Stuk **200** (2004-2005) – Nr. 3

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

Zitting 2004-2005

21 april 2005

ONTWERP VAN DECREET

houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Jan Peumans

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Herman Lauwers, Bart Martens.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Herman Reynders, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:
200 (2004-2005)
– Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2 : Verslag over hoorziting

INHOUD

Blz.

1. Toelichting door minister Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen 4
2. Algemene bespreking 6
3. Artikelsgewijze bespreking en eindstemming 8

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie nam op 15 maart 2005 het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel *(Parl. St.* Vl. Parl. 2004-05, nr. 200/1) in behandeling.

Op verzoek van de fractie van het Vlaams Belang werd in toepassing van artikel 32, 2., b), van het Reglement een hoorzitting gevraagd.

Deze hoorzitting vond plaats op dinsdagnamiddag 12 april 2005. Het verslag van deze hoorzitting is terug te vinden in *Parl. St.* Vl. Parl. 2004-05, nr. 200/2.

De commissie behandelde dit ontwerp van decreet op donderdag 14 april 2005. Het ontwerp van decreet werd met 9 stemmen tegen 5 aangenomen.

1. TOELICHTING DOOR MINISTER KATHLEEN VAN BREMPT, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, SOCIALE ECONOMIE EN GELIJKE KANSEN

Minister *Kathleen Van Brempt* grijpt de bespreking van dit ontwerp van decreet in deze commissie aan om de algemene context waarbinnen dit samenwerkingsakkoord zich situeert, toe te lichten en de diverse plannen duidelijk te situeren.

Situering

Vertrekkend van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het zogenaamde decreet Basismobiliteit en de daaruit voortvloeiende besluiten van de Vlaamse Regering inzake basismobiliteit en netmanagement heeft De Lijn een Pegasusplan uitgewerkt dat dient onderverdeeld te worden in drie grote onderdelen, met name Pegasus Antwerpen, dat onder andere het volledige Masterplan van Antwerpen omvat en een toekomstvisie over de langetermijnontwikkeling beschrijft tot 2025; Pegasus Gent, dat het plan 'Horizon 2015' omvat en een toekomstvisie over de langetermijnontwikkeling beschrijft tot 2025, en Pegasus Regionet-Brabant-Brussel dat eveneens een toekomstvisie ontwikkelt tot 2025, en dat zich onderverdeelt in enkele grote luiken, met name: een basisnet van streeklijnen rond Brussel en Leuven; een snelbusnet rond Brussel en Leuven; toevoerlijnen naar de luchthaven van Zaventem; een ringverbinding rond Brussel en toevoerlijnen naar GEN-stations.

Daarnaast werd er voor Limburg een Spartacusplan uitgewerkt dat eveneens een toekomstvisie over de langetermijnontwikkeling beschrijft tot 2025. Ook voor de provincie West-Vlaanderen wordt er momenteel aan een langetermijnvisie gewerkt.

Het ontwerpdecreet dat momenteel hier ter bespreking voorligt, heeft betrekking op een akkoord dat werd afgesloten tussen de gewesten en de federale regering over het Gewestelijk Expresnet rond Brussel. Het maakt de samenwerking mogelijk tussen alle betrokken instanties en garandeert de afstemming op de GEN-plannen van de NMBS.

Omschrijving van het GEN

Het Gewestelijk Expresnet voor Brussel (GEN) moet een basisnet vormen dat het globaal aanbod van de vier maatschappijen van openbaar vervoer (VVM, NMBS, MIVB en TEC) structureert. Het voornaamste streefdoel is het marktaandeel van het gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone, die zich uitstrekt in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel, te verhogen. De samenwerking tussen de federale overheid, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moet leiden tot een verbetering van het aanbod van gemeenschappelijk vervoer, een geïntegreerde dienstverlening en de verwezenlijking van begeleidende maatregelen.

Het GEN komt niet tot stand van vandaag op morgen. Er zijn op dit moment al enkele realisaties of belangrijke voorbereidingen getroffen, maar de komende jaren moeten alle partijen nog intens samenwerken om de doelstellingen van het GEN waar te maken. Dit samenwerkingsakkoord levert de basis voor die samenwerking, ook wanneer de omstandigheden wijzigen ten gevolge van de vooruitgang in de realisatie van het GEN. Dit akkoord is voldoende dynamisch om zich aan te passen aan de gewijzigde inzichten die er in de loop van de jaren ongetwijfeld zullen komen.

Historiek van de besluitvorming

De Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) van 30 maart 1999 besliste met het oog op de verwezenlijking van het GEN een werkgroep op te richten, die gemandateerd was om een ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de drie gewesten op te stellen.

Inhoud van het samenwerkingsakkoord

De eigenlijke overeenkomst bestaat uit 7 korte hoofdstukken en 5 bijlagen, die men in het parlementaire stuk (*Parl. St.* Vl. Parl. 2004-05, nr. 200/1) kan terugvinden. Hoofdstuk I, Algemene bepalingen, bevat de definities en doelstellingen van het GEN. Hoofdstuk II gaat over de samenwerkingsorganen (ECMM, Stuurgroep met ministeries en maatschappijen voor vervoer, Operationele groep met maatschappijen voorvervoer), hun samenstelling, opdracht en werking. Hoofdstuk III gaat over de analyse van de vraag, organisatie van het aanbod. Hoofdstuk IV bevat de algemene bepalingen over de begeleidende maatregelen inzake parkeren, intermodaliteit, verhogen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer en de wegencategorisering. Hoofdstuk V behandelt over de algemene bepalingen over de gemeenschappelijke strategie inzake marketing en informatie en hoofdstuk VI bevat de financiële bepalingen. Hoofdstuk VII, Programmering en prioritaire acties, bevat ten slotte de timing voor het GEN en enkele concrete projecten.

Procedure

Op 9 mei 2003 stuurde de heer Norbert De Batselier, voorzitter van het Vlaams Parlement, een brief naar de heer Patrick Dewael, toenmalig minister-president van de Vlaamse Regering, waarin hij meldde dat het Uitgebreid Bureau van het Vlaams Parlement op zijn vergadering van 22 april 2003 geoordeeld had dat de GEN-overeenkomst slechts uitwerking kan hebben na de goedkeuring ervan door het Vlaams Parlement. Ook de goedkeuring van de parlementen van de andere betrokken overheden is vereist.

De minister-president heeft de andere overheden die bij de GEN-overeenkomst betrokken zijn, ingelicht over de noodzaak om de overeenkomst aan hun respectieve parlementen ter goedkeuring voor te leggen. De GEN-overeenkomst werd inmiddels door alle betrokken partijen ondertekend en de procedure tot bekrachtiging van dit samenwerkingsakkoord werd in alle gewesten en op federaal niveau opgestart.

Adviezen van SERV en MiNa-raad

De SERV heeft in zijn advies duidelijk gesteld dat dit samenwerkingsakkoord slechts een onderdeel kan zijn van een globale aanpak van het Vlaamse mobiliteitsprobleem rond Brussel. Dit onderdeel is uiteraard wel een essentieel gegeven omdat de spoorwegen nu éénmaal de ruggengraat vormen van het openbaar-vervoernet. De SERV heeft met name toen aangedrongen op een globale omkadering waarbinnen dit samenwerkingsakkoord zich moet situeren.

Ook de MiNa-raad stipt in zijn advies aan dat er behoefte is aan een ruim opgevat voorstadsnet, waarbij afstemming wordt beoogd met de multipolaire werkelijkheid van het stadsgewest Brussel en met de reële behoeften aan verplaatsing. De MiNa-raad dringt ook aan op de afstemming van dit GEN-akkoord op het Brabant-Brussel-net van de provincie Vlaams-Brabant waarbij integratie tussen trein en stads- en streekvervoer de doelstelling moet zijn.

Integratie van netten en tarieven

De minister benadrukt dat aan deze bekommernissen ten volle gevolg is gegeven en dat het GEN-samenwerkingsakkoord zich duidelijk situeert binnen het Regionet Brabant-Brussel, dat een langetermijnvisie omschrijft met een multipolair gegeven van diverse belangrijke mobiliteitsgenererende kernen rond Brussel.

Dit samenwerkingsakkoord is uiteraard geen eindpunt, maar een noodzakelijke tussenstap in de verdere integratie van het aanbod en de tarieven om van het openbaar vervoer een nog aantrekkelijker alternatief te maken. In een volgende stap kan men tot een globaal coherent en innoverend nieuw samenwerkingsakkoord komen inzake stads- en streekvervoer waarbij ook de NMBS betrokken is.

De minister heeft daartoe reeds het initiatief genomen om een werkgroep op te starten, met vertegenwoordigers van alle gewesten, de federaal bevoegde ministers en de vervoersmaatschap-

pijen NMBS, VVM, TEC en MIVB. Een dergelijk samenwerkingsakkoord zal dus niet alleen een aantal verouderde samenwerkingsakkoorden opheffen, maar heeft ook de bedoeling om verdere stappen te zetten inzake integratie van vervoerbewijzen en tarieven.

De minister benadrukt dat een nieuw samenwerkingsakkoord breder moet zijn dan de behandeling van de problematiek rond Brussel. Ook rond de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent dient verder werk gemaakt te worden van de integratie van het aanbod en de tarieven.

2. ALGEMENE BESPREKING

Tussenkomst van de heer Wim Van Dijck

De heer *Wim Van Dijck* merkt op dat de vraag van zijn fractie om een hoorzitting te organiseren geen vertragingsmanoeuvre was. De reden was dat men over onvoldoende informatie beschikte. Na de hoorzitting blijft hij evenwel nog met een heel pak vragen zitten.

De doelstellingen van deze overeenkomst zijn de verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer en het verhogen van het aandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone. De Lijn en de MIVB beschikken over allerlei cijfers; de NMBS niet. De vraag is wat de cijfers betekenen. Beschikt de overheid over nieuwe cijfers? Over welk marktaandeel van het openbaar vervoer heeft men het? Dergelijke vragen zijn essentieel voor een goed begrip van het GEN.

Men dient eveneens te onderzoeken of de doelstellingen haalbaar zijn. Er is geen haalbaarheidsstudie over het GEN gebeurd. Het is logisch dat er voor elke lijn afzonderlijk gekeken wordt wat de financiële impact, de behoeften en dergelijke zijn. Zo moeten bijvoorbeeld de lijnen 124 en 126 (naar Ottignies en Eigenbrakel) worden verdubbeld. De vraag is of dit noodzakelijk is. Het is duidelijk dat de lijnen deel uitmaken van een communautair evenwicht. Vooraleer men zware investeringen doet, is het logisch dat men een objectieve behoefteanalyse maakt. In artikel 31 van de overeenkomst worden deze lijnen als prioritair naar voren geschoven, maar er is geen behoefteanalyse gebeurd. De overeenkomst stelt dat er een behoefteonderzoek in het vooruitzicht wordt gesteld met het oog op eventuele bijsturingen en aanpassingen. Het spreekt voor zich dat men niet tot in het oneindige kan bijsturen of aanpassen en dat men de werken niet gaat stopzetten als men eenmaal is begonnen.

Het basisconcept wordt niet meer in vraag gesteld, hoewel dat niet deskundig is onderzocht. De SERV en ook Vlaanderen dringen al jaren aan op een objectieve behoefteanalyse. Vlaanderen heeft de 60/40-verdeling geslikt met het investeringsplan van de NMBS, maar die verdeling is in feite niet meer te verantwoorden. Dat geldt ook voor het GEN. CD&V heeft in de vorige legislatuur het investeringsplan van de NMBS niet goedgekeurd omdat er een behoefteanalyse ontbrak. De heer Wim Van Dijck kan zich niet voorstellen dat CD&V nu deze overeenkomst over het GEN wel gaat goedkeuren. Het is juist dat de overeenkomst in de hele context van de Vlaamse mobiliteit moet worden bekeken, maar er zijn nog dringender zaken dan het GEN, bijvoorbeeld investeringen in de haven van Antwerpen.

Zo is er voor de ontsluiting van het Deurganckdok een tweede spoortunnel nodig. Als de tunnel er niet is in 2010, zal een derde van het trafiek niet via het spoor kunnen verlopen en dus over de weg moeten gebeuren. Het gaat om miljoenen bijkomende containers. Dat betekent honderdduizenden vrachtwagens meer op de wegen. Het GEN biedt daarvoor geen oplossing. Dat zowel het GEN als de ontsluiting van de haven zullen worden gerealiseerd, is absoluut geen realiteit. Men moet zich erover bezinnen of er geen andere prioriteiten zijn. De 60/40-verdeling en het evenwicht maakt dat er geen andere investeringen mogelijk zijn. De heer Wim Van Dijck is van mening dat men van de gelegenheid gebruik moet maken om opnieuw over het investeringsplan van de NMBS te onderhandelen.

De belangrijkste reden waarom de heer Wim Van Dijck op het mogelijke gevaar van stadsvlucht wijst, is omdat het GEN zich uitgerekend in Brussel bevindt. In Vlaams-Brabant betekent stadsvlucht verfransing. Hij kan niet bewijzen dat het GEN tot stadsvlucht zal leiden, maar hij is ervan overtuigd dat minister Van Brempt onmogelijk het tegendeel kan bewijzen. Daarom dringt hij aan op een gedegen onderzoek naar de effecten van het GEN op de stadsvlucht.

Tijdens de hoorzitting bleek dat de verschillende vervoersmaatschappijen het niet eens zijn over de operationele groep, zoals bepaald in artikel 8 van de overeenkomst. Moet er één operationele maatschappij komen of een structuur zoals de BAM? De heer Wim Van Dijck vraagt naar het standpunt van de Vlaamse Regering hierover.

Artikel 15 van de overeenkomst bepaalt dat de tarieven in drie fases geïntegreerd zullen worden. Artikel 15 bevat evenwel geen timing. De vervoersmaatschappijen voorspelden tijdens de hoorzitting dat deze aangelegenheid nog jaren kan aanslepen. Welke timing streeft de Vlaamse Regering na? In de derde fase moet men tot een tariefintegratie voor het hele grondgebied België komen. Acht de Vlaamse Regering dat realistisch?

In artikel 19 en bijlage 3 van de samenwerkingsovereenkomst worden aanbod, amplitude en frequentie omschreven. In bijlage 3 wijst men erop dat het om een voluntaristische visie gaat, die niet noodzakelijk overeenkomt met de werkhypotheses van de NMBS. De heer Leo Pardon van de NMBS heeft daar niets over gezegd tijdens de hoorzitting omdat hij bijlage 3 niet had gelezen. De spreker wenst te vernemen of de Vlaamse Regering deze voluntaristische visie realistisch vindt.

Iedereen was het er tijdens de hoorzitting over eens dat het GEN staat of valt met de flankerende maatregelen. Er moeten vrije busbanen, parkings enzovoort aangelegd worden. De heer Wim Van Dijck vraagt of al deze maatregelen haalbaar zijn. In welke mate bepalen deze maatregelen het succes van het GEN? Welke initiatieven zal de Vlaamse Regering terzake nemen?

In de samenwerkingsovereenkomst is alleen sprake van spoorwegen. Heeft men er bewust voor gekozen met geen woord te reppen van buslijnen? Gouverneur Lodewijk De Witte van Vlaams-Brabant zei tijdens de hoorzitting dat buslijnen niet thuishoren in dit akkoord omdat buslijnen een Vlaamse bevoegdheid zijn. De heer Wim Van Dijck wijst erop dat coördinatie nodig zal zijn omdat een aantal buslijnen de gewestgrenzen oversteken. Is de Vlaamse Regering het eens met de visie van gouverneur De Witte?

Het GEN is radiaal opgevat en gebaseerd op de drie groeipolen. De spreker vraagt hoe rekening zal worden gehouden met de groeipool Zaventem-Diegem-Vilvoorde want deze groeipool wordt niet bediend door het GEN.

De heer Wim Van Dijck vraagt zich vervolgens af of het volstaat dat het GEN alleen maar op pendelverkeer gericht is. Hij vindt verder het Regionet Brabant-Brussel (RBB) van de provincie Vlaams-Brabant beter dan het GEN. Hij vraag zich af of de Vlaamse Regering het RBB niet beter als alternatief naar voren had geschoven. Hij betreurt de defaitistische houding van gouverneur De Witte. De gouverneur aanvaardt het GEN alleen maar omdat men zijn beter plan niet wil. Hij hoopt dat enkele van zijn desiderata alsnog overgenomen worden door het GEN.

Zowel de MiNa-raad als de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) wijzen erop dat er maar weinig maatschappelijk overleg is gepleegd over het GEN. De bevolking is nog niet grondig geïnformeerd over het GEN, ook al is de impact ervan groot. Zal de Vlaamse Regering daar nog iets aan doen?

De timing voor dit project wordt voortdurend aangepast. Welke timing vindt de Vlaamse Regering nog realistisch? De heer Wim Van Dijck vraagt minister Van Brempt tevens hoeveel geld in het GEN-fonds steekt.

De provincie Vlaams-Brabant ziet ruimtelijke spreiding van de werkgelegenheid binnen de Vlaamse ruit als een oplossing van het mobiliteitsprobleem. De heer Wim Van Dijck wenst te weten of de Vlaamse overheid daar ook zo over denkt.

Tussenkomst van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* vindt de toelichting van minister Van Brempt onvoldoende. Op de hoorzitting is één en ander verduidelijkt, maar toch heeft de spreker nog een aantal politieke vragen. Omdat het zes jaar geduurd heeft om dit samenwerkingsakkoord goed te keuren, is het volgens de heer Jan Peumans op een aantal punten al achterhaald. De heer Leo Pardon heeft dat volgens de spreker tijdens de hoorzitting indirect toegegeven. Precies daarom had hij van de minister een kritische analyse van het samenwerkingsakkoord verwacht. Hij had verwacht dat minister Van Brempt dieper zou ingaan op de samenwerking tussen de NMBS en het stads- en streekvervoer. De samenwerking verloopt goed, maar er blijft volgens de heer Jan

Peumans een groot verschil tussen de twee. Hij beschouwt het GEN als een infrastructuurplan van de NMBS met wat overbodige informatie over begeleidende maatregelen. De samenwerking met het openbaar vervoer wordt maar heel zijdelings aangeraakt. De heer Jan Peumans betreurt dat geen geïntegreerd plan wordt voorgelegd. Over de toekomst van de stations zegt het plan niets. Alle afspraken tussen de vervoersmaatschappijen zijn er eigenlijk gekomen zonder dit samenwerkingsakkoord. De heer Jan Peumans wil daarom vernemen wat de meerwaarde is van dit samenwerkingsakkoord. Zal het leiden tot een geïntegreerde benadering van het openbaar vervoer?

Omdat er in België vier vervoersmaatschappijen zijn, is tariefintegratie onmogelijk. De heer Jan Peumans is het daar niet mee eens. Hij verwijst naar Zwitserland waar 20 vervoersmaatschappijen hetzelfde vervoersbewijs aanvaarden. Op een aantal punten werken de Belgische vervoersmaatschappijen al goed samen.

De heer Jan Peumans vraagt hoe de Vlaamse Regering het RBB zal linken aan het GEN. Hij is ervan overtuigd dat men daar niet onderuit kan als men de flankerende maatregelen wil uitvoeren en tot een geïntegreerde aanpak wil komen.

Vervolgens wijst de heer Jan Peumans op het belang van de financiering. Als de NMBS meer treinen inzet tijdens de spits, moet Vlaanderen zorgen voor bussen die het voor- en natransport regelen. Een deel van de opbrengsten uit de aangekondigde tolheffing of uit het aangekondigde wegenvignet moet daarom voor het openbaar vervoer gebruikt worden.

Op de hoorzitting is het duidelijk geworden wat de vervoersbedrijven precies willen. Het is volgens de heer Jan Peumans nu aan de Vlaamse Regering om met een totaalplan voor de dag te komen. De heer Francy Peeters, directeur van De Lijn Vlaams-Brabant, zal het GEN en het RBB op elkaar leggen. De heer Jan Peumans mist een geïntegreerde benadering met een strategisch plan, een duidelijke visie, financiële vooruitzichten en vooruitzichten op het aantal reizigers. Het Diabolo-project voor Zaventem zal bijvoorbeeld jaarlijks 24 miljoen euro kosten aan exploitatiekosten alleen.

Op de federale ministerraad in Raversijde werd afgesproken om de tekorten bij te passen tot 2010, maar wat daarna? Bovendien zijn een aantal elementen van het ontwerp inmiddels door de feiten achterhaald, bijvoorbeeld de realisatie van twee radiale lijnen tegen eind 2005.

Hetzelfde lid vestigt vervolgens de aandacht op de suggestie van de SERV om een onafhankelijke operationele maatschappij op te richten naar analogie met de Antwerpse BAM. Dat zou inderdaad de vier vervoermaatschappijen en de vier overheden verplichten om hun afspraken binnen een overeengekomen tijdschema na te komen. Zo werkt men ook in het buitenland.

De heer Jan Peumans besluit dat het voorliggend ontwerpdecreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord een hoog ritueel gehalte heeft. Een duidelijke meerwaarde ontbreekt. Het gaat vrijwel alleen over het spoor en een tijdschema ontbreekt. De swotanalyse met sterktes en zwaktes die hij tijdens deze vergadering had verwacht, ontbreekt helaas. Hoe snel zal het parlement over de timing kunnen beschikken?

Tussenkomst van de heer Frans Peeters

De heer *Frans Peeters* heeft vragen bij de laattijdigheid van de hoorzitting. Het samenwerkingsakkoord is tenslotte al jaren oud. Hopelijk gaat het bij de parlementaire behandeling van de uitvoering wat sneller, verzucht hij. Zijn fractie onderschrijft de doelstellingen van doorstroming en leefbaarheid. Die vereisen inderdaad een verschuiving van privé- naar openbaar vervoer. Maar zij plaatst wel vraagtekens bij de integratie in de aanpak van die problemen. Hoe zullen de verschillende plannen van de actoren, die elk op zich misschien wel de beste bedoelingen hebben, op elkaar worden afgestemd? Dat er een samenwerkingsovereenkomst tussen de verschillende overheden komt, is goed, maar hoe zit het met de opvolging ervan en met de vervoermaatschappijen? Moet die overeenkomst niet verankerd worden? Een tijdschema is bovendien essentieel voor de toetsing van de financiële haalbaarheid. Ook de heer Frans Peeters vindt de flankerende maatregelen van uitzonderlijk groot belang, maar hun realisatie is niet evident. En wat met de gemeenschappelijke initiatieven rond informatie en tarieven, die toch van belang zijn voor de gebruiker? Tot slot steunt hij de vraag van de SERV naar een operationeel kader in de strijd tegen de vrijblijvendheid.

Tussenkomst van de heer Flor Koninckx

De heer *Flor Koninckx* stelt vast dat het GEN duidelijk een aangelegenheid is van de NMBS en dus van de federale overheid. Op dit niveau kan men dus niet veel meer doen dan dit ontwerp van decreet goedkeuren. Op een aantal andere zaken heeft het Vlaams niveau echter wel vat. Een belangrijke factor voor het oplossen van de mobiliteitsproblemen zijn de begeleidende maatregelen. Federaal minister Vande Lanotte benadrukt bijvoorbeeld het belang van parkings en van stallingen voor fietsen en moto's. Ook de tariefintegratie waarover de heer Jan Peumans het al heeft gehad en de afstemming van het Brabant-Brusselnet, Pegasus en Spartacus, op het GEN zijn heel belangrijk.

Antwoorden van minister Kathleen Van Brempt

De *minister* begint met een algemene bedenking over de meerwaarde van het ontwerp van decreet dat ter stemming voorligt. Ze is het ermee eens dat de realisatie van het samenwerkingsakkoord te lang heeft geduurd, zodat de inhoud ervan nu al gedeeltelijk achterhaald is. Toch pleit ze ervoor dit akkoord goed te keuren. Er is immers een visie van de NMBS en van De Lijn en wellicht ook van de MIVB en van de TEC. Deze visie wil ze zoveel mogelijk realiseren tijdens deze regeerperiode. Het GEN kan echter maar slagen indien de verschillende plannen op elkaar worden afgestemd. Wat de NMBS doet – en dat is de ruggengraat van het openbaar vervoer in en om Brussel – moet afgestemd worden op de initiatieven van De Lijn in het Brabant-Brusselnet. Dat is nu net wat men zal doen door dit goed te keuren. Er worden immers structuren opgericht die ervoor moeten zorgen dat alle betrokken partners met elkaar overleg moeten plegen rond een degelijke geactualiseerde visie. Zo kunnen de noodzakelijke flankerende maatregelen worden uitgewerkt en kunnen er afspraken worden gemaakt rond de financiering. Ze meent dat iedere partner daarin zijn autonomie moet bewaren. Vlaanderen blijft verantwoordelijk voor de eigen bevoegdheid, namelijk het ontwikkelen van streek- en stadsvervoer, onder meer snelbusverbindingen. Ook de NMBS blijft verantwoordelijk voor de eigen initiatieven.

De heer Wim Van Dijck had een vraag gesteld over de cijfermatige doelstellingen. De minister stelt vast dat er cijfermatige doelstellingen zijn voor de NMBS en voor De Lijn. Voor De Lijn gaat het om 35 miljoen extra reizigers of om 29 miljoen minder autoritten door het Pegasusplan. Op basis van de studie in het samenwerkingsakkoord gaat ze ervan uit dat er gezamenlijke cijfermatige doelstellingen worden vastgelegd in het kader van de verdere ontwikkeling van het GEN. Er zijn in het verleden al studies geweest en die liggen aan de basis van het GEN. Ze weet wel dat een deel ervan nu achterhaald is. Ze zullen worden geactualiseerd op basis van de studie die nu opgenomen is in het samenwerkingsakkoord.

De heer Wim Van Dijck heeft in de context van de R2-lijn heel wat opmerkingen gemaakt over de 60N/40F-verdeling en de prioriteiten van de NMBS. Het belangrijkste principe is dat alle betrokkenen hun autonomie en hun financiële verantwoordelijkheid behouden. In dit kader wil ze zich dus niet uitspreken over de initiatieven die de NMBS zal ontwikkelen. De minister staat niet achter de 60/40-verdeling, maar ze heeft geen zin om de discussie daarover op te starten naar aanleiding van het GEN. Bovendien is dat niet haar bevoegdheid.

De opmerking over de stadsvlucht en de verfransing bevreemdt de minister. Ze associeert dit met een vergelijkbaar verwijt dat ze heeft gekregen naar aanleiding van de tramverlengingen in Antwerpen en meer bepaald de verlenging van de tramlijn tot aan het shoppingcentrum van Wijnegem. De winkeliers stelden dat men zo alle Antwerpenaren naar dat shoppingcentrum zal drijven. Met die opmerking is ze het niet eens. De Antwerpenaren gaan nu al in groten getale naar Wijnegem, maar jammer genoeg doen ze dat nu allemaal met de wagen. Haar ambitie is het ervoor te zorgen dat ze dat doen met het openbaar vervoer.

Het idee van één operationele maatschappij klinkt goed in theorie. Gelet op de bevoegdheidsverdeling en het feit dat het gaat over verschillende vervoersmaatschappijen is dat evenwel niet haalbaar en ook niet wenselijk. Het zou voor veel meer vertraging zorgen. Het klopt dat de samenwerking tussen de verschillende vervoersmaatschappijen moeizaam verloopt en veel tijd vergt. De minister vindt dat er de laatste jaren al heel wat verbeterd is. Er is veel goodwill op het terrein. De top van de NMBS is bijvoorbeeld al heel wat minder arro-

gant. De minister is optimistisch en gaat ervan uit dat de samenwerking tussen de verschillende openbare vervoermaatschappijen en de verschillende politieke overheden zal verbeteren.

Verder wijst de minister erop dat het zowel om het GEN als om de andere groeipolen zoals onder meer Zaventem, gaat. Ze verwijst naar het Brabant-Brusselnet en de initiatieven die de Vlaamse Regering heeft genomen met betrekking tot START. Dat is een multimodaal project dat ruimer is dan mobiliteit en ook gaat over werkgelegenheid en opleiding, gericht op de regio Zaventem. Dat project is een prioriteit voor de Vlaamse Regering. Een aantal vervoerslijnen uit het Brabant-Brusselnet zullen in START worden meegenomen.

De minister kan niet zeggen wat de precieze timing is. Het investeringsprogramma van de NMBS bevat duidelijke data. Zo zal onder meer de Bocht van Nossegem in 2005 en de Bocht van Leuven in 2006 worden gerealiseerd. Dat zijn cruciale dossiers voor Vlaanderen. Het is dus niet allemaal in het voordeel van Wallonië.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat zelfs de SERV erop wijst dat de twee lijnen een communautair evenwicht inhouden en dat er geen objectieve behoefteanalyse is gebeurd.

De *minister* herhaalt dat ze de 60N/40F-verhouding niet genegen is en dat ze die mogen afschaffen. Ze benadrukt dat het belangrijk is dat men de problemen in overleg oplost. De minister zal naar aanleiding van de meerjarenbegroting een aantal voorstellen doen over het Brabant-Brusselnet en over andere initiatieven van Pegasus. Daaraan zal de timing worden gekoppeld.

Tariefintegratie is ook een stokpaardje van de minister, maar er lopen verschillende doelstellingen door elkaar. Ze wil samen met De Lijn één biljet realiseren, maar dat kan niet van vandaag op morgen gebeuren. De minister wil op basis daarvan de besprekingen aanvatten. Wat er wordt gedaan in het kader van het GEN, kan worden gebruikt om een stap vooruit te zetten. Ze is ook voorstander van de light rail, hoewel daar in het parlement weinig voorstanders van zijn.

De minister antwoordt op de opmerkingen van de heren Wim Van Dijck en Jan Peumans dat de cijfers van het GEN-fonds een federale aangelegenheid vormen. Dat geldt evenzeer voor het aanbod. Minister Kathleen Van Brempt gaat ervan uit dat de studie die wordt beloofd in het samenwerkingsakkoord de basis moet vormen. Zij zal ook zorgen voor een maximale maatschappelijke betrokkenheid. In dat verband zal het advies van de MoRa een belangrijke rol spelen.

Repliek van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* stelt dat veel vragen open blijven. De minister antwoordt dat zij niets met de NMBS te maken heeft, maar ondertussen moeten we wel leven met bijvoorbeeld de geplande bocht rond Zaventem. Dat START-verhaal, een onderdeel van zowel GEN als RBB, heeft belangrijke gevolgen voor onder meer De Lijn. Wie gaat wat wanneer financieren? Welke keuze maakt de Vlaamse Regering? Wie daarover vragen gesteld, krijgt gewoonlijk een verwijzing naar de meerjarenbegroting als antwoord.

De heer Jan Peumans moest vaststellen dat de commissie tijdens de hoorzitting vier programma's (van de drie openbare vervoermaatschappijen en de provincie) naast elkaar gepresenteerd kreeg, maar hoe worden ze in elkaar geschoven? Dat is de vraag. Het antwoord blijft uit. De minister zegt dat één operationele maatschappij niet haalbaar is. Haar partijvoorzitter, de heer Steve Stevaert, was destijds – toen het plan op stapel stond – de enige die er tegen was. Dat is de politieke realiteit. In Zwitserland en Duitsland werkt men met een dergelijke maatschappij, met respect voor de autonomie van de deelnemers. Dat is ook nodig, want anders blijven de plannen vrijblijvend

Repliek van de heer Wim Van Dijck

De heer *Wim Van Dijck* betreurt dat men met cijfers van twaalf jaar geleden moet werken. Bovendien mag men niet vergeten dat het ontwerp van de federale tekentafel komt, wat betekent dat een eventuele goedkeuring door het Vlaams Parlement ook een impliciete goedkeuring betekent van wat op dat niveau gebruikelijk is. Hij verwijst daarmee naar de 60N/40F-verdeling, die zou moeten vervangen worden door de keuze voor investeringen op de plaats waar er behoefte aan is.

Het lid ontkent dat hij stadsvlucht heeft voorspeld. Wat hij wel deed, is vaststellen dat men niet over cijfers beschikt over dat aspect en dat de stadsvlucht dus mogelijk is, inclusief de verfransing die zij meebrengt. Het is onvoorzichtig met die mogelijkheid geen rekening te houden.

Hij besluit dat er te veel negatieve aspecten, onduidelijkheden en lacunes overblijven. Zijn fractie zal daarom tegenstemmen.

3. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN EINDSTEMMING

Artikel 1

Het artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 2

Het artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel wordt met 9 stemmen tegen 5 aangenomen.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Jan PEUMANS Marc VAN DEN ABEELEN