers zullen aantrekken. De studies bewijzen dat ze voldoende potentie hebben. In Vlaanderen is er echter geen enkele lijn rendabel. Een kosten-batenanalyse in openbaar vervoer

stoelt dus op de overtuiging dat openbaar vervoer nodig is. Hoe hoogwaardiger het aanbod, hoe meer mensen overtuigd worden om het openbaar vervoer te nemen. Dat blijkt uit de ervaringen. Een lightrail is een beter antwoord op de behoeften dan een bus. Dat is voor de minister voldoende om te investeren in de eerste lijn.

De heer *Joris Vandenbroucke* leest de conclusie van de studie Miermans voor: “De belangrijkste conclusie is dat de ruimtelijke ontwikkeling de komende decennia op de openbaarvervoertracés moet worden afgestemd om de potentiële markten structureel te versterken.” In welke mate zijn er nu al garanties dat die conclusie in Limburg gevolgd zal worden? Is het Spartacusplan vergeleken met de ruimtelijke structuurplannen van de gemeenten, de provincie en het gewest om na te gaan of de potentiële markt effectief aangeboord zal worden?

Elders leest het lid dat er in de buurt van lightrailhaltes vaak sprake is van kantoorontwikkeling en nieuw vloeroppervlak voor de distributiemarkt, dus shoppingcentra en dergelijke. Het lid pleit voor aandacht voor de kwaliteit van de ruimtelijke ontwikkeling. Heeft de heer Miermans daar een zicht op? In de studie staat ook dat een positief imago, goede marketing, goede communicatie krachtige promotoren zijn voor indirecte effecten van de lightrail. De indirecte effecten moeten juist zorgen voor het extra potentieel. Hoe zal De Lijn dat concept promoten en werken aan haar imago? Het lid hoopt dat een en ander beter zal verlopen dan bij de Oosterweelverbinding.

De heer *Willy Miermans* zegt gesprekken gehad te hebben met diverse medewerkers van de departementen ruimtelijke ordening en ruimtelijke planning. De diverse structuur- en bestemmingsplannen zijn tegen het licht gehouden en er is nagegaan waar ze matchen of afwijken. De knooppunten met ruimtelijke potentie mogen niet beperkt blijven tot de shoppingcentra. De vervoersknoop in Helchteren krijgt bijvoorbeeld louter een transferfunctie. Voor een aantal knooppunten zijn de ontwikkelingen al op de sporen gezet, bijvoorbeeld het station Hasselt, de dienstzone in Genk.

Mevrouw *Ingrid Lieten* wijst op het dynamische marketingbeleid van De Lijn sinds haar ontstaan. Ook voor dit plan zal De Lijn een specifieke marketingaanpak ontwikkelen. Nu focust De Lijn zich op het draagvlak en de communicatie met de stakeholders. In de studieopdracht zijn ook middelen vrijge-

maakt om vooral met de gemeentebesturen, met de provinciebesturen aan het draagvlak te werken en ervoor te zorgen dat de opmerkingen en de suggesties uit de studie-Miermans gevolgd worden. Naarmate het project en de indienstnemingstermijnen duidelijker worden zal De Lijn een specifiek marketingplan ontwikkelen.

De heer *Dirk de Kort* is ontgoocheld dat er voor dergelijke belangrijke projecten geen maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt wordt. Als er dan geen eenduidige methodiek is, zijn nog altijd bepaalde vergelijkingen mogelijk. De studie zal allicht de vergelijking gemaakt hebben tussen een klassiek tramlijnproject en een busproject. Het lid heeft zich door een deskundige laten wijsmaken dat als er elke drie minuten een voertuig langskomt, een gelede bus ongeveer 2400, een tram 5700, een metro 18.000 personen per uur vervoert. Dan moet slechts berekend worden hoeveel reizigers er zijn, om de keuze van het vervoersmiddel te bepalen. Voor het Spartacusplan is er meestal sprake van twee trams per uur, voor het traject Hasselt-Genk is dat vier trams per uur. De Lijn vervoert ongeveer 48 miljoen reizigers. Het is de bedoeling om dat aantal met 50 percent te verhogen tot ongeveer 68.000 reizigers per dag. Op dit moment bedragen de vervoersontvangsten 12 miljoen euro, met 50 percent extra betekent dat 6 miljoen euro. Worden de investeringen op een goede manier gedaan? De spreker neemt aan dat de kostprijsvergelijkingen gemaakt zijn.

Volgens mevrouw *Ingrid Lieten* is de eerste vraag welk soort verbinding ingevuld moet worden. Voor lange verplaatsingen (dus over meer dan twaalf kilometer), met een hoge commerciële snelheid, en een beperkt aantal stopplaatsen is een trein meest geschikt. Als er geen trein is, zoals op bepaalde plaatsen in Limburg, moet worden nagegaan of het zinvol is een treinspoor aan te leggen, of nieuwere moderne concepten van lightrail. Op dat moment is de kosten-batenanalyse absoluut in het voordeel van de lightrail omdat de investeringskosten en de exploitatiekosten lager zijn dan voor een trein. Voor korte trajecten met veel stopplaatsen en een lagere commerciële snelheid, omdat ze tussen het gewone verkeer verlopen, zijn bussen het meest geschikt. Die inhoudelijke hiërarchie moet eerst gemaakt worden. Nu rijden er bussen van Lommel naar Hasselt omdat er geen spoorverbinding is. De schoolkinderen doen er met snelbussen ongeveer een uur over. De kinderen hebben geen andere keuze, maar om andere reizigers te overtuigen, is een hoogwaardiger aanbod nodig. Daarvoor moe-

ten de kosten en baten van een trein en een lightrail afgewogen worden.

De spreker heeft niet gezegd dat De Lijn geen kosten-batenanalyse maakt maar wel dat er geen eenduidige, gevalideerde methodiek voor openbaarvervoerprojecten bestaat. De Lijn is die aan het ontwikkelen op basis van benchmarking en internationale werkgroepen. De investeringskosten en de directe opbrengsten zijn niet zo moeilijk te bepalen, de externe kosten op het vlak van duurzaamheid, verkeersveiligheid, ruimtegebruik zijn moeilijker te bepalen. De Lijn tracht nu met buitenlandse collega's en diverse universiteiten tot een aanvaardbare methodiek te komen.

De heer *Dirk de Kort* vraagt of er een vergelijking gemaakt is tussen een lightrail en een snelbus op een aparte bedding.

Mevrouw *Ingrid Lieten* bevestigt dat. Een snelbus is beperkt op het vlak van comfort, capaciteit en snelheid. Dat is het grootste probleem. De snelbuslijn van Lommel naar Hasselt is ondertussen verdubbeld, dat vergde de aanwerving van een bijkomende chauffeur. Dat betekent dat de exploitatiekosten verdubbelen. De investeringskosten voor een snelbus met aparte baan zijn uiteraard lager, maar de exploitatiekosten van een sneltram zijn lager. Sneltrams hebben immers een grotere capaciteit.

De heer *Flor Koninckx* beaamt dat nieuwe lijnen met meer comfort nieuwe verplaatsingen creëren. Hij is voorstander van het nieuwe systeem maar dat moet er vooral voor zorgen dat zoveel mogelijk automobilisten de overstap naar het openbare vervoer maken. Is het mogelijk te berekenen hoeveel personen door de Spartacuslijnen de overstap van de auto naar het openbaar vervoer zullen maken?

De heer *Willy Miermans* heeft begrepen dat dit een onderdeel vormt van de Ideaconsult-opdracht. Dat zal met het multimodale verkeers- en vervoersmodel Limburg de modal shift kunnen doorrekenen. Die berekeningen zijn natuurlijk altijd onderhevig aan bepaalde betrouwbaarheidsmarges. Het is belangrijk de effecten van het Spartacusplan op middellange en lange termijn te beoordelen. Voor de eerste sneltram rijdt zullen een aantal centra andere ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen kennen. Uit alle mogelijke studies en onderzoek blijkt dat de modal split vooral gestuurd wordt door parkeerbeleid. Er is net een tournee bezig om het parkeervademecum van

de Vlaamse overheid te presenteren. In alle steden en gemeenten is parkeren momenteel een 'hot issue', ook in de Spartacusgemeenten.

In Hasselt en Genk zijn op tien jaar tijd 4500 bouwvergunningen afgeleverd. Niet alleen de locatie maar ook het parkeerbeleid, zullen ervoor zorgen dat de modal split zal werken. Uiteindelijk hoeft de overheid zich momenteel niet te druk te maken over rekeningrijden, steden en gemeenten kunnen immers een grote vervoersimpact hebben door hun parkeerbeleid. De spreker is ervan overtuigd dat het parkeerbeleid de modal split enorm kan wijzigen.

Op de noord-zuidas is dat evident, momenteel zijn er daar 60.000 auto's per dag op de Kempensesteenweg in de richting van Hasselt. Dat is absoluut boven het verzadigingspunt. Binnen de kortste keren zal er op die lijn een 'park-and-ridesysteem' ontstaan waardoor automobilisten blij zijn dat ze niet in de file moeten staan. De parameters zullen echter mee afhankelijk zijn van het parkeerbeleid.

De waarnemend voorzitter, de heer *Jan Peumans* wijst erop dat de vraag over de financiële engagements tot nog toe, nog niet beantwoord is. Dat is zeker belangrijk gezien de prijsstijging van 136 tot 243 miljoen euro. Hij vraagt om daar schriftelijk op te antwoorden, alsook om een overzicht te bezorgen van alle studies die tot nog toe gebeurd zijn.

5. Bijkomende schriftelijke antwoorden

Wat de uiteenlopende cijfers voor Spartacus betreft, kan De Lijn volgende verduidelijking meegeven:

- 136 miljoen euro in brochure concept Spartacusplan van versie van mei 2004 en die van september 2004;
- 155 miljoen (inclusief onder andere de uitbreiding van Neerpelt naar Lommel die oorspronkelijk niet voorzien was);
- 173 miljoen (inclusief aandeel De Lijn in bijkomende tunnel te Diepenbeek, uitbreiding bovenleiding tussen halte Kinopolis en Universiteit Hasselt campus Diepenbeek);
- 243 miljoen (inclusief stel- en werkplaats 70 miljoen euro voor tram en bus).

Opmerkingen sneltramtracé lijn 1 Hasselt - Maas-tricht:

- grondverwerving en aanleg infrastructuur in Nederland is niet in de raming voorzien;
- aanleg van de busbaan tussen Koningin Astridlaan (Hasselt) en Dusartplein (Hasselt) wordt geraamd op: 3,4 miljoen euro (eventueel te voorzien in het budget doorstroming);
- er is geen volledige heraanleg van de Groene Boulevard tussen Kanaalkom en Dusartplein voorzien. Bovendien werd ervan uitgegaan dat de collector onder de Mouterijstraat kan behouden blijven;
- kostprijs voor het verplaatsen van nutsvoorzieningen werd nog niet geraamd. Deze is dus niet inbegrepen;
- kosten overige overheden (aanpassingen aan wegenis, openbare verlichting, fietspaden, parkeerplaatsen) niet inbegrepen.

Opmerkingen Hasselt - Genk - Maasmechelen:

- voor de raming wordt uitgegaan van de voorkeursvariante van De Lijn (langs De Maten naar Genk en door het Nationaal Park);
- er is bovenleiding voorzien in Genk tussen halte Europahal en halte Shopping;
- de kostprijs voor de overige besturen (aanpassing wegenis, fietspaden, voetpaden enzovoort) is niet geraamd. Een volledige heraanleg van de Europa-laan te Genk is niet voorzien;
- kostprijs voor het verplaatsen van nutsvoorzieningen werd nog niet geraamd.

Opmerkingen lijn 3: Hasselt - Neerpelt - Lommel:

- de aanleg van het extra spoor tussen Hasselt en Y-Houthalen, alsook aanpassing van de signalisatie zijn ten laste van Infrabel;
- de eindhalte te Lommel werd voorlopig voorzien op de N71. Hier dient nog verder studiewerk te gebeuren;
- kostprijs voor het verplaatsen van nutsvoorzieningen werd nog niet geraamd.

Overzicht studies

2005: Goudappel; Implementatie lijnennet, opdracht-code

2005-2006: Goudappel; Knooppunt Noord-Limburg

2006-2008: Arcadis Aeolus Projectmer sneltramlijn Hasselt - Maastricht

2005-2006: Libost Topografische opmeting lijn 1

2007: Mint ontwerp modelstructuur Spartacus

2006: THV Limo Startnotitie Eindhoven

2005: THV Limo Topografische opmeting As-Maasmechelen (spoorlijn 21b)

2007: Tritel Vuistregels Spartacus (ifv verkeersmodel)

2005: Goudappel Startnotitie grensoverschrijdende spoorverbindingen (Maastricht en Sittard)

2005-2007: IMOB Sociaal economische potenties voor Spartacus (deel 1 en deel 2)

2006: TUC Rail Studie gebruik van de brug te Godsheide met licht dieselmaterieel

2008: Vlaamse Gemeenschap Opmaak gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan sneltramlijn 1 (Diepenbeek - Bilzen)

2007: De Lijn Concept streefbeeld

2007: Ideaconsult Kwantificeren socio-economische potenties

2007: Goudappel en Coffeng Beknopte studie lijnennet in noordoost Limburg

III. DE LIJN EN HET GEWESTELIJK EXPRES-NET (GEN)

1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal De Lijn

Mevrouw *Ingrid Lieten* licht de overlegstructuur van het GEN toe. De vier openbaarvervoermaatschappijen maken deel uit van de operationele groep, die

ressorteert onder een stuurgroep en het executieve comité van ministers. De operationele groep coördineert de werkzaamheden en tracht de samenwerking te bevorderen.

In de huidige vorm en hoedanigheid heeft de operationele werkgroep voor het eerst vergaderd op 17 januari 2008. De Lijn werd toen vertegenwoordigd door de heer Francy Peeters, directeur van De Lijn Vlaams-Brabant. De operationele groep is opgericht, dat betekent echter niet dat er voorheen geen overleg was. De formele aspecten van het GEN-akkoord zijn echter ondertussen uitgevoerd. Onder de operationele groep zijn er nog vier werkgroepen over de prijs, de plaats, promotie en het product. De GEN-studie is al verschillende jaren oud. Vlaams-Brabant eindigt echter niet bij Brussel, dus heeft ook Vlaams-Brabant toekomstplannen gemaakt voor de hele provincie en heeft daar de resultaten van de GEN-studie in geïntegreerd. De Lijn heeft het GEN geïntegreerd in het toekomstperspectief van Vlaams-Brabant. De uitvoering daarvan is gestart.

De studie over het Pegasusplan Vlaams-Brabant is ondertussen uitgevoerd. Het gaat eigenlijk over verschillende studies, voor het GEN-netwerk, voor het Brabant-Brussel-net (of BB-Net), onder leiding van gouverneur De Witte. Ook de gemeentelijke mobiliteitsplannen, het tienjarenplan Leuven en de plannen voor een toegankelijke luchthaven zijn daarin geïntegreerd.

Het Pegasusplan Vlaams-Brabant houdt een frequentieverhoging van de streeklijnen van en naar Brussel en Leuven in, de ontwikkeling van een nieuw snelnet, de toevoerlijnen naar de GEN-treinstations en -busstations. Voorts zijn er heel wat toevoerlijnen naar de werkgelegenheidszones Zaventem-Vilvoorde. Die zijn door de Vlaamse Regering opgepikt en in START (START staat voor Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de regio Zaventem) geïntegreerd. Het Pegasusplan tracht ook de Vlaamse Rand te verbinden zonder elke keer door Brussel te passeren. In het Pegasusplan worden ook de maatregelen van basismobiliteit geïntegreerd met belbussen, extra streeklijnen en een verhoging van de frequentie en de amplitude.

Dat resulteert in een concreet plan dat al enkele jaren bekend is. Doorstroming vormt daarvan een belangrijk onderdeel. Het gaat immers vooral over busverbindingen en die kunnen pas succesvol zijn bij een goede doorstroming. Bij het nieuwe aanbod is dus meteen gekeken naar de noodzakelijke randvoor-

waarden, met als resultaat een programma van vrije busbanen op de 23 hoofdassen. De Lijn tracht dat te realiseren met het agentschap Wegen en Verkeer en met het Brusselse Gewest.

De Lijn verwacht door het plan 35 miljoen extra reizigers per jaar en een aanzienlijke verhoging van de kostprijs, vooral voor de exploitatie. Het Pegasusplan ambieert de creatie van elf snelbuslijnen, frequentieverhogingen op de streeklijnen van en naar Brussel en Leuven, maar ook van extra toevoerlijnen naar GEN-stations en naar de luchthaven van Zaventem.

Tot nog toe is er al heel wat gerealiseerd. Dat is ofwel betaald met het netmanagement of het START-budget. Een deel van de middelen komt ook van basismobiliteit. Het gaat om frequentieverhogingen op de streeklijnen, om snelbussen op de lijnen Ninove-Brussel, Aalst-Asse-Brussel, Leuven-Tervuren-Brussel, Boom-Londerzeel-Brussel, Keiberg-Brussel en dertien rechtstreekse lijnen naar de luchthavenregio.

De luchthaven is een van de aantrekkingspolen van het GEN, naast de Europese wijk en het station. De Lijn heeft daar haar steentje toe bijgedragen, de minister heeft er extra middelen voor vrijgemaakt. De voorbije twee jaar zijn er heel wat toevoerlijnen bijgekomen. Voor 2008 en 2009 zijn er nog frequentieverhogingen op de streeklijnen naar Brussel gepland, alsook toevoerlijnen naar de GEN-busstations Boom, Willebroek, Londerzeel, Ninove. Ook de rechtstreekse lijnen naar de luchthaven vanuit Mechelen en Hoeilaart moeten nog opgewaardeerd worden.

De budgetten van netmanagement zullen in 2008 een sneldienst tussen Brussel en Aalst mogelijk maken, en voor 2009 zijn frequentieverhogingen op lijn 358 en sneldiensten tussen Brussel en Keerbergen, Brussel en Ninove en Brussel en Boom voorgesteld.

De assen die nog te plannen en dus nog te financieren zijn, zijn de sneldiensten Brussel-Humbeek, Brussel-Leuven, Brussel-Waver, Brussel-Halle, Brussel-Dendermonde, Mechelen-Brussel en de uitbreiding van de sneldiensten Brussel-Leuven, Brussel-Ninove, Brussel-Boom, Brussel-Keerbergen, Brussel-Aalst. Voorts zijn er nog frequentieverhogingen gepland op de streeklijnen van en naar Brussel. Daarvoor is het uitkijken naar de besluiten van de Vlaamse Regering.

De Lijn heeft hard gewerkt aan haar deel van het GEN en heeft daarvoor intensief overlegd met haar

collega's van de NMBS en de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) en hoopt de rest van het plan uit te voeren in de komende jaren.

2. Vragen van de leden

De heer *Wim Van Dijck* vraagt of De Lijn al zicht heeft op het succes van de bijkomende inspanningen voor de ontsluiting van de zone Zaventem-Vilvoorde. Wat is de reizigerstoename en de modal split? Wat de transversale verbindingen betreft, zouden er al een aantal schakels van de ringverbinding gerealiseerd zijn. Welke schakels moeten nog worden gerealiseerd? Wat zijn de geplande uitvoeringstermijnen?

De visie en de plannen van MIVB en De Lijn stroken niet noodzakelijk. De MIVB ziet het vaak breder dan de realiteit zal toelaten. Zowel De Lijn als de MIVB hebben hun plannen toegelicht in de vergadering van de stuurgroep in september 2007. Hoe verhouden die plannen zich?

De toevoerlijnen naar de GEN-trein- en busstations bevinden zich nu blijkbaar nog in fase 1. Die fase is overeengekomen in Raversijde in 2004. Zal de einddatum van 2010 gehaald worden, gelet op de vertraging van het GEN-dossier? In het jaarverslag 2006-2007 staat duidelijk dat het GEN substantieel vertraagd is.

De doorstroming is belangrijk. Het permanente secretariaat houdt zich bezig met de begeleidende maatregelen, onder meer de parkings en de doorstroming. Hoe verhoudt een en ander zich? Doet De Lijn gewoon verder met de maatregelen voor doorstroming die zij belangrijk vindt, en spreekt zij daarover af met het gewest en de gemeenten of wordt dat samengebracht in de GEN-structuren?

Zijn er al budgetten voor de plannen van 2009?

In artikel 13 van de GEN-overeenkomst is sprake van een behoefteonderzoek. De aanbesteding van die studie zou zich in de eindfase bevinden maar er zou nog een protocol moeten worden ondertekend. Is dat ondertussen gebeurd en zijn de contracten ondertekend? Wanneer worden de resultaten van de studie verwacht?

De tariefintegratie is een heikel punt. Fase 1 zou gerealiseerd zijn, de verdere afwikkeling is nu in handen van de operationele groep. Is de eerder door

de minister genoemde deadline voor het ene ticket, namelijk 2010, nog realistisch?

Het GEN kan een impact hebben op de stadsvlucht. Dat debat wordt nu ook gevoerd in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Een deel van de inspanningen kan immers teniet gedaan worden als er een significante invloed is op de stadsvlucht. Het is niet omdat een inwijkeling in de Rand voor zijn woonwerkverkeer het openbaar vervoer gebruikt, dat hij zich voor alle verplaatsingen bedient van het openbaar vervoer. Dan heeft de spreker het nog niet over de verstedelijking, de verfransing en alle andere neveneffecten. Het lid blijft aandringen op serieus cijferwerk dienaangaande.

Mevrouw *Fientje Moerman* wenst meer informatie over de reistijden van de snelbussen. Hoe verhouden die zich tot de treinreistijden? De aanvoerlijnen naar de GEN-stations zijn nog niet gerealiseerd. Ze zijn gepland voor 2010. Hoe zit het met de realisatie daarvan?

De heer *Paul Delva* wil het hebben over de tariefintegratie maar niet over de ticketintegratie, dus niet over het betaalmiddel op zich. Een reiziger die van de Rand naar Brussel wil, heeft meerdere vervoersbewijzen nodig, van De Lijn en van de MIVB. Voor vele pendelaars betekent het dat ze twee keer betalen, een keer aan De Lijn en een keer aan de MIVB. Volgens de spreker is een betere service mogelijk. In vele buitenlandse steden is er wel een tariefintegratie met de ruimere zone buiten de stad zelf.

De Lijn baat verschillende lijnen uit die doorrijden tot het stadscentrum van Brussel. Dat is een dure zaak. Is er al nagegaan of er comfortabele overstapmogelijkheden zijn tussen De Lijn en de tram- of busstopplaatsen van de MIVB? Een overstap in een goed ingerichte 'hub' met hoge frequentie lijkt aantrekkelijk voor de reiziger.

3. Antwoorden van De Lijn

Mevrouw *Ingrid Lieten* zegt dat het nu gaat over de uitvoering van het GEN-akkoord. Bij alle investeringen en projecten tracht De Lijn dat akkoord uit te voeren. Zo zorgt De Lijn ervoor dat alle grote lijnen de MIVB-metrostations en de treinstations aandoen. De Lijn heeft dus niet gewacht met het installeren van toevoerlijnen. Alle nieuwe lijnen doen de stations van het GEN aan. De nieuwe visie van de MIVB is een

andere kwestie. Daarover wordt zeker overlegd. Ook De Lijn denkt na over de toekomst. De Lijn zal input geven maar het beleid moet daarover standpunten innemen. Uiteraard zijn complementariteit en samenwerking noodzakelijk. Het is belangrijk te beseffen dat de missie van De Lijn niet is om het openbaar vervoer in Brussel te organiseren maar wel om voor Vlaanderen het openbaar vervoer van en naar Brussel te organiseren. De MIVB heeft een andere optiek, haar missie is anders. Als er duidelijkere en meer concretere beleidslijnen zijn, zullen beide vervoersmaatschappijen daarover verder moeten overleggen.

De minister heeft een uitvoerige methodiek geïnstalleerd om de budgetten van netmanagement te prioriteren. Er is een afwegingskader om alle Vlaamse projecten, vanuit de verschillende entiteiten, te wegen op basis van het verwachte aantal reizigers, de kostprijs en het potentieel. Ook Vlaams-Brabant heeft heel wat nieuwe projecten gelanceerd en voorbereid. Uiteindelijk zal de minister op basis van het voorbereidende werk het programma 2009 moeten bepalen.

De heer *Francy Peeters*, directeur De Lijn Vlaams-Brabant, wijst erop dat de START-lijnen nog maar pas opgestart zijn, er is dus nog geen duidelijk beeld, maar de eerste resultaten zijn meer dan veelbelovend. Sommige lijnen halen zelfs meer dan de schattingen. De gewone lijnen tellen meer dan 1000 reizigers per dag. De volledige tellingen zijn volop bezig. De Lijn zal over enkele maanden over volledige resultaten beschikken. De tellingen gebeuren op bepaalde vaste punten met een heel uitgebreide ploeg. Ze zijn dus betrouwbaar.

De doelstelling van het Vlaamse Gewest is dat De Lijn samen met de NMBS 40 percent werknemers en reizigers vervoeren naar het luchthavengebied. De Lijn is verantwoordelijk voor 8 percent. Van de opgestarte lijnen bereikt een aantal al meer dan 8 percent bij de werknemers uit de bediende gemeenten.

Voor de transversale lijnen ontbreekt er nog het stuk tussen Halle en Dilbeek. Die lijn is conceptueel gepland, maar ligt in de korf van het netmanagement en zal op basis van potentie en nut afgewogen worden ten opzichte van de andere lijnen.

De MIVB-plannen in het kader van het GEN beperken zich tot Brussel. Er leven wel andere ideeën maar dat kunnen bezwaarlijk plannen genoemd worden. De Lijn is vertegenwoordigd in de Brusselse adviescommissie voor openbaar vervoer en overlegt in het

kader van het principiële akkoord. Dat akkoord is destijds afgesloten tussen minister Baldewijns en zijn Brusselse collega en omvat geregeld overleg tussen alle administraties van het Brusselse en het Vlaamse Gewest over mobiliteit. Dat overleg wordt voorgezeten door de gouverneur van Vlaams-Brabant of de kabinetschef van de Brusselse minister van Mobiliteit. De Lijn en de MIVB volgen elkaars plannen van nabij.

De toevoerlijnen naar de stations zijn gepland maar hebben pas echt zin als de NMBS haar frequenties opdrijft. De Lijn wacht dus daarop. Aan het huidige tempo is 2010 moeilijk haalbaar. Als de NMBS klaar is, zal De Lijn klaar zijn. De Lijn heeft immers minder tijd nodig. Voor het START-programma heeft De Lijn op minder dan drie jaar dertien nieuwe lijnen gerealiseerd. Als de maatschappij de nodige financiële middelen krijgt, kan zij voldoende snel reageren.

De reistijden kent de heer Peeters niet uit het hoofd, hij engageert zich om deze informatie aan het commissiesecretariaat te bezorgen. Voor de reistijden zijn de doorstromingsmaatregelen heel belangrijk. Daarvoor heeft De Lijn 23 projecten uitgewerkt. Het klopt immers dat een sneldienst met minder haltes weinig zin heeft als de bus in de file staat.

De succesvolle snelbussen doen het goed omdat ze niet te veel haltes hebben. Ze dienen ook om het capaciteitstekort op de gewone lijn te compenseren. De Lijn wil dus graag de VF-factor in het voordeel van het openbaar vervoer laten omslaan door sneller te rijden.

Voor De Lijn is de doorstroming zowel belangrijk voor het gewone net als voor het GEN. De Lijn zal niet op het GEN wachten om een betere doorstroming te realiseren. De vervoersmaatschappijen overleggen veel, maar elk neemt afzonderlijk actie. Dat is trouwens een van de belangrijkste aspecten van het GEN-akkoord. Elke overheid behoudt zijn verantwoordelijkheid en autoriteit over het openbaar vervoer.

Artikel 13 is door allen getekend, de studie kan starten. De afleveringstermijn is acht maanden.

Mevrouw *Ingrid Lieten* beaamt dat tariefintegratie en eenticketsysteem twee verschillende zaken zijn. Bij de tariefintegratie is het de bedoeling na te gaan hoe de tarieven verder op elkaar kunnen worden afgestemd. De eerste fase van de tariefintegratie is uitgevoerd,

voor de tweede fase wacht De Lijn tot alle partners ervoor klaar zijn. Alle partners bekijken momenteel welke instrumenten ervoor nodig zijn. De vraag is of de maatschappijen nu nog in hun eigen ticketingsysteem moeten investeren, of dat ze moeten wachten op een nieuw eenvormig systeem. Dat zal zeker en vast de verdere tariefintegratie faciliteren als er ten minste een akkoord over is. Over de eerste fase is er al een akkoord, de tweede fase wordt opgeschort omdat er toch wel bedenkingen bij zijn.

De drie gewestelijke maatschappijen hebben met de NMBS-holding een akkoord bereikt voor een ticketsysteem met dezelfde systematiek en waarbij alle kaarten onderling leesbaar zijn. Er is een samenwerkingsakkoord waarbij de maatschappijen gezamenlijk de nv Ubigo zullen oprichten om het systeem uit te werken en te beheren. De maatschappijen wachten nu nog op de standpuntbepaling van NMBS-Reizigers.

De Vlaamse Regering heeft de beslissingen genomen en de middelen vrijgemaakt. De Lijn is volop bezig met de voorbereiding ervan. Het huidige ticketsysteem is immers verouderd, de kosten voor herstellingen en onderhoud lopen hoog op. De Lijn moet dringend een nieuw systeem installeren.

Er zijn al tariefintegraties, bijvoorbeeld gemeenschappelijke abonnementen. Er bestaat ook een jumpticket van alle maatschappijen samen voor de verplaatsingen in Brussel zelf. Hopelijk zal binnenkort een een-ticketsysteem het leven van de reiziger gemakkelijker maken.

De heer *Francy Peeters* verwijst naar een studie van het Brusselse Gewest over de stadsvlucht. Dat heeft geresulteerd in een aantal begeleidende maatregelen

naast doorstromingbevordering. Die maatregelen situeren zich op het vlak van parkeerbeleid, de ruimtelijke ordening en fiscale stimuli. Zo tracht de overheid het wonen in Brussel interessant te houden zodat het openbaar vervoer de stadsvlucht niet bevordert.

De Lijn neemt zich niet tot taak om het vervoer in Brussel te organiseren maar wel het vervoer naar de hoofdstad. Daarvoor heeft De Lijn een visie: ze wil de reizigers liefst met maximaal één overstap het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest laten bereiken. Daarom moet De Lijn de reizigers afleveren aan de metrostations. Brussel heeft twee grote metrolijnen. Eigenlijk wil De Lijn zo direct mogelijk aansluiting geven op die twee lijnen.

Voor een groot deel van de Vlamingen rond Brussel ligt het ideale treinstation in Brussel zelf, namelijk Brussel-Noord. Ook die mensen wil De Lijn zo rechtstreeks mogelijk daar brengen, van daaruit kunnen ze een rechtstreekse trein nemen. De Lijn stelt vast dat 70 percent van haar klanten meerijden tot in de stad. Zij stappen niet af aan de eerste stations maar gaan dieper de stad in. Dat is moeilijker op het piek uur dan 's avonds. Het is echter nodig om een continuservice, dus de hele dag, aan te bieden.

De heer *Paul Delva* vraagt welke problemen de tweede fase van de tariefintegratie hinderen.

Mevrouw *Ingrid Lieten* legt uit dat in de tweede fase de tariefintegratie zou gelden in een aantal zones die in de tweede cirkel van de MIVB liggen. Daarvoor moet de MIVB haar systematiek en apparatuur aanpassen. De Lijn moet bijna geen aanpassingen doen voor de tweede fase, maar de MIVB houdt de boot af.

Bijkomende schriftelijke informatie over de reistijden

Verbinding	Huidig verbindend streekvervoer		Huidige snelbussen (3)		Wenssnelheid voor snelbussen (4)
	Lijnnummer	Rittijd	Lijnnummer	Rittijd	Rittijd
Aalst - Brussel	214	1:18	212	0:56	0:35
Ninove - Brussel	128	1:13	126	1:04	0:34
Leerbeek - Brussel	141	0:51	140	0:46	0:27
Boom - Brussel	250 (1)	0:55	460 (1)	0:34	0:20
Zaventem, Luchthaven - Brussel	272	0:45	471	0:34	0:16
Leuven - Brussel	317 + 830 + 318	1:23	410	1:05	0:43
Tienen - Diest	/ (2)		420	0:38	0:32

- (1) vergelijking tussen het gemeenschappelijke traject Londerzeel - Brussel (een vergelijking tussen Londerzeel en Boom is niet mogelijk)
- (2) deze snelbus is niet vergelijkbaar met een verbindende streeklijn
- (3) de rittijd die de huidige sneldiensten halen op basis van de bestaande, beperkte, doorstromingsmaatregelen
- (4) De rittijd is berekend op basis van de wenssnelheid opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen (50km/u)

IV. HET WEST-VLAAMSE VERVOERPLAN: HET NEPTUNUSPLAN

1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn

Mevrouw *Ingrid Lieten*, directeur-generaal De Lijn, zegt dat het doel van het Neptunusplan is een totale mobiliteitsvisie te ontwikkelen voor het West-Vlaamse openbaar vervoer. Het is gebaseerd op twee studies: een toekomststudie over de kusttram en een studie over de rest van West-Vlaanderen. Daarbij is uitgegaan van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, het netmanagement maar ook van de specifieke situatie in West-Vlaanderen.

De doelstelling van het Neptunusplan is meer en beter openbaar vervoer, dus een betere kwaliteit aanbieden aan meer reizigers. Het plan is vergelijkbaar

met het Spartacusplan maar is beter uitgewerkt. De methodiek vertrekt van openbaarvervoerknooppunten. In die knooppunten tracht De Lijn maximale overstapmogelijkheden te creëren zodat er voor zo veel mogelijk verplaatsingen een snelle verbinding van deur tot deur mogelijk is.

Er zijn verschillende soorten knooppunten. Aan een gewone halte kan een reiziger opstappen op een bus die hem naar een knooppunt van een hogere hiërarchie kan brengen. Ook tussen de haltes is er een hiërarchie: een gewone halte, een belangrijke halte en een halte van regionaal belang. Die laatste valt samen met een station van de NMBS. Voorts zijn er nog regionale, interstedelijke en internationale knooppunten. Telkens is het de bedoeling de ideale overstapmogelijkheden te creëren voor de klant rekening houdende met het soort verplaatsing dat hij wil afleggen.

De netwerken zijn meestal historisch gegroeid. Er zit geen duidelijk systeem achter. Het Neptunusplan tracht er opnieuw een systeem in te brengen zodat de reiziger van aan zijn deur via een cascade van haltes naar hoofdhalttes en van gewone ontsluitende verbindingen naar verbindende verbindingen of naar internationale verbindingen tot aan zijn bestemming geraakt.

Voor alle knooppunten en voor alle verbindingen zijn er duidelijke kwaliteitseisen bepaald. Een interstedelijke relatie is een relatie tussen twee belangrijke knooppunten, bijvoorbeeld Brugge en Gent. Daarvoor zou de frequentie vier per spitsuur en twee per daluur of per weekenduur moeten zijn. De gemiddelde commerciële snelheid zou 80 kilometer per uur moeten zijn. Een stedelijke relatie is een verbinding binnen een stedelijk gebied, bijvoorbeeld het vervoer in Brugge zelf. Ook daar zouden er vier verbindingen per uur moeten zijn op de spitsuren, en drie in de daluren of in het weekend. De gemiddelde commerciële snelheid is 20 kilometer per uur.

Een regionale relatie is een relatie tussen interregionale of bovenlokale knooppunten, daar moeten er minstens drie bussen per uur zijn in de spitsuren. De commerciële streefsnelheid is 35 kilometer per uur.

Dat raamwerk is gebruikt om rekening houdend met de demografie en de sociologische context van West-Vlaanderen een ideaal netwerk te ontwikkelen. Grootstedelijke knooppunten zijn Gent en Lille (Rijsel), de regionaalstedelijke knooppunten zijn

Oostende, Brugge, Roeselare, Kortrijk, Duinkerke (Dunkerque), Doornik. Voorts zijn er kleinstedelijke knooppunten. Uiteindelijk is de hiërarchie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vertaald in de hiërarchie van de mobiliteit. De belangrijkste internationale knoop voor West-Vlaanderen is het station van Lille. De interstedelijke IC/IR-knopen liggen in de stations van Oostende, van Duinkerke en van Gent. Er zijn ook knooppunten met het NMBS-netwerk in Kortrijk, Roeselare en Brugge.

De kusttram is de voorbije jaren enorm gegroeid, niet alleen op vlak van frequentie maar ook van aantal reizigers. De Lijn heeft nagegaan hoe die groei bestendigd kan worden. Daarin zijn stiptheid en regelmaat heel belangrijk. Het heeft geen zin dat er twee trams vlak na elkaar komen en dat er dan een kwartier lang geen tram meer is. De trams moeten om de zes tot zeven minuten komen. De trams moeten stipt zijn, dat heeft te maken met doorstromingsmaatregelen. De Lijn wil ook de kwaliteit verbeteren onder andere door de trambaan en de kwaliteit van de sporen te verbeteren. De Lijn wil ook een kwalitatieve uitbouw van de haltes.

Daarnaast plant de maatschappij een paar toevoegingen aan de exploitatie. Op het drukste punt, namelijk de regio rond Oostende wordt de frequentie van de kusttrams verhoogd. Tussen Nieuwpoort en Blankenberge komt er een nieuwe interstedelijke kusttram. Dankzij de middelen van netmanagement is er al een snelle tram in de ochtendspits van Nieuwpoort naar Oostende. Die tram is snel omdat hij alleen maar aan de hoofdhalttes stopt. De bedoeling is om de werknemers of leerlingen die de trein in Oostende moeten halen, sneller tot aan dat station te krijgen. De Lijn evalueert dat project positief en kijkt ernaar uit om het project uit te breiden tot de avondspits maar ook tot Blankenberge.

Daarnaast plant De Lijn vanaf 2015 nog een paar uitbreidingen. Daarvoor zijn er zeker bijkomende voertuigen nodig. Er zijn verschillende denksporen. Ten eerste wordt gedacht aan de uitbreiding van de kusttramlijn tot Westkapelle. Daarvoor is er zeker potentieel, daarenboven is er in Westkapelle een ziekenhuis gepland. Op de tweede plaats is er de mogelijkheid om de tramlijn te verlengen tot Brugge. Op die lijn is er al een spoorverbinding, maar dan vooral voor goederenvervoer. Een derde mogelijke uitbreiding is de verlenging van de kusttram tot Veurne. Op dat plan hebben de kustburgemeesters en de burgemeester van Veurne al enthousiast gereageerd.

Andere mogelijke uitbreidingen die De Lijn wil bestuderen, zijn de verbinding tussen Oostende en Brugge om tewerkstellingsgebieden aan te doen op die as, bijvoorbeeld het industriegebied van Plassendale. De Lijn acht voornoemde plannen haalbaar en wenselijk maar zal ze verder onderzoeken. De burgemeesters van de westkust en de burgemeester van Veurne hebben al stappen ondernomen om samen met De Lijn de plannen te onderzoeken. Een laatste denkspoor is de verbinding met Duinkerke. Dat wordt al geregeld geopperd, niet alleen in Vlaanderen maar ook in Frankrijk. Ook daarvoor is verder onderzoek nodig.

De gewenste interstedelijke structuur is opgesteld op basis van de knooppunten en de gewenste interstedelijke relaties. De frequentie, de snelheid en de cadans van de NMBS-verbindingen kunnen zeker verbeteren zodat er om het half uur treinen aankomen en vertrekken. De Lijn kan daar dan heel wat busnetwerken van de omliggende regio's op afstemmen. Naast de bestaande lijnen met mogelijkheden tot optimalisatie, zijn er ook missing links, bijvoorbeeld de verbinding Veurne-Duinkerke en de verbinding Roeselare-Gent over Deinze.

De meerwaarde van een knooppuntennetwerk is dat de uurregeling van de buslijnen op de grote treinverbindingen kan worden afgestemd. Om een knooppuntennetwerk op te stellen, is er een duidelijke visie nodig. Daarna moet worden nagegaan hoe dat in praktijk gebracht kan worden. Op de eerste plaats moet De Lijn onderhandelen met de NMBS. Die moet immers nagaan hoeveel manoeuvreerruimte zij heeft in het beheer van het netwerk om de cadans en de frequentie van de treinen aan te passen. Dan kan De Lijn haar netwerk optimaliseren zodat de overstapmogelijkheden gerealiseerd worden.

De gewenste interregionale structuur gaat uit van de bestaande verbindingen die nog geoptimaliseerd kunnen worden, zowel in frequentie, cadans als capaciteit. Voorts worden de verbindingen met potentieel in kaart gebracht. Die zijn er momenteel nog niet. Een aantal van die laatste verbindingen gaan de grens over, bijvoorbeeld naar Lille.

De gewenste regionale structuur beoordeelt de regionale busverbindingen, die het netwerk aanvullen en ondersteunen. Die verbindingen moeten op het juiste ogenblik halt houden in de knooppunten om overstapmogelijkheid te creëren.

Brugge is een knooppunt in het interstedelijke IC/IR-netwerk. Het is ook een belangrijke halte. Op de kaart

met de wensstructuur staan de NMBS-verbindingen, het nieuwe spoor van de kusttram, het interregionaal busverkeer, de ondersteunende voorstedelijke en regionale bussen. De bedoeling is om al die lijnen op het juiste moment te laten verknopen. De kwaliteit van sommige verbindingen kan verbeteren, bijvoorbeeld de verbindingen naar Zedelgem-dorp, naar Oostkamp, naar Knesselare. Zo is er voor ieder knooppunt in detail bekeken hoe de spoorverbindingen en de busverbindingen vandaag op elkaar aansluiten en hoe dat kan worden geoptimaliseerd.

De optimalisatie van het eigen busnetwerk kan snel gebeuren, maar er zijn ook plannen die nieuwe infrastructuur vergen of aanpassingen van de spoorverbindingen. De Lijn verwacht bijna 20 jaar nodig te hebben om alles te realiseren. Als alle plannen gerealiseerd worden, is er een budget van 430 miljoen euro nodig. Om alle verbindingen te exploiteren is er 135 miljoen euro extra nodig. De Lijn verwacht dat het aantal reizigers daardoor zal verdubbelen, maar dat is een heel conservatieve raming.

Het Neptunusplan is door De Lijn ontwikkeld en degelijk onderbouwd door verschillende studies. De Lijn staat achter alle plannen maar begrijpt dat er voor sommige misschien snel een draagvlak zal zijn, bijvoorbeeld de verlenging van de tram tot Veurne. Over andere plannen zal er misschien langer gestudeerd worden of zal er geen draagvlak zijn. Het plan is niet te nemen of te laten. Het maatschappelijke debat wordt momenteel gevoerd. De directeur van West-Vlaanderen tracht dit plan met zoveel mogelijk partners te bespreken, uiteraard de verschillende gemeentebesturen, maar ook andere partners zoals de werkgeversorganisaties, zoals het regionaal sociaal-economisch overlegcomité (RESOC). In de loop van de volgende maanden zal dus beoordeeld worden in welke mate er al een draagvlak is voor sommige plannen.

Het blijft echter niet bij plannen. Dankzij de middelen van het netmanagement zijn of worden een paar plannen al in praktijk gebracht. In april 2007 is de frequentie van de kusttram tussen Westende en Oostende verhoogd. Sinds november 2007 is er een sneltram Nieuwpoort-Oostende in de ochtendspits, in januari is de verbinding Roeselare-Tielt ingesteld. Een frequentieverhoging van de kusttram tussen De Haan en Oostende wordt voorbereid. De Lijn gaat na of ze ook in de avondspits een sneltram tussen Oostende en Nieuwpoort kan invoeren.

Een tweede realisatiemogelijkheid betreft de tramverlenging van Koksijde naar Veurne. Ook onder dat

plan hebben al heel wat mensen hun schouders gezet. Studie en overleg zijn gestart, de eerste projectgroep is gestart op 27 maart 2008. De provincie is bij het overleg betrokken. De werkgroep zal de plannen tot in detail bestuderen.

Het Neptunusplan is het plan van De Lijn dat het meest tot in detail uitgewerkt is.

2. Vragen van de leden

Mevrouw *Agnes Bruyninckx* vraagt hoe ver het staat met de ronde van West-Vlaanderen om het Neptunusplan te toetsen aan de lokale en bovenlokale visie. Zullen die gesprekken de prioriteiten in de realisatie bepalen? Welke projecten moeten eerst gerealiseerd worden?

De kritiek van Open Vld is dat bepaalde projecten van netmanagement met name de lightrailverbinding tussen Zeebrugge en Loppem geen deel uitmaken van het Neptunusplan. De minister repliceert daarop dat 26 percent van de middelen voor netmanagement naar West-Vlaanderen gaat, in eerste instantie voor de versterking van de kusttram en uitwerken van het project in Roeselare. De uitspraak van de minister dat de Bruggelingen niet moesten wanhopig want dat ze ook aan de beurt komen, is vaag en vrijblijvend.

Het mobiliteitsplan van de stad Brugge gewaagde al in 2004 van een snelle stedelijke en voorstedelijke dienst die gebruik zou maken van de spoorweginfrastructuur. Wanneer komt Brugge aan de beurt en met welke projecten?

De media melden dat de minister een studie liet opstellen door het ingenieursbureau Grontmij. Volgens dat bureau is lijn 51A66 Zeebrugge-Brugge-Lichtervelde haalbaar en op voldoende korte termijn realiseerbaar. Nog altijd volgens de pers zou de Vlaamse overheid die lightraillijn niet opgenomen hebben in haar investeringsplan tot 2015. De nieuwe Vlaamse Regering die in 2009 aantreedt, zou daarvoor bevoegd worden. Het is moeilijk voorspelbaar wat de regering zal beslissen. Kloppen die mededelingen? Komen er pas vanaf 2015 structurele investeringen?

Op vraag van de gemeentebesturen zijn er de voorbije jaren ingrepen gebeurd die heel wat effecten hebben op de doorstroming op de Koninklijke Baan, de zogenaamde kustbaan. De provincie beoogt uniformiteit

voor de inrichting van de kustbaan. Ze wil vermijden dat de zaak dichtslibt. Een van de voorstellen in het kader van de kustmobiliteit is zelfs om de Koninklijke Baan op enkele plaatsen te verduinen, onder meer tussen Bredene en Wenduine. Een denkspoor van de sp.a-gedeputeerde van West-Vlaanderen zijn randparkings van waaruit de mensen het openbaar vervoer naar de kust kunnen nemen. Wat is de visie van de minister daarover?

Mevrouw *Annick De Ridder* zegt dat Open Vld al kritische vragen gesteld heeft bij de financiële haalbaarheid van de plannen. Daarom is het belangrijk een prioriteitenlijstje op te stellen. Het blijft de betrachting van Open Vld om de vervoersprestaties per traject en per tijdstip te meten. Op basis van welke parameters is de stijging van het aantal reizigers geraamd? Hoe denkt de minister door de diverse plannen een werkelijke modal shift naar het openbaar vervoer te creëren? Het is immers niet de bedoeling aanbod te creëren als dat geen verschuiving teweegbrengt in het vervoersgedrag van de gebruiker.

De plannen zijn van De Lijn. Open Vld is voorstander van de overheid als regulator en strateeg inzake openbaar vervoer. De Lijn kan dan als exploitant vervoersdiensten aanbieden samen met de pachters en de private partners.

Op de verbindingen Oostende-Brugge en Blankenberge-Brugge zijn er al treinsporen. Plant De Lijn daar een bus- of tramverbinding of zijn het capaciteitsuitbreidingen van het spoor? In de regio Kortrijk kampen sommige busverbindingen met een lage bezettingsgraad. Is daarmee rekening gehouden bij de evaluatie? Wat is de oorzaak? Is de dienstregeling daar gebaseerd op het potentieonderzoek? Houdt het Neptunusplan rekening met busverbindingen met een lage bezettingsgraad, dus met de plaatsen waar het aanbod niet afgestemd is op de vraag?

De heer *Pieter Huybrechts* vraagt hoe De Lijn de mogelijkheden van de lightrain ziet. Kunnen de sneltram en de nieuwe interstedelijke kusttram in het Neptunusplan beschouwd worden als een soort lichte trein?

3. Antwoorden van De Lijn en minister Kathleen Van Brempt

Mevrouw *Ingrid Lieten* zegt dat De Lijn, conform haar oprichtingsdecreet en de beheersovereenkomst,

drie grote taken heeft. De eerste taak is het beleid voorbereiden, dat betekent dat De Lijn vanuit haar kennis en competenties moet nadenken hoe het openbaarvervoersbeleid voort ontwikkeld moet worden. De maatschappij geeft dan gewoon input aan het beleid en aan het maatschappelijke debat.

De tweede taak van De Lijn is het openbaarvervoernetwerk in Vlaanderen uittekenen en ontwikkelen. Dat betekent dat ze moet nagaan waar de lijnen moeten komen en de dienstregelingen daarvan vastleggen en de kwaliteitsbehandeling bepalen. De derde taak is de exploitatie. Daarvoor werkt ze samen met de privésector, zo komt ze tot een verdeling van de inzet van de mensen en de middelen om de exploitatie te genereren.

Plannen als het Neptunusplan passen perfect in de eerste taak van beleidsvoorbereiding. Het zijn trouwens geen uitvoeringsplannen maar wel een voorstel van De Lijn om het netwerk uit te breiden met als voornaamste doel meer reizigers te vervoeren. De Lijn bekijkt alleen dat aspect. De Lijn lanceert dat plan zodat het maatschappelijke debat daarover kan plaatsvinden. Dat debat moet op verschillende niveaus gevoerd worden. De lokale gemeentebesturen en de lokale actoren hebben daar een eigen idee over. Voor sommige zaken als extra buslijnen is het meestal gemakkelijk om een draagvlak te vinden. Nieuwe infrastructuur is ingrijpend, het is logisch dat iedereen daar de tijd voor neemt.

Daarnaast moet ook de regering bereid zijn om bepaalde projecten te financieren. De Lijn lanceert bestudeerde plannen en is bereid de discussie te voeren zowel met de lokale besturen als met de regering. De Lijn is in ieder geval blij dat de minister voor een aantal plannen al middelen vrijgemaakt heeft. Uiteraard zal de dialoog met de lokale besturen en de regering de komende jaren voortgezet worden naarmate de plannen concreter worden en meer medestanders krijgen.

De prioriteitenlijst zal dan ook voor een deel afhankelijk zijn van het draagvlak. De plannen waarvoor geen draagvlak is, zullen uiteraard niet gerealiseerd worden. De Lijn heeft niet de intentie iets op te dringen aan de lokale besturen of aan de regering. De politieke beleidsmakers zullen de uiteindelijke prioriteitenlijst bepalen.

De modal shift creëren en meten. Het doel is meer reizigers vervoeren, dat betekent dat er een goed

aanbod moet zijn, dat betekent niet alleen kijken naar het aanbod van De Lijn, maar naar het totale aanbod, dus ook van de NMBS. Een goed aanbod betekent vooral stipte en snelle verbindingen. Dat is precies de reden waarom er een hiërarchie nodig was. Als er een draagvlak is voor een bepaalde verbinding, moet de procedure van netmanagement gevolgd worden. Dat betekent dat lijn per lijn de convenantprocedure gevolgd wordt. Daarvoor moet er een dossier voor de provinciale auditcommissie voorbereid worden. In dat dossier moet niet alleen de exploitatie op haar merites beoordeeld worden maar ook de technische aspecten zoals de invloed op de doorstroming. Per lijn moet ook de potentie ingeschat worden. Die studies zijn gebaseerd op sociodemografische factoren. De raming wordt getoetst aan de mening van de leden van de provinciale auditcommissie waarin ook de gemeentebesturen, de administraties en de onafhankelijke auditor zitting hebben. Als iedereen het eens is en de minister gaat akkoord en zorgt voor financiering, kan het project uitgevoerd worden. Zelfs dan wordt er na één en na twee jaar gekeken of de ramingen uitkomen. Mevrouw De Ridder heeft er terecht op gewezen dat niet alle ramingen uitkomen. Sommige lijnen overtreffen alle verwachtingen, andere kennen een zwakke start. Kortrijk is een probleemgebied, sommige lijnen die vorig jaar gestart zijn, voldoen absoluut niet aan de verwachtingen. De provinciale auditcommissie gaat nu na of er bijsturing mogelijk is, of het project nog een jaar de kans krijgt, of het meteen stopgezet wordt. Op veel plaatsen is er te weinig capaciteit. De Lijn kan zich niet permitteren om middelen niet optimaal te gebruiken.

De verbinding naar Brugge vormt een onderdeel van het plan. Nu is de eerste stap na te gaan of iedereen het eens is dat er een verbinding moet zijn. Een tweede stap is beoordelen hoe de verbinding best gerealiseerd wordt. De Lijn denkt dat de kwaliteitsvereisten van die verbinding een hoge commerciële snelheid noodzakelijk maken, dus met een beperkt aantal haltes. Dergelijke snelheid vergt ook een soort spoorverbinding. Dat kan een sneltram of een lokale trein zijn. De Lijn zal gesprekken voeren met de NMBS om na te gaan of die van plan is op die verbinding de frequentie te verhogen of de stiptheid te verbeteren. Misschien is de NMBS bereid om samen met De Lijn actie te ondernemen. Een derde mogelijkheid is dat de NMBS geen interesse heeft. Het vergt dus een ingewikkeld besluitvormingsproces dat moet leiden tot de meest haalbare en efficiënte oplossing.

De minister heeft een studie laten uitvoeren over sneltram- en lightrailmogelijkheden. De Lijn is vragende partij om daar verder op in te gaan. Sommige verbindingen die snel moeten zijn, en die voorheen door de NMBS uitgevoerd werden, worden nu niet langer aangelegd. Voor missing links die een hoge commerciële snelheid vergen, maar een paar stopplaatsen en een hoge capaciteit, zijn er in principe vier mogelijkheden. Een eerste mogelijkheid is dat de NMBS treinen inlegt op bestaande spoorlijnen. Een tweede mogelijkheid is dat er een spoorverbinding is die nog niet volledig bezet is, maar dat de NMBS niet geïnteresseerd is in de exploitatie. Dan is er een gemengd project mogelijk waarbij De Lijn samenwerkt met de NMBS. De NMBS kan dan de infrastructuur verhuuren aan De Lijn die de exploitatie op zich neemt. Een vierde mogelijkheid is dat er geen infrastructuur is, dat De Lijn nieuwe infrastructuur bouwt. Het lijkt logisch dat Vlaanderen zelf de infrastructuur bouwt, voertuigen aankoopt en de exploitatie verzorgt. De kusttram is eigenlijk een sneltram *avant la lettre*.

De studie van de minister geeft duidelijk aan waar de mogelijkheden liggen. Nu wordt nagegaan hoe de NMBS er tegenover staat, voor welke projecten ze geïnteresseerd is. Soms is er wel een spoorlijn maar rijden er te veel goederentreinen waardoor personen-treinen niet meer mogelijk zijn. Al die aspecten moeten beoordeeld worden zodat kan worden gestreefd naar de meest efficiënte en effectieve oplossing.

De Lijn heeft samen met de gemeentebesturen en de administratie Wegen en Verkeer een goede doorstroming op de Koninklijke Baan kunnen realiseren. Er zijn heel wat overwegen veiliger gemaakt. De Lijn kent de visies om de ruimtelijke ordening en de mobiliteit tussen Bredene en Wenduine op een andere manier te organiseren en twee rijbanen af te schaffen. De Lijn zal daaraan meewerken als de politiek in die richting besluit. De tramlijn zal op dat moment een belangrijk alternatief vormen voor de laterale verbinding langs de kustlijn. Het zal meer mensen overtuigen om de tram te nemen om van Oostende naar Blankenberge te gaan.

Voor Oostende-Brugge en Zeebrugge-Brugge moet worden nagegaan of nieuwe trajecten mogelijk zijn, op welke manier het hoogste potentieel gehaald wordt, wat de kostprijs zal zijn. Voorts moet beoordeeld worden of die projecten prioriteit krijgen. Die debatten moeten voortgezet worden met de lokale beleidsmensen maar ook met de Vlaamse Regering.

Minister *Kathleen Van Brempt* benadrukt dat de entiteit West-Vlaanderen de enige was zonder geïntegreerde en coherente toekomstvisie op de mobiliteitsontwikkeling en de rol van het openbaar vervoer daarin. Uiteraard heeft De Lijn zelf op uitdrukkelijke vraag van de Vlaamse Regering dat plan uitgewerkt. De minister betreurt dat de commissie geen groot enthousiasme over het uitstekende plan betoont, maar misschien doet West-Vlaanderen dat wel. In die provincie moet immers een draagvlak gevonden worden. De minister stelt in ieder geval vast dat de gouverneur maar ook de steden Brugge en Oostende het plan genegen zijn. Dat betekent niet dat ze kritiekloos alle aspecten nemen. De komende maanden moet er nog heel wat over gedebatteerd worden.

Het plan is haalbaar als de nodige middelen vrijgemaakt worden en als het politieke prioriteit krijgt. Dat zal de toekomst uitwijzen. Deze Vlaamse Regering zal dat niet meer beslissen. De huidige regering heeft wel de middelen vrijgemaakt voor Pegasus en voor de eerste aanzetten tot Spartacus. Uiteraard moet er een debat zijn over de prioriteiten, de Vlaamse Regering handelt daar consequent naar. Voor het woon-werkverkeer ligt bijvoorbeeld de prioriteit in de regio Brussel en Antwerpen. In Brussel zijn de problemen zeer complex wegens de bevoegdheidsverdeling. In Antwerpen zou het iets simpeler moeten zijn. Daar wordt het masterplan volop uitgevoerd. Dat is ontzettend belangrijk om files te bestrijden en de regio op het vlak van mobiliteit leefbaar te houden.

Daarnaast vindt de minister dat er ook in de andere provincies behoefte is aan een duidelijke visie die weliswaar oplossingen van een andere aard aanreikt. De minister is ervan overtuigd dat het Neptunusplan daaraan tegemoet komt. Uiteraard zullen er nog veel wijzigingen volgen. De volgende regering zal de belangrijke beslissingen over budgetten en investeringen moeten nemen.

V. HET PEGASUSPLAN ANTWERPEN

1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn

Mevrouw *Ingrid Lieten* zegt dat het Pegasusplan Antwerpen al enkele jaren geleden opgemaakt is. Het is al iets ouder dan het Neptunusplan. Daarom zijn de

recente methodieken niet gebruikt. Voor Antwerpen zijn er al heel wat plannen. De Lijn heeft getracht om al die plannen te integreren. In de eerste plaats is er fase 1 van het masterplan Antwerpen (1998-2000), het structuurplan van de provincie Antwerpen (2000-2001), het Pegasusplan (2003), het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen (2004), het verkeerscirculatieplan voor Antwerpen centrum (2006), het ruimtelijke structuurplan voor de stad Antwerpen (2007).

Zeker voor de stad Antwerpen zelf tracht het plan te zoeken naar een maximale vertramming in stedelijk en randstedelijk gebied. Steeds weer blijkt dat de vervanging van bussen door trams een enorme meerwaarde biedt, in kwaliteit, frequentie en stiptheid en dus ook een stijging van de reizigers. Als een bus vervangen wordt door een tram stijgt het aantal reizigers onmiddellijk met 30 percent.

Een flexibel openbaarvervoernet vergt slimme infrastructuur. Dat kan alleen maar bereikt worden door de loskoppeling van infrastructuur en exploitatie. De verbindingen moeten mogelijk zijn met een minimaal aantal overstappen. Daarenboven moeten de overstappen op elkaar afgestemd zijn zodat de wachtperiodes tot een minimum kunnen worden herleid. Dergelijke loskoppeling biedt ook mogelijkheden om in te spelen op nieuwe kansen zoals nieuwe woonuitbreidingsgebieden, nieuwe bedrijventerreinen enzovoort. Het draagt daarenboven bij tot storingvrij openbaar vervoer.

Om dat te bereiken, is uitgegaan van een spinnenwebstructuur. De Lijn heeft al getracht een aantal knooppunten te realiseren en de overstapmogelijkheden goed te maken. Een belangrijk aspect van het Pegasusplan zijn de tangentiële lijnen. Voorheen was er vooral een tramnet dat vertrok vanuit het centrum en verbindingen maakte naar de rand van de stad, de cirkelverbindingen die de wijken van de stad met elkaar verbinden, waren er bijna niet. Het Pegasusplan 2003 concentreerde zich vooral op de tangentiële lijnen en een P+R-netwerk (park and ride).

Een multimodale aanpak vergt een goede aansluiting op het spoorvervoer, een goede bereikbaarheid van parkings en fietsstallingen. Kwaliteit, duurzaamheid, doorstroming, wachtcomfort moeten verbeteren.

Op de kaart met de spinnenwebstructuur staan de bestaande busverbindingen en de wenselijke. De missing links in het tramnet worden ingevuld door coherente busverbindingen. De meerderheid van die

verbindingen bestaan al en zijn gestart als minderhindermaatregel tijdens de werken aan de R1. In eerste instantie waren de maatregelen tijdelijk, dus tijdens de duur van de werken. Uiteindelijk zijn na evaluatie heel wat van die tangentiële buslijnen en snelbuslijnen behouden. Zo is al heel wat van het Pegasusplan 2003 gerealiseerd. Het succes is na het einde van de werken niet teruggevallen, maar alleen maar in stijgende lijn gegaan.

In functie van de financieringswijze zijn er een aantal mogelijkheden voor tramuitbreidingen. Op de eerste plaats zijn een aantal tramuitbreidingen gerealiseerd met normale kapitaalsubsidies van De Lijn, dus op het klassieke investeringsritme. De Lijn krijgt immers jaarlijks van de regering kapitaalsubsidies. Daarmee financiert ze belangrijke investeringen onder meer een aantal tramlijnen.

Een tweede vorm van financiering gebeurt via Lijninvest. Dat zijn projecten die uit het masterplan eerste fase gelicht zijn. Het gaat over Brabo 1, de verlenging Deurne-Wijnegem, de verlenging Mortsel-Boechout, de stelplaats. Brabo 2 is uiteraard de Leien fase 2 tot aan Ekeren, met inbegrip van het Operaplein.

De derde financieringswijze geldt voor de projecten van het masterplan fase 2. Die projecten moeten door BAM gerealiseerd worden met de meeropbrengsten van de Oosterweelverbinding. Tot slot zijn er nog projecten waarvoor er nog geen middelen gevonden zijn. Daarvoor moet een draagvlak gezocht worden, lokaal maar ook in de Vlaamse Regering.

Als alle plannen gerealiseerd worden, zal het tramtracé uitbreiden met 84 kilometer. Dat vergt 70 extra trams. Het gaat om een totale investering van 563 miljoen euro, exclusief de projecten die nu in het masterplan staan. Met die middelen zullen er 5,9 miljoen extra kilometers op jaarbasis afgelegd worden. De Lijn raamt de reizigerswinst als alle projecten uitgevoerd worden, op 42 percent.

Voor de deelprojecten wordt dezelfde methodologie gebruikt als voor alle andere projecten in Vlaanderen. De potentie van het traject wordt telkens opnieuw geraamd. Er is een herkomst- en bestemmingsonderzoek. Dat dossier wordt overgemaakt aan de provinciale auditcommissie. Alle partners trachten daar samen tot een consensus te komen. Aan de hand van de resultaten van de voorbije jaren, heeft De Lijn al een paar projecten geheroriënteerd. Zo is het voorstedelijke busnet al aangepast en geüpdatet. Ook de

streeklijnen geïnstalleerd bij minderhinder, zijn allemaal gecontinueerd en worden zelfs uitgebreid. Het stadsnet is ondertussen al uitgebreid.

De Lijn is heel dankbaar dat de Vlaamse Regering de ingebruikneming van de premetrokokker zal financieren. Dat zal gebeuren via Lijninvest. De studies lopen nu volop om na te gaan welke werken zullen gebeuren, enerzijds om de bestaande premetrokokker af te werken en anderzijds hoe de verlenging tot in Wommelgem zal gebeuren. Momenteel loopt de openbare aanbesteding om een studie bureau aan te duiden dat die studies zal finaliseren. Op de nieuwe metroas zullen drie metrostations in gebruik genomen worden: Astrid, Drink en Morkhoven. Er zijn nog wel meer stations, maar enkel die drie zullen dienen. De Lijn denkt zo een goede ontsluiting en een goede frequentie te realiseren. Daarnaast zijn er nog verlengingen gepland in het masterplan fase 1: de tramlijn op de Leien doortrekken tot aan Ekeren, de verbindingen Deurne-Wijnegem en Mortsel-Boechout. Momenteel gaat De Lijn na hoe ze voort kan werken om de verbindingen te optimaliseren.

Zoals gezegd worden de projecten van Brabo 1 en 2 door De Lijn en BAM samen gerealiseerd met midelen van Lijninvest. Alle projecten bevinden zich in de realisatiefase. De Brabo 1-projecten bevinden zich in de laatste fase van de marktraadpleging. De Lijn hoopt in het najaar kandidaten aan te duiden en de projecten te starten. De administratie Wegen en Verkeer doet inspanningen om de projecten voor Brabo 2 op hetzelfde niveau te brengen.

Door de premetrokokker in gebruik te nemen, tracht De Lijn de verbinding tot Wommelgem te verzekeren. Daar zou dan een P+R-terrein aangelegd worden aan de E313, een beetje vergelijkbaar met de P+R in Melsele. Die kent een groot succes en zorgt voor minder autoverplaatsingen tot in de stad.

De betonstructuur van de premetrokokker is nog in goede staat. De voorbije 20-30 jaar is die goed onderhouden. De elektriciteit, de veiligheidsvoorzieningen moeten worden aangelegd, de perrons afgewerkt. De sporen moeten worden gelegd en de halte-infrastructuur aangebracht.

De spreker toont een kaartje met het tramnet zoals het er na realisatie van de door de regering goedgekeurde plannen, zal uitzien in 2012. Het is de ambitie van De Lijn om die projecten zo snel mogelijk uit te voeren. Na 2012 moet worden nagegaan of

er voldoende steun is voor volgende projecten: de verlenging Deurne-Borsbeek-Wommelgem, de verbinding Hoboken-Hemiksem, de verbinding Mortsel-Kontich, een project op Linkeroever-noord en de tram op de Singel. Voor die verbindingen zijn er dus momenteel nog geen financiële engagementen.

2. Vragen van de leden

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* beaamt dat het Pegasusplan heel ambitieus is. De spreker maakt zich zorgen over de keuze voor de uitbreiding van het tramnet, tot ver buiten de grenzen van de agglomeratie, soms meer dan 15 kilometer, in gebieden met grote congestieproblemen. Die problemen zullen niet worden opgelost door bijkomend openbaar vervoer of door het aanleggen van een tramlijn.

Het doortrekken van de tramlijn richting Mortsel naar de carpoolparking in Kontich; De Lijn wil dat doen via de Boniverlei. De Boniverlei is een belangrijke verbindingssas tussen Kontich, Mortsel, Edegem en Hove. Door het innemen van die belangrijke verbindingsweg ontstaat er een bijkomend probleem. Allicht zal het nodig zijn een bijkomende verbindingsweg voor het verkeer dat van de E19 komt, aan te leggen. Een tramlijn vergt een vaste bedding en dat gaat ten koste van de capaciteit van de vaste weg. In de zuiderrand van Antwerpen moet de auto ook plaats krijgen, in de stad zelf moet het openbaar vervoer primeren. De spreker heeft niet het gevoel dat er lokale steun is voor dat project. Kontich bijvoorbeeld heeft meer dan genoeg busverbindingen. De dertien gemeenten van Zuid-Antwerpen zijn bereikbaar met het openbaar vervoer. Er is daarenboven een station waar de trein Brussel-Antwerpen halt houdt. Kan er niet meer samengewerkt worden met de NMBS om de buslijnen af te stemmen op de treinverbinding die rechtstreeks tot in hartje Antwerpen voert? Is er al een behoefteonderzoek gebeurd? Is het louter gestoeld op demografisch onderzoek?

Het lid is het eens met de spinnenwebstructuur maar pleit ervoor de tram voor te behouden voor de stad en de rand van de stad landelijk te laten en daar enkel bussen te gebruiken. De vrees voor een grotere verstedelijking duikt trouwens meer en meer op, naar aanleiding van de ontwikkeling van de gemeentelijke structuurplannen.

De vrijebusbannen zijn een goede zaak en noodzakelijk in de steden, maar in de rand van Antwerpen

is de wegcapaciteit al beperkt. Als daar dan nog de helft ingepalmd wordt door het openbaar vervoer, is dat om congestieproblemen vragen.

De samenwerking met de NMBS is heel belangrijk, verschillende stations en verbindingen kunnen beter worden uitgebouwd als knooppunt in de regio. Neptunus draait om busvervoer, Pegasus-Antwerpen vooral om tramverkeer. In Antwerpen zijn de straten nochtans vaak te smal daarvoor.

Mevrouw *Annick De Ridder* is een fan van trams, zeker van tram drie. Ze is het dan ook eens met de ingebruikneming van de premetro. Het lid pleit voor realisme, niet alles kan meteen gerealiseerd worden, ook hier moeten prioriteiten worden bepaald. De lijnen met een hoge bezetting, waar veel vraag naar is, genieten uiteraard de voorkeur.

Ontsluiting, verlengingen en nieuwe lijnen kunnen enkel succesvol zijn als er ook een groot aantal parkings zijn. Is bij de verlenging richting Ekeren de aanleg van parkings inbegrepen? Dat zal uiteraard samen gefinancierd moeten worden met de stedelijke overheid.

Het verwondert de heer *Jan Peumans* dat het plan 2003-2025 niets vermeldt over de spoorwegen. Er is immers altijd sprake geweest van een gewestelijk expresnet Antwerpen. Volgens minister Crevits zou er nog geen formeel overleg geweest zijn tussen de gewesten en de NMBS. Dat is merkwaardig, te meer daar er in 2001 een samenwerkingsakkoord gesloten is.

Is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse gebeurd van de investering van 600 miljoen euro? De circulaire die dergelijke analyse voor grotere projecten verplicht stelt, laat al zes maand op zich wachten. Op welke manier gaat De Lijn om met de risico's? Welke uitgangspunten zijn gehanteerd om voor dit model te opteren? Hoeveel reizigers zal men daar meer mee aantrekken?

Dezelfde spreker veronderstelt dat De Lijn al lang kennis genomen heeft van het plan 2030 over mobiliteit van het Planbureau. De files zouden verdubbelen. Merkwaardig is dat het aandeel van bus en tram in 2030 zakt in plaats van stijgt. Het aandeel van de spoorwegen stijgt wel.

De heer *Ludwig Caluwé* merkt op dat Pegasus beperkt blijft tot het eerste deel van de agglomeratie

Antwerpen. De provincie is echter groter, wat doet De Lijn daar?

3. Antwoorden van De Lijn en minister Kathleen Van Brempt

Mevrouw *Ingrid Lieten* antwoordt dat het voorbeeld van de tramlijn tot in Zwijndrecht bewijst dat een tram een krachtiger alternatief is dan een busverbinding. Veel meer mensen maken dan de overstap naar het openbaar vervoer. Een tram biedt meer comfort, meer duidelijkheid. Door de tramverlenging naar Zwijndrecht is het aantal bussen dat voorheen tot op het Frederik Van Eedenplein reed, reeds drastisch verminderd. Daardoor is de leefbaarheid in dat gebied gestegen. Het aantal reizigers is enorm gestegen, niet alleen op de tramlijn zelf maar ook op de buslijnen die aantakken op de tram. De reizigers kunnen immers hun volledige traject op een veel kortere periode voltooien. De Lijn is voorstander om in het voorstedelijke gebied tramlijnen aan te leggen tot in de kern van die dorpen. Het grote voordeel is dat heel wat mensen dan binnen wandelafstand een halte hebben. Door de vrije trambaan haalt de tram een hoge snelheid en een hoge frequentie.

Het aandeel van het lokale autoverkeer in en rond Mortsel is enorm hoog. Als die bestuurders overtuigd worden om met de fiets, de tram of te voet te gaan, zal het aantal auto's dat rondjes rijdt serieus verminderen, wat de leefbaarheid van het gebied zal bevorderen. Daaraan koppelt De Lijn de doorstroming. Het heeft geen enkele zin om overheidsmiddelen te investeren in het openbaar vervoer als de bussen of trams dan in de file staan. Dan zullen mensen niet geneigd zijn om de overstap naar het openbaar vervoer te maken.

De Lijn is zeker niet tegen randparkings maar heeft tot nog toe steeds gezegd dat het niet haar missie is om parkings aan te leggen en te onderhouden. De vervoersmaatschappij zoekt wel steeds naar samenwerkingsverbanden met andere partners die parkings kunnen bouwen en onderhouden aan de haltes van de tram. Parkings worden dus wel degelijk geïntegreerd in de visie maar De Lijn tracht haar schaarse middelen te beperken tot de organisatie van openbaar vervoer.

Het Neptunusplan is het recentste en het best uitgewerkte. Pegasus is in 2003 opgesteld. Tussen 2003 en 2007 heeft De Lijn heel veel bijgeleerd en haar

methodieken verfijnd. Het Neptunusplan vormt het toppunt van de kennis en De Lijn is bezig om die methodieken verder toe te passen op de Pegasusplannen. In eerste instantie worden alle recente realisaties van basismobiliteit en netmanagement geïntegreerd. Voorts kijkt De Lijn na in hoeverre de aansluiting op het NMBS-netwerk kan verbeteren en of er nog mis-sing links zijn.

Het spoorwegnet wordt inderdaad weinig vermeld, dat zal nog wel gebeuren. Alle projecten en plannen houden sowieso rekening met de stations van de NMBS. In een omvattende geïntegreerde visie waarin de hiërarchie consequent ontwikkeld wordt, zullen allicht nog een aantal nieuwe projecten nodig zijn, al is het maar een frequentie en cadansverandering waardoor de netwerken beter op elkaar kunnen aansluiten.

De methodiek van de maatschappelijke kosten-baten-analyse is geschikt voor havenprojecten. De Lijn gaat momenteel na in hoeverre de methodiek ook aangepast kan worden voor tramprojecten. Dat vergt tijd. De Lijn bekijkt ook hoe andere landen kosten-baten-analyses uitvoeren. Er is ook een initiatief van UITP (International Organisation for Public Transport) om te komen tot een eenvormige methodologie om de kosten en baten van traminfrastructuurprojecten in kaart te brengen. Hetzelfde geldt voor de risicoanalyse. De Lijn wil de methodiek voor de grote infrastructuurprojecten ook toepassen op de tramprojecten.

Het Planbureau gaat uit van constant beleid en heeft de invloed van de plannen nog niet verrekend. De Lijn heeft het rapport gelezen en heeft er een aantal aanvullingen en bemerkingen bij.

Volgens minister *Kathleen Van Brempt* bewijst de stand van zaken in Antwerpen de zin van dergelijke plannen. Het is belangrijk dat er een visie wordt ontwikkeld die de basis is om projecten uit te voeren. De minister is trots op de plannen voor de premetrokker. Het nadeel van Pegasus is dat dit het oudste plan is, het heeft een update nodig. Het feit dat de spoorverbindingen niet vermeld zijn, is een nadeel. De minister heeft uitdrukkelijk aan De Lijn gevraagd om de sneltramverbindingen in de plannen te integreren. Uit de Grontmij-studie blijkt een voorkeur van een lightrail Puurs-Boom-Antwerpen. De minister heeft er zelf aan toegevoegd dat het goed is om de lijn door te trekken naar het noorden van Antwerpen. Dat duidt aan dat de visie verder gaat dan de stad alleen. Heel wat mensen ook buiten de

stad hebben een goed openbaarvervoeralternatief nodig, lightrail is een geschikte optie.

Bij de bespreking van de evaluatie van de basismobiliteit zal men vaststellen dat De Lijn in heel de provincie Antwerpen investeringen heeft gedaan. De minister is er zich bewust van dat niet alle aandacht naar de stad alleen mag gaan, hoe belangrijk die ook is.

De heer *Jan Peumans* herinnert de minister aan het masterplan Antwerpen, waarvan drie jaar geleden gezegd werd dat het alles ging regelen. Ondertussen heeft men wel andere constructies moeten opzetten omdat het niet uitvoerbaar was. Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat men haar niet kan verwijten dat zij samen met de Vlaamse Regering een oplossing vond. De heer *Jan Peumans* erkent het voortschrijdende inzicht maar blijft een afwachtende houding aannemen.

VI. HET PEGASUSPLAN OOST-VLAANDEREN

1. Toelichting door mevrouw Ingrid Lieten, directeur-generaal van De Lijn

Mevrouw *Ingrid Lieten* gaat in op Pegasus Oost-Vlaanderen. In nauw overleg met de stad Gent werd een openbaarvervoerstudie uitgevoerd met 2025 als perspectief. Voor de grootstedelijke structuur werd een nieuw openbaarvervoernetwerk uitgetekend. De spreker erkent dat aan de geïntegreerde visie voor de hele provincie nog wordt gewerkt.

Uitgangspunten worden gevormd door de ruimtelijke structuur en de keuzes die de stad op dat punt maakt. Er wordt ook rekening gehouden met de nieuwe projecten die op stapel staan. Doel is het oplossen van de mobiliteitsproblemen in de regio Gent met 7 percent minder autokilometers tegen 2025 en met een gecoördineerde werking.

Samen met de stad werden de drie hoofdassen van het openbaarvervoernetwerk aangegeven en de van daaruit gewenste tramverlengingen. Daarbij werd niet alleen gekeken naar de exploitatievorm maar ook naar de stedenbouwkundige consequenties en de doorstromingsmaatregelen. Verder werd ook gekeken naar de nevenassen die deze hoofdassen voeden en naar de integratie met het spoorwegennet voor het stadsgewest.

Er werden drie scenario's uitgewerkt. Het eerste, met stedelijk schaalniveau, vertrekt van de uitbouw van een stedelijk tramnetwerk waarbij regionale bussen blijven rijden tot in het stadscentrum. Het tweede heeft een grootstedelijk schaalniveau en bouwt het grootstedelijke tramnetwerk verder uit, terwijl de regionale bussen stoppen aan de rand. Het scenario met regionaal schaalniveau bouwt een regionaal lightrainniveau uit, met daarnaast ook ontsluiting door stedelijke bussen en trams.

Samen met de stad en alle betrokken partijen – inclusief provincie en andere administraties – werden de drie vergeleken. In de stedelijke tramstructuur vertrekt men vanuit een basisnetwerk met een frequentie van acht trams per uur, met een snelheid van 25 km per uur binnen de ring en 40 km per uur daarbuiten. Het treingedeelte bestaat uit het huidige net plus het Muidestation. Ook de bus behoudt het huidige net en de huidige snelheid maar krijgt er een tangentlijn Dampoort-Land van Rodelaan-Sint-Pieters bij, evenals een park+ride-structuur.

Het tweede scenario is dus dat van de grootstedelijke sneltram. De tramassen worden verlengd tot aan de perimeter van het grootstedelijke gebied en dat in een aantal varianten. Voor de trams gelden dezelfde basisfrequentie en -snelheden als in scenario 1. Voor de bus komen er nog twee tangentlijnen bij, met name Mariakerke-Sint-Pieters-Dampoort en Wondelgem-Muide-Dampoort. Ook hier komt een park+ride-structuur, doch met locaties die meer gekoppeld zijn aan de ring.

Het derde scenario, met de lightrail, was oorspronkelijk ambitieuzer dan vandaag, zij het ook verder van de realisatie. Het vertrok uit het IC/IR-netwerk van de NMBS met toevoeging van een lightrailnetwerk tot in onder meer Eeklo, Zelzate, Aalst, Zottegem en Oudenaarde.

Na vergelijking werd in 2001-2002 gekozen voor het tweede scenario, dat van de grootstedelijke tram. De keuze werd ingegeven door de vervoerswaarde, een kosten-batenanalyse en de betere afstemming op de ruimtelijke structuur. De Lijn heeft haar Pegasusnetwerk daar verder op ingehaakt.

Het voorkeursscenario bestaat op die manier uit een voorstadstreinnetwerk, een grootstedelijk tramnetwerk en een stedelijk busnet. Bijkomend zijn er ook

14 park+rides die aansluiting geven. De spreker toont een kaartje met het basisnet in grijs, de bus- en tangentlijnen in rood en de tram met zijn verlengingen in blauw. Het gaat uiteindelijk om zes tramlijnen.

De realisatie van het scenario werd toen geraamd op een investering van 230 miljoen euro, met bijkomende exploitatiekosten van 12 miljoen euro per jaar. Er werd (in 2003) gedacht aan 15 miljoen extra reizigers per jaar. Inmiddels besliste de Vlaamse Regering om middelen vrij te maken voor de verlenging van de tramlijn naar Zwijnaarde-Dorp. Dat gebeurt via Lijninvest en is volop bezig. De kostprijs van de uitvoering belooft 11 miljoen euro. Met de middelen van netmanagement werden de tramfrequenties in Gent serieus verhoogd en de laatavondbediening gerealiseerd. Ook de voorstadsbediening door bussen werd serieus opgewaardeerd.

2. Vragen van de leden

Mevrouw *Fientje Moerman* vraagt of gemeenten die in het grootstedelijke tramscenario opgenomen worden, het statuut van grootstedelijk gebied moeten aannemen. Dat heeft immers consequenties, met name op de ruimtelijke ordening. Vervolgens vraagt het lid of het niet de moeite loont om net zoals in Antwerpen een slimme spinnenwebstructuur te enten op de openbaarvervoerknooppunten met de spoorweg.

3. Antwoord van De Lijn

Mevrouw *Ingrid Lieten* antwoordt dat er geen wettelijke of reglementaire consequenties verbonden zijn aan het scenario. Het is niet zo dat de tram alleen ergens komt als de gemeente een bepaalde keuze maakt. Uiteraard moeten de lokale beleidsmensen kijken hoe ze omgaan met verdere verstedelijking maar daar speelt zeker niet alleen de tram in mee, eerder andere keuzes. Feit is dat heel wat bewoners voor verschillende functies afgestemd zijn op de stad en die de verplaatsing nu met de auto maken.

Het klopt zeker dat in de spinnenwebstructuur van groter Gent nog een aantal missing links zijn. Een serieuze verbetering is mogelijk. Ook dat is voorwerp van de analyse van De Lijn, die zeker geïnteresseerd is in de visie van de lokale mandatarissen daarop.

VII.DE NMBS EN HET GEN

1. Toelichting door de heer Marc Descheemaeker, gedelegeerd bestuurder NMBS en de heer Sabin S'Heeren, directeur-generaal Reizigers Nationaal

De heer *Marc Descheemaeker* leidt de heer *Sabin S'Heeren* in met de opmerking dat GEN de Nederlandse vertaling is van het Franse RER (Réseau Express Régional), dat in Île-de-France 12 miljoen mensen bedient, dus meer dan de NMBS in heel het land.

De heer *Sabin S'Heeren*, directeur-generaal Reizigers Nationaal, begint met de opsomming van de actoren die bij het GEN betrokken zijn. De algemene coördinatie zit bij het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit. Voor de strategische en tactische coördinatie is een stuurgroep opgericht met vertegenwoordigers van de gewesten en de federale overheid, van de kabinetten en de vier operatoren. De operationele groep voor de operationele coördinatie is opgestart begin 2008 en bestaat uit personen van de vier operatoren.

De financiering en uitvoering van de GEN-studie zit voor bus, tram en metro bij de gewesten en voor de trein bij de federale overheid. Bij de begeleidende maatregelen zijn alle overheden betrokken. De actoren voor de lijninfrastructuur zijn voor de bussen de wegbeheerders, voor trams en metro het Brusselse Gewest en voor de treinen Infrabel. Voor de halteinfrastructuur gaat het respectievelijk om de gemeenten, het Brusselse Gewest en de MIVB, en Infrabel en de NMBS-Holding. Zowel rollend materieel als vervoersaanbod zitten bij de operatoren. De exploitatiefinanciering zit voor het streekvervoer bij de gewesten en voor de treinen bij de federale overheid. Voor de tarieven is er een gezamenlijke aanpak door de vier operatoren in de operationele groep.

De NMBS is bij vier punten betrokken: operationele coördinatie (waarbij de operationele groep in consensus beslist), tarieven, het aanbod van voorstedelijke treinen en de aankoop van GEN-treinen.

De structuur van het GEN-overleg ziet er als volgt uit: een Executief Comité van de ministers van Mobiliteit; een stuurgroep die om de anderhalve maand of zelfs om de maand samenkomt; een operationele groep met afgevaardigden van de vier maatschappijen; een werkgroep product over de dienstregeling met het oog op een geïntegreerd aanbod; een werk-

groep plaats die zich bezighoudt met de aansluitingsknooppunten; een werkgroep promotie met het oog op gezamenlijke communicatie; een werkgroep prijs die zich buigt over tarieven en elektronische ticketing.

Met betrekking tot de GEN-stuurgroep attendeert de spreker op een nieuw element. Twee maanden geleden werd er in de schoot van de GEN-stuurgroep een technische werkgroep opgericht met als opdracht de studie te realiseren die betaald wordt door de drie gewesten en de federale overheid, en als doel heeft op basis van een potentieelstudie te onderzoeken in hoeverre het oorspronkelijke plan dient bijgestuurd te worden. De halteplaatsen, de aansluitingsknooppunten, het aantal stopplaatsen, de frequenties en zelfs het bereik worden bekeken. Een en ander moet eind 2008 afgerond zijn. De studie wordt begeleid door een technische werkgroep met specialisten van de vier maatschappijen.

Wat de promotie betreft, merkt de spreker op dat heel wat onderdelen van het plan vandaag al gerealiseerd zijn en reeds tot het aanbod behoren, maar als dusdanig niet als GEN-aanbod gecommuniceerd worden. De werkgroep promotie bekijkt dat zoals gezegd.

In de werkgroep plaats gaat het om de uitbreiding van het proefproject van MIVB en NMBS waarin verschillende categorieën van multimodale overstapstations bus - tram - metro - trein zullen gecertificeerd worden volgens een Europese norm in verband met de kwaliteit van de het openbaar vervoer.

De werkgroep prijs werkt specifiek rond Brussel. Doel is de instapdrempel voor nieuwe klanten van het openbaar vervoer te verlagen via tarieven en elektronische ticketing.

Zoals gezegd, rijden vandaag binnen de perimeter van 30 km al honderden voorstedelijke treinen met benamingen als L-, CityRail-, IR- of P-trein. Zoals bepaald op de ministerraad van Raversijde van 20 maart 2004 zal het voorstedelijke aanbod verder gefaseerd verbeterd worden.

In 2004 werd een kwaliteitsproject ingevoerd op vijf CityRailverbindingen: Aalst-Brussel, Aalst-Europese Wijk-Braine l'Alleud, Brussel-Zottegem, Brussel-Dendermonde en Louvain-la-Neuve-Brussel. De kwaliteit voor de reizigers wordt opgevolgd via een reizigersenquête en weergegeven in een kwaliteitsbarometer. Er worden volledig gerenoveerde, tweeledige motorstellen ingezet. De correcte samenstelling van

de treinen, netheid en stiptheid worden dagelijks opgevolgd. Ook de netheid van stations en stopplaatsen wordt continu opgevolgd. Voor die aangelegenheden komt men ook tussen bij Infrabel.

Het is de bedoeling dat het aanbod op de spoorlijnen rond Brussel uitgebreid wordt tot een basisfrequentie van twee treinen per uur en vier tijdens de spits. De halfuurdienst bestaat op sommige lijnen als sinds mei 1998. In december 2006 kwamen daar Leuven-Brussel en Braine-le-Comte-Halle-Brussel bij. Eind 2009 is dat ook het geval voor Dendermonde-Brussel. In de verdere toekomst moeten het GEN-aanbod en dat van hst, IC/IR-, L- en P-treinen, die dezelfde infrastructuur gebruiken, geïntegreerd worden.

Dit alles brengt infrastructuurprojecten met zich mee, die in verschillende fasen worden uitgevoerd. In december 2006 waren de vier sporen tussen Brussel-Zuid en Halle en tussen Leuven en Brussel al klaar. Voor 2012 wordt het Diabolocomplex rond de nationale luchthaven, waarvan de mogelijke bediening met GEN-treinen meegenomen werd in de GEN-studie, verwacht. De bocht van Nossegem is al een feit sinds december 2005. In het oorspronkelijk referentiedocument van de raad van bestuur van de NMBS is er geen sprake van de bediening van de luchthaven met stoptreinen. De NMBS heeft altijd voorzien – ook naar de overheid toe in het kader van de ‘Letter of Comfort’ die voor de Diabolo door Infrabel, NMBS en de Belgische Staat werd ondertekend – dat de luchthaven bediend wordt door snelle, rechtstreekse relaties vanuit gans België. Deze filosofie staat haaks op de bediening van de luchthaven met trage stoptreinen. Een eventuele GEN-relatie naar de luchthaven is in de GEN-studie ter onderzoek meegenomen, niet meer of niet minder, en mag geen afbreuk doen aan het snelle treinaanbod over de lange afstanden (nationaal en internationaal).

De werken aan de tunnelverbinding Watermaal-Josaphat zijn bezig. Zij moet het in de toekomst mogelijk maken treinen vanuit Namen of Ottignies te laten doorrijden naar de luchthaven of, zonder door het centrum van Brussel te rijden, naar Antwerpen. De aanpassingen van de vierhoek tussen Brussel-Noord en Schaarbeek heeft als bedoeling met ongelijkgrondse kruisingen bijkomende GEN-lijnen mogelijk te maken zonder hinder voor de rest van het treinverkeer.

Begin 2008 werden de werken opgestart voor een vier-sporenverbinding tussen Brussel-Zuid en Sint-Katha-

rina-Lombeek. Zij moeten klaar zijn tegen december 2015, net als die op het traject Watermaal-Ottignies. In 2016 zal ditzelfde ook voor Ukkel-Nijvel klaar zijn, wat heel wat capaciteitsverhogende maatregelen zal mogelijk maken.

Samen met de andere operatoren wordt gestreefd naar een netwerk waarin tram, bus, metro en trein optimale aansluitingen geven in bepaalde knooppunten. Belangrijke elementen zijn de transparantie van het netwerk, afgestemde dienstregelingen, het creëren van multimodale overstappunten met gegarandeerde overstapmogelijkheden, frequent voor- en natransport, en GEN-bediening per snelbus in gebieden zonder spoorlijn naar Brussel. Wat dat laatste betreft denkt de spreker aan het Startplan van De Lijn en bepaalde initiatieven van de TEC (Transport en Commun).

Er werd onlangs specifiek GEN-materieel besteld ter vervanging van L- en CityRailtreinen of om bijkomende bediening mogelijk te maken. Al het bestaande wordt immers nu al ingezet. Het betreft motorstellen van ongeveer 80 meter die gekoppeld kunnen rijden, met snelle acceleratie en afremming (trage stellen zouden de capaciteit van de lijnen verminderen), grote in- en uitstapcapaciteit (brede deuren), toegankelijkheid vanaf alle perronhoogten (geleidelijk wordt wel alles aangepast tot een hoogte van 76 cm), 280 vaste zitplaatsen per motorstel en grote transparantie. Voor het GEN werden er al 95 besteld, die zullen geleverd worden in 2011 en 2012.

De spreker noemt nog de volgende eigenschappen van de nieuwe stellen: eerste en tweede klas, een multifunctionele ruimte, plaatsen voor rolstoelgebruikers, een toilet voor reizigers met een beperkte mobiliteit, optimale toegankelijkheid voor alle reizigers door een vloerhoogte in de trein op het niveau van de perrons, en klimatisatie. Het feit dat men van het ene einde van het trein kan doorkijken tot het andere – zonder sassen – moet ook het veiligheidsgevoel verbeteren.

Voor reizigersinformatie zullen er displays zijn op de voorzijde, de zijkanten en de binnenzijde. Aankondigingen kunnen gebeuren door de treinbegeleider, de treinbestuurder, automatisch via plaatsbepaling en door de dispatching via GSM-R.

Tot slot noemt de spreker de kritische succesfactoren. Het betreft de proactieve samenwerking tussen alle openbaarvervoermaatschappijen en administraties, het financieren en uitvoeren van alle noodzakelijke

investeringen in infrastructuur en rollend materieel (voor de NMBS vastgelegd), de financiering van de bijkomende exploitatiekosten (eveneens vastgelegd in de beheersovereenkomst), en het effectief uitvoeren van de begeleidende maatregelen. Wat dat laatste betreft, trekt is het Brusselse Gewest samen met consultants bezig aan voorstellen.

2. Vragen van de leden

De heer *Jan Peumans* merkt op dat het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit bijna nooit samenkomt. De operationele groep kwam voor het eerst samen op 17 januari 2008. Maar de GEN-overeenkomst tussen de gewesten en de federale overheid is ondertussen al vijf jaar oud. De minister gewaagde van een studieopdracht over de analyse van de vraag en de organisatie van het aanbod – de beroemde studie artikel 13. Hoe komt het dat het zoveel jaar heeft geduurd tot men daartoe kwam? Wat hebben de operationele groep en de werkgroep product al uitgevoerd?

Vervolgens vraagt het lid of er geen aparte beheersstructuur voor GEN-Brussel moet komen om bijvoorbeeld tot de tariefintegratie te komen. Het lid informeert naar de stand van zaken op dat punt. Hoe gaat de operationele beheersstructuur eruit zien? Wanneer worden de multimodale overstapstations concreet uitgevoerd?

Wat is de verhouding van de NMBS met de gewesten voor het investeringsprogramma 2008-2012, vraagt de heer *Peumans* daarop. Hoe zijn zij betrokken? Hij stelt vast dat het parlement, ondanks het Instemmingsdecreet, geen regionale cijfers kan krijgen over bijvoorbeeld de werkgelegenheid bij de NMBS. Wat betekent het investeringsprogramma voor het GEN en andere investeringen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Het lid houdt tot slot een pleidooi voor meer stiptheid in het treinverkeer en attendeert op de problemen met de dubbeldektreinen die door het personeel worden gesignaleerd.

Ook de heer *Joris Vandenbroucke* gaat in op de studie over de vervoersvraag, die genoemd werd in het kader van de werkgroep product. Hij stelt immers tegelijk vast dat de infrastructuurwerken wel al werden vastgelegd tot in 2016. Wat is de relatie tussen beide?

Volgens welke criteria wordt bepaald of ergens een treinstation wordt ingepast in het GEN-project? Zo

zou de gemeente Dilbeek, die aan de N8 Ninove-Brussel ligt, er wel een willen in Schepdaal aan lijn 50, zodat reizigers vanuit het gebied Ninove er zouden kunnen overstappen op de trein naar Brussel. De NMBS wijst dit af maar zegt niet waarom. Aan welke criteria voldoet Schepdaal niet om er een station te openen?

Ook mevrouw *Fientje Moerman* heeft een vraag over de genoemde studie. Zij vraagt hoe het zit met de integratie als De Lijn nu al een snelbusdienst Aalst-Brussel plant voor 2008 terwijl de studie pas tegen het einde van dat jaar klaar is?

Mevrouw *Annick De Ridder* heeft begrepen dat de kostendekkingsgraad van de lijnen verschilt. Welke graad streeft men na voor de GEN-verbindingen? De Lijn heeft er een van 16 tot 17 percent. Bestaat een risico op concurrentievervalsing? Verder informeert zij naar de termijn waarbinnen het gemeenschappelijke elektronische ticket operationeel zal zijn. Zijn er nog knelpunten?

De heer *Johan Sauwens* vraagt vanaf wanneer het interessant wordt om lightrail in te zetten. Wat kan men binnen 5, 10 en 20 jaar verwachten op het vlak van het in elkaar lopen van de verschillende modi?

3. Antwoorden van het management van de NMBS

De heer *Marc Descheemaeker* antwoordt dat in de nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS, waarover de federale regering eerstdaags beslist, zal staan dat ook een begin van realisatie wordt gemaakt van een betere voorstadsverbinding in Gent en Antwerpen. Hij zegt er wel bij dat het geen GEN wordt zoals in Brussel, in het bijzonder wat de infrastructuurwerken betreft.

Hij geeft als voorbeeld voor Gent de recente heropening van de stopplaats Evergem en de heropening eind 2008 van Beervelde-Lochristi. Dat betekent alvast binnen een straal van 15 tot 20 kilometer een verbetering op bestaande spoorlijnen voor bepaalde dynamische woonzones. Voor Antwerpen noemt hij de betere bediening van Antwerpen-Zuid, waar een concentratie van kantoren ontstond langs de ring. Verder worden mogelijkheden voor Mortsel bekeken.

In dit verband wijst hij op een aantal vrij gestructureerde overlegplatforms, onder andere met de steden Kortrijk, Brugge, Gent en Antwerpen. De voorstads-

bediening komt daar regelmatig aan de orde. De spreker attendeert ook op de hernieuwde samenstelling van het overlegcomité tussen NMBS, MIVB, De Lijn en TEC, waarvan hij voorzitter is. De afspraak is dat er twee keer per jaar samengekomen wordt.

Vervolgens gaat hij in op de verklaring waarom een en ander zo lang duurt. Om te beginnen wijst hij op het tijdrovende karakter van infrastructuurwerken. Verder is het zo dat de nieuwe treinen er in 2011-2012 zullen zijn. De vier operatoren nemen ook initiatieven die de vervoersstromen doen evolueren. Als men een verstandige beslissing over het aanbod wil, mag die dus niet te vroeg vallen. Dat kan perfect als de studie klaar is in 2008 of zelfs in 2009, in overleg tussen de verschillende partijen.

De heer Descheemaeker zou het een domme beslissing vinden om voor het GEN een aparte beheersstructuur in het leven te roepen. Het gaat om de integratie van verschillende modi met het oog op betere mobiliteit. De spreker verkiest de afstemming van de modi, die door verschillende organisaties worden geëxploiteerd met elk hun eigen specialisten, boven een afsplitsing in een apart beheersmodel. Dat zou slechts frustratie en concurrentie opleveren, meent hij.

Wat de smartcard betreft, gaf de NMBS de opdracht aan een externe business consultant om het dossier te evalueren op basis van internationale benchmarking. Resultaat is alvast dat sprake is van een hoger budget dan de oorspronkelijk geraamde 48 miljoen euro. De volledige dekking wordt afgesproken in het kader van de beheersovereenkomst.

De MIVB heeft inmiddels een elektronische chipkaart gelanceerd. De vier maatschappijen spraken af dat een perfecte technische uitwisseling mogelijk moet zijn tussen de dragers. Voor de NMBS zal de kaart eerder een drager van abonnementsrechten en dergelijke zijn dan een ontwaardingskaart. Maar de NMBS zit met andere waarderingssystemen dan andere maatschappijen. Zij heeft bijvoorbeeld geen toegangspoortjes maar wel controle. Er zijn dus belangrijke operationele verschillen. Doel is dat de vier operatoren samen kunnen evolueren zonder dat de ene de andere beperkt. De spreker heeft geen weet van enige vertering.

De heer Descheemaeker zou de investeringscijfers voor het rollend materieel kunnen geven, maar dat is niet geografisch gebonden. De spreker suggereert om

de heer Luc Lallemand van Infrabel, dat verantwoordelijk is voor de infrastructuur, uit te nodigen.

Wat het verschil tussen een zware tram en een lichte trein betreft, wijst de spreker op het bestaan van duotreinen, die voor tram- en spoorlijnen een aparte motor hebben. In elk geval zal de NMBS het materieel aankopen dat voldoet aan de veiligheidsvoorwaarden die de netwerkbeheerder oplegt. Zij gaat ervan uit dat die voor alle operatoren dezelfde zullen zijn. De NMBS bekijkt dit vanuit het exploitatiemodel van een treinmaatschappij. Ook in Spartacus gaat het, in de eerste fase, vooral om verbetering op oude infrastructuur en vroegere spoorwegverbindingen, en op integratie van modi. Het model van Karlsruhe is heel interessant, maar de spreker ziet het hier nog niet zo gauw gebeuren. Eerder ziet hij de bestemming van minder of niet meer gebruikte spoorweginfrastructuur.

De dubbeldektreinen, die 25 percent meer mensen vervoeren per m² spoorgebruik, hebben twee problemen gekend. Het probleem met de sluiting van de achterdeuren is opgelost. Het andere probleem was dat met treinen die splitsen, bijvoorbeeld het ene deel naar Knokke, het andere naar Blankenberge. Het bijhorende koppelen en ontkoppelen vereiste een leercurve bij de treinbestuurders, die vaak iets te bruusk of net niet genoeg inhaken. Anderzijds waren het problemen met het systeem zelf. Inmiddels gaat dit al zonder problemen met meer dan de helft van de M6-treinen in Brugge. Tegen de zomer moet het grootste deel opgelost zijn.

De heer Descheemaeker engageert zich om de vraag van de heer Vandenbroucke over de criteria schriftelijk te beantwoorden. De infrastructuurwerken die al bezig of in voorbereiding zijn, volgen twee principes. Het eerste is de omzeiling van de verzadigde noord-zuidverbinding. De Josaphattunnel is een poging om die capaciteit te vergroten, net zoals de verbetering van lijn 28 aan de westkant. Tweede principe is dat de traagste trein de snelheid bepaalt. Daarom worden alle assen op vier sporen gebracht, zodat voorbijsteken mogelijk wordt. De infrastructuurwerken zijn dus in elk scenario nodig.

Wat de kostendekking voor het binnenlandse reizigersvervoer betreft, heeft de NMBS ongeveer 550 miljoen euro aan eigen inkomsten. Daarbij krijgt zij hetzelfde bedrag van de federale overheid aan operationele subsidies voor haar werking en 300 miljoen

euro in het kader van de schuldfinanciering. Als men van dat laatste abstractie maakt, bedraagt de operationele kostendeckingsgraad dus ongeveer 50 percent. Het vrachtvervoer en het internationale reizigersvervoer moeten volledig kostendekkend zijn, wat het eerste bijna haalt en het tweede zelfs overschrijdt.

4. Bijkomende vragen van de leden en antwoorden van de heer Descheemaeker

De heer *Ludwig Caluwé* heeft opgemerkt dat de heer Descheemaeker alleen Antwerpen-Zuid en Mortsel noemde. Het is verbazingwekkend dat de voltooiing van de tunnel onder het Centraal Station het treinaanbod naar het noorden niet verbeterd heeft. Nochtans zou daar een Antwerps expresnet moeten worden uitgewerkt. In de plaats van met de tram kan dat perfect met de trein. Maar het aanbod is integendeel slechter geworden door het verlies van aansluitingen en de verlenging van de reistijd richting Brussel. Hij vraagt wanneer het verbeterde aanbod er komt en hoe het eruit zal zien.

Verder laat De Lijn inmiddels bussen rijden naar station Brecht, maar daar rijdt nog altijd geen trein. Wanneer komt dat in orde?

De heer *Marc Descheemaeker* repliceert dat Antwerpen-Zuid en Mortsel slechts voorbeelden waren. De tunnel onder Antwerpen moet inderdaad niet alleen een verbetering brengen voor de hst. De locomotieven voor de lijn waaraan het station Noorderkempen-Brecht ligt, zijn al in het bezit van de NMBS. De nieuwe lijn is uitgerust met een veiligheidssysteem dat op Europees niveau zou moeten zijn geharmoniseerd.

Maar het is dat systeem (ERTMS - European Railway Traffic Management System) dat in de praktijk aanleiding geeft tot onderlinge compatibiliteitsproblemen tussen rollend materieel en infrastructuur. Zo heeft het Nederlandse ERTMS op drie stukken spoorlijn drie verschillende identificaties, die dan nog eens verschillen van de Belgische. De directie van Bombardier beloofde tegen oktober de ERTMS-versie van de Betuwelijn aan te passen voor gebruik op de hst-lijn ten noorden van Antwerpen. Op dat moment zullen de genoemde locomotieven kunnen rijden. Met Infrabel werd overlegd met het oog op een terugvaloplossing tegen september of oktober, mocht dit niet lukken. Dit is evenwel voorwaardelijk want tot nu toe zijn noch rollend materieel noch grondinstallaties gecertificeerd.

Voor lijn 12 liggen verschillende projecten voor. Een rechtstreekse trein met dubbeldekmaterieel tussen Essen en Brussel wordt bekeken. Met de Nederlandse collega's wordt de verdere bediening van kleinere stopplaatsen op de lijn Roosendaal-Antwerpen bekeken. De spreker is vrij zeker dat er snel verbetering komt.

Wat Turnhout betreft, wijst de spreker erop dat er zes tot zeven jaar geleden geen rechtstreekse verbinding met Antwerpen of Brussel was maar nu wel. Er wordt ook dubbeldekmaterieel ingezet. Ondanks de kritiek gaat het om een van de best bezette treinen.

De heer *Jan Peumans* blijft wachten op de regionale cijfers. Hij is ervan overtuigd dat ze bestaan. De fameuze 60/40-regel beantwoordt volgens hem niet aan de reële vervoerbehoefden in België. Hij wijst andermaal op het Instemmingdecreet. Ook minister Crevits onderschrijft zijn vraag om regionale cijfers, zegt hetzelfde lid. Hij hoorde ook niets over de betrokkenheid van de gewesten bij het investeringsprogramma 2008-2012. Beide ministers zeggen in het parlement dat zij helemaal niet betrokken worden.

De heer *Marc Descheemaeker* antwoordt dat het totale treinaanbod volgens assen is georganiseerd die de gewestgrenzen overschrijden, zoals Antwerpen-Charleroi of Oostende-Luik-Eupen. Het maakt het berekenen van regionale vervoerkilometers niet evident, maar hij wil dat eens bekijken. Hij wijst erop dat de goederentreinen tussen Antwerpen en Basel op Belgische grondgebied het grootste deel van hun traject in Wallonië doormaken. De spreker pleit voor voorzichtigheid. Voor personenvervoer kan men mogelijk wel cijfers distilleren.

Minister *Kathleen Van Brempt* antwoordt dat er op dit moment informeel overleg is tussen de Vlaamse Regering en de NMBS. Dat loopt wel goed.

De heer *Jan Peumans* preciseert dat zijn vraag over formeel overleg ging. Wat is het standpunt van de Vlaamse overheid over de spoorweginvesteringen? De minister geeft geen inhoud aan het Vlaamse decreet ter zake. Aan informeel overleg heeft hij geen boodschap.

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat men twee discussies kan voeren. De ene gaat over de formele impact van het Vlaamse Gewest op aanbod, exploitatie en investeringen van de NMBS. Welnu, die is er niet. Net zoals de spreker vindt zij dat dit in het kader van de staatshervorming moet geregeld wor-

den. Zolang dat niet het geval is, is zij aangewezen op informeel overleg. Dat bestaat wel, in tegenstelling tot de afgelopen jaren. Tot slot wijst zij erop dat de investeringsdossiers van de NMBS tot de bevoegdheid Openbare Werken behoren.

5. Bijkomende schriftelijke antwoorden van de heer Descheemaeker

Schepdaal (synthese van vroegere parlementaire vragen)

De keuze om geen bijkomende stopplaats te voorzien in Schepdaal is gebaseerd op de milieueffektenstudie die door het onafhankelijke studiebureau ARIES in 2004 werd uitgevoerd naar aanleiding van de plannen om spoorlijn 50a te verdubbelen tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katharina-Lombeek. Hieruit bleek dat de negatieve effecten van een station in Schepdaal met een pendelparking de positieve effecten zullen overtreffen.

De analyse van de resultaten van het MER-rapport wijzen uit, dat een station in Schepdaal netto amper 50 nieuwe openbaar vervoer gebruikers zou opleveren door onder andere een verschuiving van reizigers van bestaande stations (waaronder Ninove en Ternat als belangrijkste) naar dit nieuwe station. Daarenboven zou het aantal kilometers dat men met het openbaar vervoer aflegt, dalen (meer autokilometer). Dit gaat in tegen het streven naar duurzame mobiliteit.

De uitbouw van een nieuw treinstation in Schepdaal levert volgens de huidige inzichten dus meer nadelen dan voordelen op, ook voor de verkeersontwikkeling op de N8, de Ninoofsesteenweg.

Ook zonder station zal Dilbeek baat hebben bij een spoorverdubbeling van lijn 50a. Door de bijkomende sporen zal de verwachte stijging van het autoverkeer vanuit het westen van het land naar Brussel gedeeltelijk opgevangen kunnen worden door het treinverkeer.

Studie van de vervoersvraag en planning van de infrastructuurwerken tot in 2016

De ontwikkeling van nieuwe infrastructuur wordt door Infrabel onderzocht, wanneer een toekomstige verzadiging van het spoornet voor het reizigers- en goederenvervoer op bepaalde plaatsen onderkend wordt, dit op basis van de gebruiksintensiteit van de

spoorinfrastructuur (bv. noodzaak tot verdubbeling van de spoorcapaciteit rond Brussel), waarbij ook gekeken wordt naar het wegwerken van missing links in het spoornet (bv. de Diabolo-infrastructuur onder de nationale luchthaven, de Liefkenshoek tunnel voor het goederenverkeer).

Om de implementering van dergelijke infrastructuren te rechtvaardigen, moet Infrabel een aantal voorbereidende studies uitvoeren, waarbij de toekomstige behoeften van de vervoerders worden ingeschat, zowel wat reizigers als wat goederen betreft.

Een potentieelstudie met een extern studiebureau werd door Infrabel uitgevoerd voor de bouw van de Diabolo. De NMBS is bij deze potentieelstudie nauw betrokken geweest, wat het aanleveren van gegevens over de toekomstige reizigersontwikkelingen betreft. Dit is ook het geval voor de mogelijke toekomstige infrastructuurontwikkeling rond de luchthaven van Charleroi Airport (Gosselies).

Naast een potentieelstudie moet Infrabel (Tucrail) steeds (wettelijke verplichting) een MER-rapportering laten uitvoeren. In deze rapporteringen worden, indien noodzakelijk, ook de specifieke gevallen onderzocht, waarbij de impact van de aanleg van de diverse infrastructuur een wezenlijke wijziging in het bestaande reisgedrag zou kunnen veroorzaken (bv. MER-studie voor de verdubbeling van lijn 50a).

Naar de toekomst toe zal de NMBS als de nationale vervoerder voor het binnenlandse reizigersvervoer per trein zelf, onder andere via potentieelonderzoeken en studies met betrekking tot het toekomstige verplaatsingsgedrag, pro-actief nagaan, waar op de lange termijn de grootste uitdagingen liggen inzake de reizigersgroei en welke toekomstige middelen hiervoor nodig zijn, qua infrastructuurontwikkeling, materieel en personeel.

De verslaggevers,

De waarnemend voorzitter,

Joris VANDENBROUCKE

Jan PEUMANS

John VRANCKEN