

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**

HOORZITTING

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:

202 (2004-2005)

– Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

	Blz.
1. NMBS-GROEP (NMBS, INFRABEL EN DE NMBS-HOLDING	4
1.1. Presentatie	4
1.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers	6
2. PROVINCIE VLAAMS-BRABANT	11
2.1. Presentatie	11
2.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers	13
3. DE LIJN	15
3.1. Presentatie	15
3.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers.....	18
4. MIVB.....	19
4.1. Presentatie	19
4.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers.....	21
5. BOND VAN TREIN-, TRAM- EN BUSGEBRUIKERS (BTTB)	23
5.1. Presentatie	23
5.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers.....	23
BIJLAGE: Standpunt BTTB over het Gewestelijk Expresnet	27

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.* 2004-2005, 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.

Vijf instanties, met name de NMBS-groep, de provincie Vlaams-Brabant, De Lijn Vlaams-Brabant, de MIVB en de BTTB, werden gehoord.

1. NMBS-groep (NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding)

1.1. Presentatie

De heer *Leo Pardon*, directeur-generaal reizigersvervoer van de NMBS, presenteert de visie van de NMBS-groep op het GEN-akkoord. Het GEN is niet dé allesomvattende oplossing voor alle mogelijke problemen in Brussel en een wijde kring eromheen. Het is geen project enkel voor Brussel. Het is ook geen aanzienlijk bijkomend treinaanbod. En het is niet louter een spoorproject. Het is wel een geïntegreerd pakket van maatregelen om het openbaarvervoergebruik in Brussel en ruime omgeving te stimuleren.

Essentieel voor het welslagen van het GEN is de samenwerking tussen alle openbaar-vervoermaatschappijen en administraties. Daarnaast is het ook nodig dat zowel de infrastructuurwerken als de aankoop van het rollend materieel gefinancierd worden door anderen dan de NMBS-groep op zich. Andere voorwaarden zijn het dekken van het exploitatiedeficit en de effectieve uitvoering van de begeleidende maatregelen.

Uit de volkstelling van 1981 weet men welke streken een belangrijk percentage treinpendelaars

voor het woon-werkverkeer hebben. In 1981 had de NMBS voor afstanden van minder dan 30 kilometer een marktaandeel van 29 procent en voor afstanden van meer dan 30 kilometer een van 59 procent. Tien jaar later zijn deze aandelen gedaald tot respectievelijk 20 procent en 41 procent. De cijfers van de NIS-enquête 2001 zijn nog niet beschikbaar. Maar het is inmiddels wel bekend dat het aantal reizigers van de NMBS sinds 1998 met een kwart groeide. De studie die in het GEN-akkoord wordt beloofd, zal duidelijkheid moeten brengen.

Het GEN staat dus voor de uitdaging om inzake woon-werkverkeer voor hoogwaardig openbaar vervoer naar Brussel te zorgen, voor de middel-lange afstand. Groeipolen als de Europese wijk en de luchthavenregio moeten beter bereikbaar worden. Ook het openbaar-vervoersaanbod naar de regionale stedelijke gebieden en naar de structuur-ondersteunende kleinstedelijke gebieden aan de rand van de GEN-zone moet verbeteren. Inzake woon-schoolverkeer is een verbetering nodig van het openbaar vervoer naar en tussen de centra voor hoger onderwijs. Ook inzake vrijetijdsverkeer zal de mobiliteitsvraag toenemen.

Het kernwoord van het GEN is integratie. Dat houdt in dat het GEN-treinaanbod optimaal wordt ingepast in het bestaande treinverkeer en er niet zomaar naast wordt geplaatst. Voorts moeten ook alle andere vervoersmodi op elkaar worden afgestemd. Er is ook behoefte aan tariefintegratie en een compatibel ontwaardingsstelsel. De overlegorganen om daartoe te komen, worden door het GEN-akkoord gecreëerd.

Vervolgens schetst de heer Pardon de plaats van het GEN in het NMBS-aanbod. Prioritair voor de NMBS zijn de langeafstandsverbindingen. Vervolgens ligt de klemtoon op het voorstedelijke aanbod. Bijkomend kunnen de GEN-treinen ook fungeren als aanvulling van het intrastedelijke openbaar-vervoersnetwerk. Om dat alles te realiseren, wordt geen bijkomend bedieningsniveau toegevoegd aan de huidige treinen, maar worden wel de bestaande L- en Cityrailtreinen rond Brussel vervangen door GEN-treinen, wordt de basisfrequentie van de voorstedelijke treinen van één naar twee per uur opgevoerd, komt er een piekuuraanbod van doorgaans vier treinen per uur (waar dat infrastructuurmatig mogelijk is en er voldoende vraag naar bestaat) en wordt ten slotte onderzocht in

welke mate het laatavondaanbod moet uitgebreid worden.

Het GEN zoals dat door de NMBS is geconcipeerd, kenmerkt zich door acht lijnen naar Brussel in een straal van ongeveer 30 kilometer rond Brussel met een bediening van de drie belangrijkste polen: Noord-Zuidverbinding, Europese wijk en Luchthaven. Er is een rechtstreekse verbinding met minstens twee van deze drie polen. Ook is dit concept compatibel met de bediening van de Brusselse kanaalzone via lijn 28, het westelijke ringspoor rond Brussel. De NMBS stelde in het voorjaar van 2001 een ontwerp op dat als uitgangspunt zal dienen voor verdere studies zoals bepaald in het GEN-akkoord.

De heer Leo Pardon geeft een overzicht van de lijnen in het GEN. De R1 loopt van Leuven via de Noord-Zuidverbinding tot Denderleeuw waar de GEN-treinen gesplitst zullen worden in een deel naar Geraardsbergen en een ander deel naar Zottegem. De R2 vormt een technische koppeling en gaat van Louvain-la-Neuve via de Europese wijk en de Noord-Zuidverbinding naar Eigenbrakel en Nijvel. De R3 loopt vanuit Leuven via de luchthaven en de Europese wijk ook naar Eigenbrakel. Er moeten nog aanpassingen gebeuren aan die verbinding omdat er destijds nog geen rekening kon gehouden worden met de exacte werken rond de luchthaven. De R4 gaat van Mechelen naar Vilvoorde; de helft van de treinen gaat verder naar Halle via de Noord-Zuidverbinding en de andere helft via de Europese wijk. Vanaf Halle rijden alle treinen door naar Geraardsbergen. De R5 is de verbinding van Aalst naar Brussel via Dilbeek. De helft van de treinen rijdt via het westelijke ringspoor of lijn 28 de Noord-Zuidverbinding binnen, de andere helft via de klassieke weg van Brussel-Noord naar Brussel-Zuid. De R6 loopt van Dendermonde naar 's Gravenbrakel via de Noord-Zuidverbinding. De R7 is de verbinding tussen Halle en Vilvoorde via het oostelijke ringspoor of lijn 26. De R9 loopt van Eigenbrakel via de Europese wijk naar Aalst.

Voor deze aanbodsverhoging zijn er een aantal infrastructuurwerken nodig. Er zijn twee maatregelen met betrekking tot de infrastructuur noodzakelijk: het verhogen van de doorstroomcapaciteit in Brussel, onder andere door bijkomende ongelijkgrondse kruisingen en het verhogen van de aanvoercapaciteit naar Brussel. Tegen 2012

moeten er vier sporen zijn tussen Brussel en de vertakking Sint-Katharina-Lombeek op de spoorlijn Brussel-Denderleeuw. In december 2006 moeten er vier sporen liggen tussen Brussel en Halle. Tegen 2012 moeten er vier sporen gerealiseerd zijn tussen Ukkel en Nijvel evenals vier sporen tussen Watermaal en Ottignies. De tunnel Schuman-Josaphat is gepland tegen 2010. De Bocht van Nossegem zal tegen het einde van dit jaar klaar zijn en de Bocht van Leuven in 2006.

Van de 4 sporen tussen Brussel en Leuven zijn er nu al 2 in gebruik. De overige sporen zullen in december 2007 af zijn. De luchthaven moet in 2010 volledig ontsloten zijn. De verbinding en doorsteek van de luchthaven zullen ervoor zorgen dat de luchthaven rechtstreeks bereikbaar is vanuit Antwerpen, Luik en Leuven. Dat is een voordeel voor de interstedelijke en GEN-verbindingen.

De aangekondigde werken zijn enorm. Het wordt een hele opdracht om de hinder voor de omwonenden te beperken. Naast infrastructuurwerken uitvoeren, moet de NMBS-groep ook voor nieuwe treinen zorgen. Met het akkoord van alle leden van de stuurgroep is gekozen voor koppelbare enkeldekmotorstellen van ongeveer 110 meter lang. Ze versnellen en vertragen snel. Op korte tijd kunnen heel veel mensen in- en uitstappen. Het bestek vraagt minimaal 350 zitplaatsen per motorstel. De doorzichtigheid van de motorstellen moet groot zijn. Er zijn enkele eerste klasse plaatsen, maar de nadruk ligt op de tweede klasse. Er is een multifunctionele ruimte voor rolstoelgebruikers, fietsen, enzovoort. De motorstellen zullen optimaal toegankelijk zijn voor alle reizigers. Belangrijk is ook de reizigersinformatie. Er komen schermen binnenin, vooraan en aan de zijkant. Aankondigingen moeten de reizigers wegwijzen.

Voor het eerst in haar geschiedenis heeft de NMBS geen gedetailleerd technisch bestek gemaakt voor de mogelijke constructeurs. De NMBS heeft een functioneel bestek opgemaakt met een aantal vereisten. De NMBS heeft een aantal constructeurs geselecteerd. Op dit ogenblik bestudeert de NMBS de voorstellen.

Voor de NMBS zijn de beslissingen van de bijzondere federale ministerraad in Raversijde op 20 maart 2004 zeer belangrijk. De NMBS heeft in ruil voor deelname aan het GEN altijd financiële

garanties geëist van de federale overheid voor de aanleg van de infrastructuur, voor de aankoop van rollend materieel en voor de exploitatie.

De NMBS hoopt tegen het einde van 2005 de eerste 50 treinstellen te kunnen bestellen. De eerste stellingen zullen einde 2008 geleverd worden. De laatste leveringen van twee opties van in totaal 57 bijkomende GEN-treinen zouden in 2013 moeten plaatsvinden.

Het GEN is een dynamisch project. Het zal de komende maanden en jaren nog moeten bijgestuurd worden op basis van nieuwe ontwikkelingen en eisen.

Omdat het lang zal duren vooraleer het GEN er is, besliste de NMBS vanaf 15 december 2003 een nieuw product aan te bieden. Met opgesmukte treinen wordt een voorbode van het GEN aangeboden op een aantal verbindingen. Naarmate er meer treinen opgesmukt raken, wordt het project uitgebreid. De NMBS overweegt bijvoorbeeld een zesde Cityrailverbinding Leuven-Brussel-Geraardsbergen.

Cityrail wordt van heel dichtbij gevolgd. Een belangrijk probleem op een aantal lijnen is netheid. Een aantal kleine stations rond Brussel zijn immers onbemand. De NMBS moet er continu graffiti verwijderen.

Naarmate de infrastructuurwerken klaar geraken en het rollend materieel geleverd wordt, zal er gebruik van gemaakt worden. Het is bedoeling om met een basisfrequentie van twee voorstedelijke treinen per uur en per richting te starten. Tijdens de spitsuren zal de frequentie geleidelijk verhoogd worden.

De stations en stopplaatsen krijgen een verhoogd perron. Dat is technisch belangrijk en verhoogt het comfort van de klanten. Er wordt gestreefd naar een optimale integratie met bus- en tramhaltes. Er wordt gezorgd voor autoparkeerplaatsen en fietsenstallingen. Aandacht voor de sociale veiligheid wordt een belangrijk punt. Er wordt gezorgd voor duidelijke informatie.

De stuurgroep zoals aangekondigd in het GEN-akkoord is officieel nog niet van start kunnen gaan. Ondertussen is men gestart met de “mini task force voorstedelijk openbaar vervoer Brus-

sel” met de gouverneurs, de federale en gewestelijke administraties en de vier openbare vervoersmaatschappijen. In die mini task force informeren de leden elkaar en gaat men na hoe het openbaar vervoer in en rond Brussel op korte en middellange termijn verbeterd kan worden.

Daarnaast zijn er nog de openbaarvervoercommissies van De Lijn en de provinciale vervoercommissies. Er is bilateraal overleg tussen de NMBS en de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen. In het oriënteringscomité overleggen de openbare vervoersmaatschappijen over onder meer de tarieven. Daarnaast zit de NMBS in verschillende stuurgroepen en begeleidingscomités voor mobiliteitsstudies.

Het GEN-aanbod is niet dé oplossing op zich. Het vereist een aantal begeleidende maatregelen die uitgevoerd dienen te worden door de bevoegde overheden. In zones met hoge werkgelegenheid moet de parkeermogelijkheid beperkt worden. Bij openbaarvervoerknooppunten moeten er parkings komen. In de stationsomgeving moet intermodaliteit gestimuleerd worden. Er dienen doorstromingsmaatregelen voor bussen en trams te komen alsook een vestigingsbeleid, samen met fiscale maatregelen, om mobiliteitsgenererende activiteiten te concentreren rond openbaarvervoersknooppunten.

1.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers

De heer *Wim Van Dijck* heeft hierbij een heel aantal vragen, niet alleen voor de vertegenwoordigers van de NMBS. In de eerste plaats stelt hij zich vragen bij de doelstellingen en de haalbaarheid van het GEN. In feite werd er een akkoord afgesloten dat door het parlement moet worden geratificeerd. De doelstelling, verwoord in artikel 3 van het akkoord, is het realiseren van een verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer en van een verhoging van het marktaandeel van het openbaar vervoer van veertig naar vijftig procent in de GEN-zone, dus de dertigkilometerzone. Hij wil weten wat die doelstelling betekent in cijfers. De cijfers van het syntheseverslag van het studiesyndicaat op basis van de SYSTRA-studie dateren van 1991 en zijn dus al wat verouderd. Hij wil ook weten of er een haalbaarheidsstudie werd uitgevoerd in verband met die doelstellingen.

In de documenten over het GEN vindt hij niets terug over het mogelijke effect van het GEN op de stadsvlucht. In de pers heeft hij gelezen dat er een effectenstudie is geweest voor lijn 161. Alleen voor die lijn schatte men de stadsvlucht op 12.000 mensen. Voor het hele GEN zou het dus over vele tienduizenden mensen kunnen gaan die naar de Rand trekken indien het aanbod van het openbaar vervoer daar veel verbetert. Is dat wel wenselijk? Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zegt nochtans dat men de suburbanisatie in Vlaams-Brabant moet tegengaan. Voor een goede beoordeling van het GEN moet men volgens hem het effect ervan op het bevolkingsverloop kennen.

Artikel 13 van het akkoord voorziet in een behoefteonderzoek voor het hele GEN. Hij stelt dat dit per lijn moet worden bekeken. Hij wil weten of er per lijn een behoefteonderzoek is gebeurd naar de behoefte, de haalbaarheid, het streefbeeld en de financiële impact. Hij vraagt zich af of de geplande verdubbeling van de lijnen 124 en 161 wel noodzakelijk is. De overeenkomst stelt wel een behoefteonderzoek in het vooruitzicht, maar dan alleen met het oog op aanpassingen en bijstellingen. Het basisconcept met verschillende radiale lijnen, genummerd van 1 tot 9, met 8 dat ertussenuit valt, ligt eigenlijk vast.

Het Cityrailproject is een soort voorloper van het GEN. Op een aantal lijnen is er nu al een speciale dienstregeling met drie treinen per uur. Hij wil weten in welke mate deze maatregelen succes kennen. Dat zou kunnen leiden tot bijstellingen bij het eigenlijke GEN.

Artikel 31 van het akkoord spreekt over specifieke overgangsmaatregelen die zullen worden bestudeerd in verband met de lijn R2 die een aantal Waalse stations met Brussel verbindt. Hij wil weten waarover dat gaat. De SERV stelt zich in haar advies vragen bij de prioriteit van die maatregelen.

Het GEN zal ten vroegste operationeel worden in 2008, maar er moet nog een businessplan worden opgesteld, zoals blijkt uit artikel 13. Hierover moeten nog gegevens worden aangeleverd door de NMBS en door de andere maatschappijen, onder meer cijfers over het verwachte cliënteel. Hij wil weten of men daar al een zicht op heeft.

De SERV stelt vragen bij de organisatie van het GEN. Er is sprake van een operationele groep. Komt er ook een operationele maatschappij, zoals de SERV voorstelt? Komt er een structuur naar analogie van de BAM in Antwerpen? Op basis van artikel 8 van de overeenkomst is het mogelijk een aparte structuur op te richten. Hij wil weten wat de wensen van de NMBS zijn.

Hij verwijst naar artikel 15 dat spreekt over drie fasen om tot een goede tariefintegratie te komen. In het akkoord staat er echter geen timing en dat kwam ook in deze vergadering niet aan bod. Hij begrijpt niet wat men in de laatste paragraaf van dat artikel bedoelt met het hele grondgebied. Hij citeert de samenwerkingsovereenkomst. In een derde fase voeren de vier maatschappijen voor de gehele GEN-zone een compatibel inningsstelsel in. Dit in het vooruitzicht van een compatibel inningsstelsel voor het hele grondgebied. Hij wil weten of het dan gaat over de hele GEN-zone of over het hele grondgebied van het land.

In bijlage 3 van de samenwerkingsovereenkomst is er sprake van een voluntaristische visie voor 2012. Er wordt een gedetailleerd overzicht gegeven van het aanbod tijdens de werkdagen, tijdens en buiten de spitsuren, en op zon- en feestdagen. Uit een voetnoot blijkt dat deze doelstelling in dit stadium van de ontwikkeling van het project verder gaat dan de werkhypotheses opgenomen in het werkdocument dat werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS. Hij vraagt zich af of die voluntaristische visie wel realistisch is.

Hij is het ermee eens dat de begeleidende maatregelen die werden opgesomd in artikel 22 en in bijlage 5 van cruciaal belang zijn. Hij vraagt zich evenwel af of die begeleidende maatregelen wel haalbaar zijn. Misschien kan de NMBS niet op deze vraag antwoorden omdat de bevoegdheid ligt bij het gewest of de stad Brussel. Hij betwijfelt of het wel realistisch is om het aantal parkeerplaatsen te verminderen in gebieden waar veel mensen werken. Veel parkeergarages zijn immers in handen van privé-firma's. Hij vraagt zich af of men die mensen zal verplichten om die garages te sluiten.

Hij stelt ook vragen bij de aparte busbanen. Er is onlangs een aparte busbaan in gebruik genomen op de Bergensesteenweg en dat leidt tot enorme files. Nochtans zijn die busbanen essentieel voor

het GEN. Hij beseft dat dit eerder een vraag is voor de MIVB dan voor de NMBS.

Het lid wil weten hoe men groeipolen als Zaventem-Diegem en Vilvoorde beter denkt te bedienen. Voor Vlamingen die daar werken en thans niet via Brussel reizen, verandert er weinig, wat nogmaals illustreert dat er te weinig transversale verbindingen zijn. De NMBS mikt uitsluitend op een radiale benadering. Maar ook het westen van de Brusselse kanaalzone zou een groeipool kunnen worden. Om die te bedienen, kan men lijn 28 uitbouwen maar van die mogelijkheid wordt in het GEN-plan nauwelijks gebruik gemaakt. Moet daar niet meer gebeuren? Hetzelfde lid vraagt zich voorts af of het GEN wel te verzoenen is met de al zeer drukke Noord-Zuidverbinding.

Zijn volgende vraag gaat over de timing. Hoe komt het dat er nu al op heel wat terreinen achterstand is? Vervolgens gaat het lid in op de financiering. Hoeveel zit er in het GEN-fonds? Wat wil men er precies mee doen? Hoe werd de verdeelsleutel tussen de verschillende maatschappijen vastgelegd? Zijn de prognoses voor de komende jaren gunstig? Komen ze nog steeds overeen met de planning? Hoe groot wordt het aangekondigde exploitatieverlies? Wie moet de tekorten bijpassen?

De heer *Eloi Glorieux* wil weten hoe de NMBS de noodzakelijke samenwerking tussen de vervoermaatschappijen en de verschillende administraties thans inschat. Op welke punten is zij voor verbetering vatbaar? En hoe schat de heer Pardon de financiering in? Er is immers nog maar een derde van het benodigde geld toegezegd. Wie moet de exploitatietekorten bijpassen en tot wanneer? De spreker meent te weten dat Brussel en Wallonië afwijzend staan tegenover een verdeling over de gewesten. Zij hebben immers geen geld.

Ook deze spreker merkt op dat de Noord-Zuidverbinding al tamelijk vol zit. Zal de invoering van het GEN wel lukken of zal men tot steeds meer omzeiling van die verbinding moeten overgaan?

Tot slot vraagt hij nog hoe concreet de plannen zijn om bepaalde stations en hun omgeving te vernieuwen. Gaat het echt al om uitgewerkte plannen of zijn het nog maar schetsen? Zo zijn er plannen voor het station van Groenendaal, maar de GEN-verbinding met Louvain-la-Neuve is maar voor

2012. Zal men dan ook zo lang wachten met de vernieuwing of kan die al eerder?

De heer *Jan Peumans* wijst op de traagheid waarmee het GEN-dossier van de grond komt. Het samenwerkingsakkoord is nog steeds niet goedgekeurd, al is de tekst al twee jaar klaar. Hij is ook teleurgesteld door het ontbreken van een totaalplan. Dat is namelijk wat hij had verwacht. Zonder de uitvoering van de begeleidende maatregelen wordt het GEN-project immers een maat voor niets. Hij is dan ook bang dat wat voorligt al te zeer een infrastructuurproject is.

Hij vond het voorts bevreemdend dat met geen woord werd gerept over het Regionet Brabant-Brussel (RBB). Daarin wordt een enigszins andere visie ontwikkeld over de ontsluiting van Brussel en brede omgeving. Hoe moeten zij volgens de NMBS op elkaar afgestemd worden? Moet het RBB in het GEN geïntegreerd worden of omgekeerd? De heer Peumans suggereert dat misschien naar analogie met de Antwerpse BAM een duidelijke herkenbare operationele maatschappij moet opgericht worden, die onder meer de tariefintegratie regelt.

Wat is ten slotte de timing van het hele verhaal? De spreker is bang dat de realisatie van twee radiale verbindingen tegen het einde van 2005, zoals in de tekst van het GEN-akkoord staat, niet mogelijk zal blijken. En is 2012 nog wel haalbaar als einddatum?

Hoe is men ertoe gekomen om de R1 en R2 te kiezen? De heer Jan Peumans heeft de indruk dat men het op een communautair akkoord heeft gegooid. Wat doet men met de opmerking over de twee radiaalverbindingen? Verder zijn er aan de overeenkomst geen directe verplichtingen verbonden. De vraag is hoe men een aantal zaken afdwingbaar kan maken. Wat is de waarde van de overeenkomst? Het heeft zes jaar geduurd vooraleer men een ontwerp heeft voorgesteld en de kans is groot dat het even lang duurt vooraleer het project wordt uitgevoerd.

De heer *Flor Koninckx* stelt dat begeleidende maatregelen de basis voor het succes van het grootschalige project vormen. Een voorwaarde is dat mensen aan het station moeten geraken en daar hun voertuig (fiets, bromfiets of auto) veilig en goedkoop, eventueel gratis, kunnen achterlaten.

Zijn er al gesprekken gevoerd met de gemeenten, de gewesten of de netbeheerder om parkeermogelijkheden uit te werken?

De heer *Leo Pardon* zegt dat de NMBS over een aantal gegevens beschikt, maar dat men niet precies het te verwachten marktaandeel kan weergeven. De NMBS verwacht met het GEN-project 50 miljoen extra reizigers. Dat is 89 procent meer dan in 2000. Hij hoopt dat men binnenkort door de samenwerking met de diensten van het Vlaamse Gewest en het studiebureau Tritel per lijn en per verbinding duidelijk kan zeggen wat het marktaandeel van de verschillende vervoersmiddelen is. Over de stadsvlucht kan de heer Pardon weinig zeggen. Dat is een politieke kwestie. De begeleidende maatregelen zijn om verschillende redenen nodig en kunnen een invloed hebben op de wil van de bevolking om al dan niet ter plekke te blijven. Wat betreft het behoefteonderzoek is het de bedoeling van het GEN-akkoord om te starten met een studie. Het concept van de radialen R1 tot R9 is een voorstel en dat houdt uiteraard rekening met het communautaire evenwicht. Dat laatste wordt gerespecteerd. Het basisconcept is geen dictaat. Er is een paar jaar nodig om te komen tot een kloppend voorstel. Wat betreft de kwaliteitsopvolging in het kader van het Cityrailproject, volgt men trein per trein. Zo komen er bijvoorbeeld heel wat treinen terug met zware beschadigingen, zoals het doorkerven van de zetels. In plaats van de beschadiging gewoon dicht te plakken heeft men ervoor geopteerd om nieuwe zetels te plaatsen. Voor het GEN moet alles van topkwaliteit zijn, want anders zal de klant niet in het systeem stappen.

Er is een businessplan voor de NMBS. De beslissing van de federale ministerraad in maart 2004 om geld ter beschikking te stellen voor de aankoop van materieel en de exploitatie van de lijnen is gebeurd op basis van een gedetailleerd businessplan. De enige gesprekspartner van de NMBS is de federale overheid.

De heer Pardon is er geen voorstander van om tot één exploitatiemaatschappij te komen. Het heeft heel wat jaren geduurd vooraleer het GEN-idee vorm heeft gekregen. In 2005 zal er uiteindelijk een samenwerkingsovereenkomst worden ondertekend. De reden waarom dit zo lang duurt, is onder meer de tariefintegratie. Iedereen dient op de eigen borst te kloppen en na te gaan waarom

het zo moeilijk is om samen te werken en een maatschappij op te richten. De spreker is tevreden als men erin slaagt om het project op te zetten zodanig dat er een integratie van het tarief en van het aanbod is. Wie de touwtjes in handen heeft, is minder belangrijk. Hij durft geen datum voorop te stellen omdat er heel wat belangen meespelen bij de tariefintegratie.

Men is lijn 28 niet vergeten. Er is vooral nadruk gelegd op de luchthaven en de Europese wijk, maar men is verplicht om meer te werken via lijn 28 als het cliënteel blijft stijgen. De heer Pardon heeft een timing gegeven van wat mogelijk is voor de realisatie van de infrastructuur. De budgetten laten toe om tot 2014 te realiseren wat in het investeringsprogramma van de NMBS is voorzien.

De heer Pardon kan niet antwoorden op de vragen over het GEN-fonds. Voor hem is de garantie van de federale overheid dat alle uitgaven gedekt zijn het belangrijkste. De spreker is niet vertrouwd met bijlage 3 van de samenwerkingsovereenkomst.

Transversale verbindingen zijn niet uitgesloten. De uitvoering van het GEN-plan begint pas. De heer Pardon is ervan overtuigd dat het voorstel gelanceerd in 2001 nog zal aangepast worden om het klantvriendelijker en intermodaler te maken.

De spreker twijfelt niet aan de samenwerking tussen de openbare vervoersmaatschappijen. Er is de voorbije jaren al een en ander gerealiseerd. Aan de stations staan o.a. borden om het vertrek van de bussen aan te kondigen. Buschauffeurs wachten even als een trein vertraging heeft op basis van informatie van een geïntegreerd computersysteem.

De Noord-Zuidverbinding blijft een moeilijkheid. Als de signalisatie niet wordt aangepast, kan het aantal treinen op die verbinding niet toenemen. Daarom is het belangrijk dat er zo veel mogelijk mensen op de treinen zitten. Dubbeldektreinen vervoeren bijvoorbeeld tot 80 procent meer reizigers dan gewone treinen.

Tussen het moment dat beslist wordt in een project te investeren en de concrete uitvoering, zitten 6 tot 10 jaar. Precies daarom is het moeilijk om vanaf het begin exacte bedragen en data voorop te stellen. Bouwvergunningen worden bijvoorbeeld pas afgeleverd als aan een aantal voorwaarden is voldaan. Pas als duidelijk is hoeveel parkeerplaatsen

er komen, hoe groot de fietsenstalling zal zijn en hoe het station er precies zal uitzien, zal de NMBS een vergunning krijgen om een station te bouwen in Groenendaal. De plannen en budgetten voor dit project zijn er. Het station wordt nu nog niet gebouwd omdat de lijn pas in 2012 af zal zijn.

Het plan van de NMBS wordt niet als het enige haalbare naar voren geschoven. Het plan van het Regionet Brabant-Brussel wordt niet zomaar opzij geschoven. Beide plannen worden geïntegreerd.

Bereikbaarheid is een belangrijk aandachtspunt. Het is belangrijk dat de verschillende politieke niveaus op dezelfde manier denken over bereikbaarheid. Een aantal steden en gemeenten proberen het autoverkeer terug te dringen waardoor stations moeilijk bereikbaar worden met de wagen. Dat staat haaks op de intentie van de NMBS om parkings aan te leggen bij de stations. Zonder veilige parkeerplaatsen bij de stations, zal niemand zijn auto aan de kant laten staan. Indien geopteerd wordt voor gegarandeerde parkeerplaatsen, dan moet ook voor controle gezorgd worden. Daarvoor is er op dit ogenblik geen probleem. In alle plannen verhoogt de parkeergelegenheid in de buurt van de stations.

De spreker acht een afzonderlijke exploitatiemaatschappij niet evident, maar sluit die optie niet op voorhand uit. Hij beslist daar immers niet alleen over. Afsluitend benadrukt de spreker dat de inspanningen van de voorbije 10 jaar niet vrijblijvend kunnen zijn.

De heer *Alex Migom*, werkzaam bij de NMBS-Holding, stelt dat de investeringen in infrastructuur en materieel niet volledig door het GEN-fonds betaald zullen worden. Het Diaboloproject zal met een alternatieve financieringsconstructie betaald worden. Men zal een beroep doen op privé-investeerders. De vier sporen tussen Brussel en Leuven worden voor de helft betaald met TGV-middelen. De bocht van Leuven wordt betaald met de klassieke NMBS-investeringsmiddelen. De bocht van Nossegem wordt betaald door het GEN-fonds. Het derde en vierde spoor tussen Brussel en Denderleeuw, Nijvel en Ottignies worden ook door het GEN-fonds betaald.

Van het GEN-fonds zal gebruik gemaakt worden om de perrons te verhogen. Eerst de stopplaatsen rond Brussel. Daarna alle stopplaatsen.

De tunnel Schuman-Josaphat wordt een bijkomende Noord-Zuidverbinding. Die tunnel ontsluit de Europese wijk en sluit aan op de richting Mechelen-Antwerpen, Leuven-Luik, Namen, Charleroi, 's Gravenbrakel en Halle. Deze verbinding is aangesloten op 70 tot 80 procent van het volledige net. Voor het GEN-fonds geldt de 60/40-verdeelsleutel.

De heer *Wim Van Dijk* vraagt of het totale bedrag gekend is. De infrastructuurwerken zouden 1,62 miljard euro kosten? De investeringen in materieel ongeveer 1 miljard euro?

De heer *Alex Migom* antwoordt dat het geciteerde bedrag voor infrastructuurwerken gelijk is aan het GEN-fonds. De heer *Yvan Thielemans*, werkzaam bij Infrabel, vult aan dat het Diaboloproject ongeveer 550 miljoen euro zal kosten. Hij schat dat het totale bedrag voor infrastructuurinvesteringen ongeveer tweemaal het GEN-fonds zal bedragen. De heer *Pardon* preciseert dat het de bedoeling is 157 stellen te kopen tegen 5 tot 6 miljoen euro per stel. Zo komt men aan een bedrag van ongeveer 800 miljoen euro.

De heer *Peumans* komt terug op de R1 en de R2, meer bepaald over het antwoord van de heer Migom die stelde dat daar de 60-40-verdeelsleutel geldt. De heer *Migom* preciseert dat het in dat geval alleen ging over investeringen in aankopen. De heer *Peumans* herinnert zich dat men zich zou baseren op een objectieve behoeftenanalyse. Volgens hem zijn dat de mensen die er gebruik van maken. Het was de SERV die opmerkte dat men het communautaire evenwicht binnen het GEN opnieuw moet bekijken. De raad vraagt zich af of het verantwoord is eerst de R1 en de R2 aan te vatten die dus voor eind 2005 operationeel zullen zijn. De heer *Peumans* sluit zich graag bij die opmerking aan. Hij beseft dat de vertegenwoordigers van de NMBS moeilijk op deze volgens hem belangrijke vraag kunnen antwoorden.

Hij wil weten of de NMBS een visie heeft op een samenwerkingsverband tussen de vier vervoermaatschappijen. Indertijd was er sprake van een economisch samenwerkingsverband. Iedereen leek het daar toen over eens. De voormalige Vlaamse minister van Openbare Werken zou daartegen zijn veto hebben gesteld. Hij meent dat het akkoord geen echte verplichtingen omvat. Het advies van de SERV gaat in op een drietal aspecten, onder meer het feit dat het te vrijblijvend is. Hij denkt

dat een samenwerkingsverband tussen de vier bedrijven stimulerend zou kunnen werken. Hij wil weten of er ooit een aanzet is geweest tot een economisch samenwerkingsverband. De heer *Par-don* antwoordt dat er geen economisch samenwerkingsverband is. Hij is daar ook niet echt voorstander van. Geen enkele juridische structuur kan immers de wil vervangen om een bepaald objectief te realiseren. Hij gelooft niet dat een afzonderlijk GEN-bedrijf tot betere resultaten zou leiden.

De heer *Johan Vanhove*, werkzaam bij de NMBS in de tak Exploitatie, gaat in op de dekking van het exploitatiedeficit. In dat verband verwijst hij naar het akkoord van de bijzondere federale ministerraad van 20 maart 2004 in Raversijde. De federale overheid heeft daar de principesbeslissing genomen om de exploitatieverliezen tot en met 2014 ten laste te nemen. De concrete bedragen zijn berekend tot 2010. Vanaf 2007-2008 wordt een frequentieverhoging gerealiseerd op een aantal lijnen naar Brussel. Men gaat van één naar twee lijnen per uur vanuit Leuven, Mechelen, Dendermonde en Halle-'s Gravenbrakel. Daarvoor konden de extra kosten aan tractie, materieel en personeel exact worden berekend. Voor de periode 2010-2014 is het voorbarig om concrete getallen vast te leggen. De bedoeling van het GEN-akkoord is immers net het realiseren van een optimalisering van het GEN-exploitatieschema. In 2010 is de Diabolo rond de luchthaven bijvoorbeeld volledig gerealiseerd, zodat er andere mogelijkheden zijn om de luchthaven te bedienen met het GEN. Deze dingen kan men nu moeilijk inschatten. Daarvoor dienen nu net het GEN-akkoord en de studie voorzien in het GEN-akkoord.

De heer *Van Dijk* wil weten wat de concrete bedragen zijn tot 2010. De heer *Vanhove* antwoordt dat het voor 2007 en 2008 telkens gaat om ongeveer 9 miljoen euro. In 2009 gaat het om 31,5 miljoen euro en in 2010 om 45,5 miljoen euro. In die twee jaren zijn de bedragen hoger omdat de nieuwe GEN-treinen dan worden geleverd. De uitgaven voor de exploitatie van het GEN evolueren min of meer exponentieel. De studie waarin het GEN-akkoord voorziet, zal helpen om het GEN-aanbod aan te passen.

De heer *Vanhove* gaat ook in op de vraag over het Regionet Brabant-Brussel. De NMBS was daarbij van in den beginne betrokken, samen met de provincie, De Lijn, AWW en heel wat andere part-

ners. Het gaat niet om twee totaal verschillende plannen waartussen men moet kiezen. Er zijn drie grote verschillen tussen het GEN-schema van de NMBS en het Regionet Brabant-Brussel van twee jaar geleden. Een eerste verschil is de zone die in het Regionet veel groter is. Er zijn ook verschillen inzake de technische koppelingen in Brussel. De verbinding R2 van Ottignies naar Brussel en dan richting Eigenbrakel wordt in het Regionet omschreven als commercieel oninteressant. Niemand zal immers van Ottignies naar Eigenbrakel gaan over Brussel. Voor de NMBS is dat meer een technische koppeling, ook al omdat de infrastructuurwerken in dezelfde periode afgerond zullen zijn, zowel de vier sporen op de lijn Ottignies-Brussel als op de spoorlijn Nijvel-Brussel. Een derde verschilpunt is dat het GEN-schema van de NMBS alleen spreekt over de treinverbindingen, terwijl het Regionet een grote plaats voorbehoudt aan de busverbindingen, namelijk een combinatie van snelbussen en streeklijnen.

Indien men kiest voor het Regionet, dat betrekking heeft op veel meer lijnen, dan zal dat gefaseerd moeten verlopen. Als men een keuze moet maken, zal men wellicht het eerst uitkomen bij de radiale lijnen omdat die nu eenmaal de meeste reizigers genereren en er daar kwaliteitsverbeteringen nodig zijn. Het Cityrailproject speelt daar nu al op in. De NMBS stelt dat het Regionet Brabant-Brussel een mooi plan is, zeker het busplan. Ook in het treinplan zitten heel wat goede suggesties waarmee de NMBS zeker rekening wil houden. Er zijn ook bijkomende lijnen die na 2012 kunnen bekeken worden. Het is echter onmogelijk alles ineens te doen. Beide plannen zijn dus perfect met elkaar te verzoenen. Een stapsgewijze integratie is echter noodzakelijk.

2. PROVINCIE VLAAMS-BRABANT

2.1. Presentatie

Gouverneur *Lodewijk De Witte*, gouverneur van Vlaams-Brabant, verontschuldigt bestendig afgevaardigde De Keyzer, die in Vlaams-Brabant verantwoordelijk is voor mobiliteit en openbare werken, die een andere vergadering had. Hij merkt op dat er al heel wat onderwerpen aan bod gekomen zijn in de presentatie en in de vraagstelling. In het licht van het voorliggende samenwerkingsakkoord wil hij het hebben over de chronologie van

de plannen en over de wijze waarop ze op elkaar inspelen, over het Regionet Brabant-Brussel en over de uitdagingen inzake openbaar vervoer in Vlaams-Brabant.

De NMBS had zijn GEN-schema uitgewerkt in de loop van 2001. Op het einde van 2001 of in het begin van 2002 heeft de Vlaamse Regering hem gevraagd een globaal strategisch plan uit te werken voor het openbaar vervoer in de regio Vlaams-Brabant in samenhang met zijn omliggende gebieden. Het moest gaan om afstanden tussen de tien en de veertig kilometer. Dat moest gebeuren in samenspraak tussen het provinciebestuur, De Lijn Vlaams-Brabant, de administratie Wegen en Verkeer en de NMBS. Het plan werd voorgesteld op 13 december 2002. Het voorliggende samenwerkingsakkoord werd op ministerieel niveau ondertekend in het voorjaar van 2003. Daarna heeft de provincie nagegaan hoe het strategisch plan zich kon verhouden tot het voorliggende samenwerkingsakkoord.

Het plan voor de verbetering van het openbaar vervoer op regionaal niveau was oorspronkelijk gericht op de combinatie van een voorstadsnet met treinen en een snelnet met bussen op regionaal niveau (verplaatsing van 10 à 40 km). Men kwam evenwel snel tot het bewustzijn dat een en ander moeilijk los te koppelen was van het lokale openbaar vervoer (tot 10 km), en trouwens ook van het nationale, maar op dat laatste wenst de gouverneur thans niet in te gaan. Het lokale openbaar vervoer viel immers helemaal binnen het werkgebied van De Lijn. De spreker legt er de nadruk op dat het gaat om een strategisch en niet om een operationeel plan. Regionaal en lokaal openbaar vervoer worden erin gecombineerd op een relatief concrete manier, maar zonder tijdschema voor de uitvoering. Men wilde immers van meet af aan rekening houden met andere evoluties. De gouverneur noemt het Vlaamse decreet Basismobiliteit, de bepalingen voor het netmanagement van De Lijn, het GEN-akkoord en het tienjarenplan voor Leuven en brede omgeving. De bedoeling is om zo snel mogelijk regionale snelbussen te realiseren op verbindingen waar geen sporen liggen. De overlapping tussen NMBS en De Lijn moet beperkt blijven tot verbindingen waar er voor het openbaar vervoer voordelen ontstaan op het vlak van marktaandeel en/of doelgroepen. De frequentie wordt tijdens de piekuren opgevoerd tot een bus per kwartier, daarbuiten tot een per half uur.

De lijnen zijn ook zo veel mogelijk gestrekt, met zo weinig mogelijk overstappen. Binnen het Brussels gewest wordt gekozen voor zo veel mogelijk doorgaande lijnen en voor aansluiting op het stedelijke net. Met dat laatste wordt zowel gemikt op het eerste metrostation van beide metrolijnen en op de NMBS-stations van het nationale net. Er wordt dus wel degelijk rekening gehouden met de multimodale aansluiting. Maar tegelijk wil men ook bussen tot in het hart van Brussel, omdat heel veel klanten dit wensen. De gouverneur besluit dat de combinatie van de voorziene GEN-lijnen, de streekbussen en het lokale busvervoer goed geslaagd is. Het plan werd gepresenteerd in 2002 en besproken met de 65 gemeenten, de sociaal-economische organisaties en de verenigingen van trein-, tram- en busgebruikers. Er werd daarbij een bijzonder grote consensus gevonden.

De gouverneur heeft vastgesteld dat het GEN-samenwerkingsakkoord rekening blijkt te houden met de vragen die het plan van de provincie Vlaams-Brabant naar voren schoof. Daarbij gaat het onder meer over de transversale verbindingen tussen belangrijke polen. Het ontwerp van samenwerkingsakkoord vertoont een lovenswaardige openheid om de gegevens in de loop der jaren te blijven bestuderen en erover te dialogeren met het oog op eventuele aanpassing. Naast de radiale werden ook twee transversale lijnen voor onderzoek opgenomen. De spreker waardeert ook de keuze voor een openbaar-vervoeraanbod op een voor de gebruiker geïntegreerde wijze.

Het provinciebestuur is van mening dat het samenwerkingsakkoord zo vlug mogelijk moet goedgekeurd worden en dat zo vlug mogelijk lijnen moeten gerealiseerd worden. Het vraagt wel enkele aanpassingen aan het GEN, maar blijkbaar is de NMBS bereid daarover te praten. In het samenwerkingsakkoord wordt zelfs vastgelegd in welke structuren dat overleg moet plaatsvinden. Het is beter, besluit de spreker, om meteen met een voor 80 procent bevredigend openbaar-vervoersnet te kunnen starten, dan nog jaren te moeten wachten op een volledig goed net. Het is daarom van groot belang dat men zich zo snel mogelijk kan buigen over de financiering. Het is immers het zoeken van de kredieten voor de investeringen die alles zo lang laten duren. Nochtans vereisen zowel de economische ontwikkeling, de leefbaarheid en het milieu dat het GEN er zo vlug mogelijk komt.

Het is mogelijk om op een praktische manier met de verschillende vervoersmaatschappijen samen te komen om voldoende stimulansen te geven aan het project. Er zijn mogelijkheden voor concrete aanvullingen. De transversale lijn Aalst-Brussel-Leuven is nodig, maar deze belangrijke bijkomende vraag mag de realisatie van het GEN als geheel niet verder vertragen. Het debat duurt al heel lang en ondertussen is er een reëel vervoersinfarct. Zo zijn 19 van de 25 belangrijke fileproblemen in Vlaams-Brabant gesitueerd. Volgens de VRIND-statistieken bedraagt het aantal economische verliesuren het dubbele van de regio rond Antwerpen. De gouverneur is daar niet blij mee. Verder is het gebruik van het openbaar vervoer te beperkt. Een tijdje geleden was dit bv. 9 of 10 procent voor verplaatsingen naar de luchthaven en dat is nu 14 tot 15 procent. De Diabolo is van groot belang voor het streekvervoer, maar is ook van nationaal belang. Dat geldt ook voor de Josaphattunnel. De heer Lodewijk De Witte vraagt om daar zo snel mogelijk werk van te maken. De realisatie is vooral een financiële kwestie. Het is nodig om te investeren in programma's om het aandeel van het openbaar vervoer te doen toenemen. De heer De Witte is tevreden dat de exploitatie van een aantal lijnen tot 2014 is toegezegd. Hij vraagt aan de federale regering dat ook de andere lijnen kunnen worden ingevoerd. Verder vraagt hij aan de Vlaamse overheid om de busverbindingen financieel mogelijk te maken. Door een geschikt aanbod van het openbaar vervoer is het mogelijk om de grote mobiliteitsproblemen in de provincie te verbeteren.

2.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers

De heer *Wim Van Dijck* stelt dat het Regionet Brabant-Brussel op wezenlijke punten van het GEN verschilt. Er is een andere spoorverbinding en de busverbindingen zijn beter uitgewerkt in het Regionet. Hij vindt het dan ook spijtig dat de twee plannen niet geïntegreerd zijn. De provincie wil dat men voor het GEN gaat en dat de aanpassingen voor de buslijnen later kunnen gebeuren. Wordt de provincie voldoende betrokken bij het overleg over het GEN? Het provinciebestuur werd immers niet betrokken bij de uitbouw van het GEN tijdens de federale ministerraad. Verder had de provincie een beleidsoptie die het GEN oversteeg en die ging over een spreiding van de ruim-

telijke tewerkstelling binnen de Vlaamse Ruit als mogelijke oplossing voor het mobiliteitsprobleem. Blijft die optie behouden?

De heer *Eloi Glorieux* vraagt of het Regionet complementair is met het GEN. Voorts liet de provincie een haalbaarheidsstudie voor twee sneltramlijnen uitvoeren. Wat is er daarvan geworden? Is er daarvoor in investeringen voorzien? Zijn er concrete plannen voor de realisatie ervan? Wie gaat het initiatief nemen: het gewest of de provincie? In welke mate heeft men de indruk dat het concept van het Regionet in het GEN opgenomen is en is de provincie in staat geweest om invloed uit te oefenen op het GEN-project?

De heer *Etienne Schouppe* vindt dat de gouverneur terecht de nadruk legt op de rol van Vlaams-Brabant ten aanzien van de afzonderlijke werking van de spoorwegen en De Lijn in de organisatie van het verkeer van een naar Brussel. Verder is het een feit dat drie vierde van de verkeersinfarcten van de Vlaamse provincies in Vlaams-Brabant is gesitueerd. De heer Schouppe vestigt de aandacht op het feit dat de voorstellen van de provincie aan de spoorwegen betrekking hebben op de niet-axiale lijnen. De provincie kan nog niet duidelijk zeggen welke lijnen men wil omdat er over het delen van de exploitatiekost geen akkoord is tussen de federale overheid en de regio's. Het aantal investeringen is van groot belang voor de realisatie van het GEN-project en de vermelde data houden al aanpassingen in ten opzichte van de data van drie tot vier jaar geleden. Sommige data zijn cruciaal voor de mogelijkheden die naar het noorden en het westen van Vlaanderen moeten worden gerealiseerd (bijvoorbeeld 2012 voor de verbinding naar Sint-Katharina-Lombeek). Het geheel is niet realistisch en de data zullen niet worden gehaald als men er niet in slaagt om een grotere soepelheid aan de dag te leggen voor de bouwvergunningen.

De heer *Sven Gatz* is voorstander van het Regionet Brabant-Brussel (RBB). Wat is de timing van het RBB? In welke mate is dit plan realiseerbaar?

De heer *Jan Peumans* feliciteert de gouverneur met zijn initiatief. Het GEN is heel centralistisch opgevat. In het RBB lopen niet alle lijnen naar Brussel.

Zeggen dat de norm maar voor 80 procent gehaald moet worden, betekent volgens de heer Peumans

dat het samenwerkingsakkoord achterhaald is. Het RBB en het GEN moeten volgens de spreker in elkaar worden ondergebracht. Indien dat niet gebeurt, zal het RBB als vrijblijvend gezien worden. Men zal zich enkel op het decretaal bepaalde concentreren.

Vervolgens vraagt de heer Peumans of de gouverneur voorstander is van een afzonderlijke beheersstructuur. Is de gouverneur van oordeel dat een en ander gefinancierd zal moeten worden door middel van PPS? Ook voor het Diaboloproject wil men BIAC laten bijdragen in een PPS-constructie.

Ten slotte vindt hij het traject Aalst-Zaventem-Leuven een origineel idee. Het vervangt de Ring tussen Leuven, Mechelen en Aalst. Hij hoopt dat de NMBS deze transversale lijn zal behouden.

Gouverneur *De Witte* ziet geen wezenlijke verschillen in de verbindingen van het Regionet Brabant-Brussel en het GEN. Het belangrijkste verschil in visie is dat het in het oorspronkelijke GEN-schema alleen maar om radiale verbindingen ging. De provincie Vlaams-Brabant is altijd voorstander geweest van een voorstadsnet met én radiale én transversale lijnen. Er mag niet uitsluitend met radiale verbindingen gewerkt worden. Omdat het GEN-samenwerkingsakkoord deels tegemoet komt aan de radiale wensen van het provinciebestuur, steunt men het voorstel. Het provinciebestuur acht zich niet bij machte om het voorstel nog volledig om te gooien. Bovendien zou dat alleen maar tot tijdsverlies lijden.

Daarnaast vraagt de provincie Vlaams-Brabant uitdrukkelijk een transversale bediening omdat er een grote wisselwerking is tussen Zaventem en Vilvoorde enerzijds en Leuven anderzijds. Dankzij het Diaboloproject kunnen Aalst, Zaventem en Leuven verbonden worden zonder bijkomende infrastructuurwerken.

De taak van het provinciebestuur is partners samenbrengen, een visie ontwikkelen en argumenten aanbrengen voor zijn wensen. De provincie is niet bevoegd voor het openbaar vervoer. De provincie is evenmin exploitant. Het Regionet Brabant-Brussel is bijgevolg een visie en geen plan. Het plan moet worden opgesteld door de NMBS, De Lijn en de MIVB. Bijgevolg heeft de provincie ook geen uitdrukkelijke timing naar voren geschoven, maar ze pleit zeer sterk voor een snelle realisatie.

Op het ogenblik dat de provincie deze visie uitwerkte, was er nog geen federale garantie voor deze investeringen. Bovendien dekte de federale overheid op dat ogenblik het exploitatietekort van een aantal GEN-lijnen nog niet. Op dit ogenblik is er een gegarandeerde dekking voor drie van de acht lijnen.

Alle bepalingen over de buslijnen horen volgens de heer De Witte niet thuis in het samenwerkingsakkoord. De buslijnen kunnen op initiatief van de Vlaamse Regering gerealiseerd worden.

Een bijkomende tekst opstellen om de plannen nog beter op elkaar af te stemmen, is volgens de spreker niet de essentie. De essentie is dat er voor voldoende middelen gezorgd moet worden.

De provincie Vlaams-Brabant was uiteraard niet aanwezig op de superministerraad van Raversijde, maar stelt toch vast dat er toen een aantal maatregelen werden genomen waarop men vooraf had aangedrongen.

Ruimtelijke spreiding blijft volgens hem heel belangrijk. Daarom voorziet het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant in die maatregelen. De stadsvlucht is een reële bekommernis voor Vlaams-Brabant en voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De stadsvlucht is trouwens zonder het GEN op gang gekomen. Vlaams-Brabant is geen vragende partij voor een toename van de stadsvlucht, niet alleen om communautaire redenen, maar ook om sociologische redenen en om redenen van dichtheid van bebouwing en van betaalbaarheid van woningen. Daarom probeert de provincie in haar ruimtelijk structuurplan de nodige maatregelen te nemen.

Hij verwijst naar de opmerking van de heer Peumans dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant niet voorziet in bijkomende wegenwerken. Hij merkt op dat de bijkomende wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem wordt vermeld in het RSV. De heer *Peumans* stelt dat de SERV in dat geval haar mening moet herzien.

Hij deelt mee dat er met Europese steun een studie wordt uitgevoerd over de sneltramlijn. Die studie loopt nog, maar uit de voorlopige bevindingen blijkt dat men sceptisch dient te zijn over de slaag-

kansen van een dergelijk project. Het aantal te verwachten reizigers zou wellicht te laag liggen.

Hij sluit zich aan bij de opmerking van de heer Schouppe. Hij stelt dat het instaan voor vergunningen een verantwoordelijkheid is van de Vlaamse overheid in haar geheel. Indien men er niet in slaagt op een kortere termijn de RUP's uit te werken die nodig zijn voor infrastructuurwerken in het algemeen en voor de spoorlijnen in het bijzonder, dan zal dat volgens hem een ernstig blok aan het been zijn. Voor de noordelijke ontsluiting is men erin geslaagd het RUP sneller te laten goedkeuren. Bij dergelijke plannen zijn er echter allerlei blokkeringen mogelijk die leiden tot jarenlange vertragingen die grote consequenties hebben. Het is een verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid in haar geheel omdat het niet alleen gaat om ruimtelijke uitvoeringsplannen, maar ook om MER-studies en om het vergunningenbeleid en vooral om de combinatie van al die verschillende zaken. Hij meent niet dat men aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening en van een goed milieubeleid minder aandacht moet besteden. Hij pleit wel voor een aanpassing van de termijnen en voor een afstemming van de procedures waardoor een opeenvolging van vertragingen niet tot een grote vertraging kan leiden.

Op de vraag van de heer Peumans over de mogelijkheid van een PPS-constructie antwoordt hij dat er voor de NMBS een constructie werd opgezet, zoals de heer Pardon al heeft toegelicht. Er is een financiering van privé-partners voor de realisatie van de investeringen voor de zogenaamde Diabolo. In de andere gevallen is een PPS-constructie alleen mogelijk bij belangrijke werken. In het Brabant-Brussel-Net is er vooral vraag naar doorstromingsmaatregelen voor het busvervoer, niet alleen voor afzonderlijke busbanen, maar ook voor de beïnvloeding van verkeerslichten. Het gaat dus niet om twee of drie grote projecten, maar om een veelheid van kleinere projecten, zodat een PPS-constructie eigenlijk niet mogelijk is, ook al is de totale kostprijs van de werken heel belangrijk. Ook voor de exploitatietekorten die onvermijdelijk verbonden zijn aan elke bijkomende voorziening van het openbaar vervoer, is een PPS-constructie niet mogelijk. Er zijn dus nog steeds belangrijke financiële beslissingen nodig die met een PPS-constructie niet op te lossen zijn. Deze beslissingen kunnen genomen worden op Vlaams niveau. De streekvervoerlijnen waarin het Regionet voorzag,

zijn intussen geïntegreerd in het Pegasusplan van De Lijn, samen met de streekvervoersplannen voor Antwerpen en Gent. Voor het spoorvervoer is de gouverneur tevreden met wat voorligt in het samenwerkingsakkoord mits men daar de transversale lijn zou aan toevoegen. Als men het Pegasusplan kan realiseren, is hij ook tevreden over het streekvervoer met bussen in Vlaams-Brabant. De realisatie van het Pegasusplan is volgens hem echter een grote uitdaging.

De heer *Peumans* preciseert dat het ging over het advies van de MiNa-raad. Hij citeert een passage op pagina 27. Wat mobiliteit betreft, kan volgens het RSV in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel niet worden voorzien in bijkomende wegeninfrastructuur die automobilititeit genereert. Het voorstedelijk vervoer in het algemeen en het GEN in het bijzonder worden in het RSV gezien als belangrijke alternatieven voor het autoverkeer in en naar Brussel. Hij stelt dat dit het tegenovergestelde is van het GEN-verhaal. Hij betreurt dat men de MIVB niet bij het samenwerkingsakkoord betrokken heeft. Hij beseft dat dit een politieke beslissing is. Dit werd indertijd echter door technici voorbereid.

De *gouverneur* antwoordt dat hij geen uitspraken kan doen over de politieke wenselijkheid. Hij vraagt zich wel af waarom de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement hun beslissing afhankelijk zouden moeten maken van de goedkeuring door het federale en het Brusselse parlement en eventueel ook door het Waalse, wat bij een samenwerkingsakkoord toch het geval is. Hij vraagt zich af waarom men dat zou doen indien dat juridisch nergens voor nodig is. Hij benadrukt dat dergelijke procedures veel tijd vergen. De kern van de zaak ligt volgens hem bij de middelen die nodig zijn om die plannen te realiseren.

De heer *Peumans* is het daar niet mee eens.

3. DE LIJN

3.1. Presentatie

De heer *Francy Peeters*, directeur van de Lijn Vlaams-Brabant, stelt dat hij op sommige punten wellicht zal herhalen wat de gouverneur al heeft gezegd. Hij brengt dat in verband met de goede samenwerking rond dit plan. Voor de gouverneur

ging het om een visie, voor De Lijn een plan dat uitvoerbaar moest zijn van zodra de nodige middelen beschikbaar zouden zijn.

Hij verwijst naar de studie van Transport en Mobility van de KUL. Daaruit blijkt dat 19 van de 25 fileproblemen zich in en om Brussel voordoen. De uitdaging voor De Lijn bestaat erin het aantal autoritten in Vlaams-Brabant met 30 miljoen per jaar te verminderen. Dat moet bijdragen tot een betere verkeersleefbaarheid, maar ook tot een mogelijke economische ontwikkeling in en om Zaventem. Hij stelt dat het plan van De Lijn coherent is op twee manieren. Het baseert zich op de beleidslijnen van alle overheden. De basis-mobiliteit en het netmanagement, opgelegd door de Vlaamse overheid, werden daarin verwerkt. Ook het federale GEN-netwerk voor bus en trein werd erbij betrokken. Het feit dat er nog discussie is over bepaalde punten van het NMBS-netwerk heeft weinig invloed op de structuur van het busnet van De Lijn. Het objectief van De Lijn is de bereikbaarheid op het niveau van Vlaams-Brabant en niet op het hogere niveau. De Lijn heeft uiteraard ingespeeld op het Brabant-Brussel-Net, de eerste aanzet van visie die de provincie Vlaams-Brabant heeft gegeven. De eerste studies van 1993 waren specifiek gericht op de bereikbaarheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De Lijn heeft dan zijn studies verruimd omdat het niet mogelijk is de bereikbaarheid van Brussel te garanderen zonder de Brusselse Rand daarbij te betrekken. Dankzij het Brabant-Brussel-Net van de provincie heeft men ook de kleinstedelijke gebieden van de provincie Vlaams-Brabant bij dit plan kunnen betrekken. Intussen had elke gemeente de opdracht een mobiliteitsplan op te maken. De Lijn heeft telkens aangeboden om daaraan mee te werken. Het lag voor de hand die mobiliteitsplannen in het Regionet te verwerken. Vermits Leuven een grotere impact had op het geheel, is ook het tienjarenplan van Leuven belangrijk in dit verband.

Tot slot werd ook rekening gehouden met de toegankelijkheidsstudie over de luchthaven, die door een studiebureau werd uitgevoerd. In het plan Regionet Brabant-Brussel, dat hiervan het resultaat was, werden al deze gegevens evenwichtig geïntegreerd. Er werd overigens in de stuurgroep ook samengewerkt met vertegenwoordigers van de provincie, het Vlaamse Gewest, het Brusselse

Hoofdstedelijke Gewest, de NMBS, de MIVB en BIAC.

Na de presentatie op 12 december 2002, kwam er overleg met de raad van advies De Lijn Vlaams-Brabant in maart 2003. Daarbij werden ook de gemeenten en de sociaal-economische actoren betrokken in de vorm van forumsessies.

Volgens spreker is het Pegasusplan coherent op exploitatieniveau. Hij somt de elementen op die erin geïntegreerd worden: het snelnet, de streeklijnen Brussel/Leuven, de toevoerlijnen naar de GEN-treinstations en de GEN-busstations, de toevoerlijnen naar de werkgelegenheidszone Zaventem-Vilvoorde, een ringverbinding voor de Vlaamse rand rond Brussel en ten slotte de basis-mobiliteit.

Vervolgens gaat de heer Peeters in op de rol van Brussel in het Regionet. Hij legt er de nadruk op dat men zich niet wenst te richten op verdelend vervoer in Brussel. Dat is de taak van de MIVB. Maar er wordt wel gemikt op integratie en afstemming met het MIVB-net. Het is ook van belang dat het volledige grondgebied van het gewest bereikbaar is met maximaal één overstap. Daarnaast wil men de klanten ook toegang verlenen tot het nationale en internationale spoornet door één nationaal treinstation (Brussel-Noord of Brussel-Zuid) te bedienen, evenals het dichtstbijzijnde knooppunt van beide metrolijnen. Door de concentratie daarbij op hoofdassen wordt het overleg met het gewest over de benodigde doorstromingsmaatregelen vergemakkelijkt. Bovendien heeft dit het voordeel dat men met de MIVB opportuniteitsafspraken kan maken over de inzet van de middelen.

Het streeknet heeft de volgende karakteristieken: hoge frequentie (wat door de klanten als een belangrijke kwaliteitsfactor wordt ervaren), tot een minimum herleide overstappen, gemiddelde halteafstanden tussen 300 en 800 meter en penetratie in het hart van de steden. De spreker presenteert vervolgens een schematische weergave van dit basisnet. Het snelnet heeft grotendeels dezelfde eigenschappen, behalve dat er minder lijnen zijn en grotere halteafstanden (met name tussen 3 en 7 kilometer). Ook daarvan krijgt de commissie een schema te zien. Dat blijkt hetzelfde te zijn als het eerste, maar met de snelbussen als

donkergroene strepen toegevoegd. De heer Peeters wijst er wel op dat voor een aantal van die busverbindingen nog overleg loopt met de betrokkenen. Het is immers niet evident dat men parallel met een spoorverbinding blijft werken, tenzij men daar onderweg toch iets nuttigs aan toe te voegen heeft. Hij geeft het voorbeeld van Sint-Pieters-Leeuw tussen Halle en Brussel.

Ook wat de toevoerlijnen naar GEN-spoor- en GEN-busstations betreft, wordt gemikt op een frequentie van om de 15 minuten in de spits en om de 30 minuten in de daluren. Op de ministerraad in Raversijde werd een eerste aanzet van bepaalde GEN-lijnen afgesproken, maar aangezien nog niet over elke straathoek werd beslist, moet hier nog gewacht worden. Voor de vastlegging van een toevoerlijn is net dat namelijk belangrijk, want anders moet de klant alsnog in de auto, wat de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer hypothekeert. Op het schema dat daarop in beeld komt, zijn de geselecteerde startpunten van toevoerlijnen als groene bollen weergegeven.

Naast de genoemde komen er ook toevoerlijnen naar de werkgelegenheidszone rond de luchthaven Zaventem-Vilvoorde. Voor de uittekening daarvan werd met een studiebureau samengewerkt, maar eveneens met BIAC. Bussen zijn hier volgens de spreker ideaal omdat de helft van de werknemers in een radius van 20 kilometer rond de luchthaven woont.

Een dergelijk net moet uiteraard aangepast zijn aan de noden van dat tewerkstellingsgebied, met zijn zeer gevarieerde werktijden, ook in het weekend en 's nachts. Er is dus een goede frequentie nodig, op alle ogenblikken, en ook in het weekend een vrij hoge bediening.

Door de Ringverbinding zijn de tewerkstellingszones verbonden met de onderliggende gemeenten, waardoor ook die gemeenten met elkaar verbonden zijn. Dit is een typische lijn waar toch gedacht is aan overstap. Er zijn zijdelingse overstappen mogelijk bij de kruising van alle radiale lijnen die naar Brussel gaan met de Ringverbinding. Ook op die Ringverbinding is dus een relatief hoge frequentie nodig, om te lange overstaptijden te vermijden. De Ringverbinding is een samenvoeging van verschillende lijnen, die op hun beurt een uit-

loper kunnen hebben. Het UZ Jette zal daar bijvoorbeeld in opgenomen worden.

Men kan geen mensen naar het openbaar vervoer lokken als ze mee met de auto in de file moeten gaan staan. In het hele plan zijn vrije busbanen daarom essentieel. De Lijn wil dergelijke banen op 23 hoofdassen. Op alle grote wegen naar Brussel heeft ze al haalbaarheidsstudies uitgevoerd. Het is niet de bedoeling om een rijstrook daarvan volledig voor bussen voor te behouden, maar wel om de bus aan de verkeerslichten als eerste te laten vetrekken. Een bus heeft immers geen last van rijdend maar enkel van stilstaand verkeer: het is aan de kruispunten dat het verkeer zich opstapelt. Dat idee kan overal gerealiseerd worden, zonder ont-eigeningen. Op bepaalde plaatsen moet enkel een stuk rijstrook voor de auto's weggenomen worden of een aantal parkeerplaatsen in de buurt van verkeerslichten heringericht worden. De vrije busbanen zijn ter plekke concreet bekeken. De Lijn werkt al goed samen met het Vlaamse Gewest inzake verkeerslichtbeïnvloeding maar er zou nog iets meer prioriteit voor de bus moeten zijn. Er zijn ook heel wat lokale maatregelen mogelijk om het busverkeer vlot te laten verlopen. De Lijn wil ook de verkeersleefbaarheid in de woonkernen bewaren, door er enkel bus- maar geen autoverkeer toe te laten. Daarom moet er gewerkt worden met busluizen en verzinkbare palen. De gemeentelijke circulatieplannen moeten een vlot busverkeer mogelijk maken.

Om het volledige plan te realiseren, is een exploitatiekost nodig van 75 miljoen euro per jaar. In rollend materieel moet 108 miljoen euro geïnvesteerd worden. Op het budget van de wegen moet, volgens het budget van 2002, voor infrastructuur voorzien worden in 261 miljoen euro. Deze kostenraming houdt rekening met de totale heraanleg van de weg waar dat nodig is. Op basis van het bestaande net verwacht De Lijn 35 miljoen extra reizigers per jaar. Maar dat net kan nog sterk groeien: het kan nog bijkomende capaciteit aan.

De spreker wijst erop dat dit plan al voor een deel in realisatie gegaan is. Het net moest immers geherstructureerd worden om te voldoen aan de normen van de basismobiliteit. De coherentie tussen de verschillende exploitatievormen heeft zijn nut opgeleverd doordat De Lijn al rekening gehouden heeft met elementen uit het Regionet

terwijl ze eigenlijk de basismobiliteit aan het invullen was. Heel wat assen zijn verstrekt omwille van de basismobiliteit, maar met de principes van het Regionet. Op enkele lijnen is er ook al een aanzet tot een snelnet. Een aantal toevoerlijnen voor de luchthaven zijn ook al gerealiseerd. De Ringverbinding zorgt voor basismobiliteit in de streek maar is tegelijkertijd ook een toevoerlijn voor de luchthaven.

De Vlaamse Regering is erg bekommerd om de bereikbaarheid van de luchthavenregio. In dat kader heeft De Lijn nu al elf toevoerlijnen voor de ontsluiting van de luchthaven voorgesteld, twee lijnen uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en een aantal lijnen uit het Regionet die de noordelijke ring moeten ontlasten.

3.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers

De heer *Wim Van Dijk* meent dat De Lijn haar huiswerk veel beter heeft gedaan dan de NMBS: zij komt met cijfers en haalbaarheidsstudies. De heer Van Dijk deelt de mening dat de realisatie van het Pegasusplan een Vlaamse bevoegdheid is en dat er daarvoor geen samenwerkingsakkoord nodig is. Verder is de vraag wat de impact van de verbetering van het openbaar vervoer in de regio. Heeft De Lijn al cijfers over het cliënteel dat men naar de GEN-stations moet voeren? Wat zijn de verwachtingen? De vraag is hoe snel het snelnet werkt. Er zijn heel wat voorwaarden vereist en die moeten met de verschillende spelers (de gemeenten, de provincies enzovoort) worden doorgenomen. Zo zijn parkings bijvoorbeeld een noodzakelijke voorwaarde om het snelnet te gebruiken. Hoever staat het met de realisatie van de verschillende voorwaarden?

De heer *Frans Peeters* is bezorgd over de gelijktijdigheid van de uitvoering van de flankerende maatregelen. Een deel van de investeringen wordt uitgevoerd door de administratie Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn is daarvan afhankelijk. Ook andere vervoersmaatschappijen moeten investeringen uitvoeren. Verder is er sprake van een extra exploitatiekost van 75 miljoen. Wat zijn de extra inkomsten zodat men een idee kan geven van het netto te verwachten exploitatieverlies?

De heer *Jan Peumans* vraagt wat de feitelijke invloed van de verkeerslichtenbeïnvloeding is. Wat zijn de financiële vooruitzichten? Kunnen het GEN- en het Pegasusplan over elkaar worden gelegd? Op die manier krijgt men een totaalbeeld en kan men zien hoe het ene plan het andere aanvult.

De heer *Francy Peeters* zegt dat er de laatste vijf jaar een stijging van het aantal reizigers is van 42 tot ongeveer 65 miljoen in Vlaams-Brabant. Als een gemeente een derdebetalerscontract voor scholieren afsluit met De Lijn, heeft dat uiteraard een effect op het reizigersaantal, maar een gemeente zal dat niet doen als er geen goed aanbod is. De heer Peeters kan geen concrete cijfers geven, maar De Lijn kan per lijn goed inschatten wat het aantal reizigers is. Het grootste deel van de stijging is aanbodgericht.

Wat het verwachte cliënteel betreft, bedraagt de frequentiestijging van de streeklijn Brussel-Leuven 40 miljoen; van het snelnet 6,8 miljoen; van de ringverbinding 6,2 miljoen; van de toevoerlijnen voor het GEN 1,7 miljoen en van de toevoerlijnen voor Zaventem 5,6 miljoen. Het snelnet zal de achillespees van het geheel worden. De Lijn zal moeten samenwerken met Openbare Werken. De maatschappij De Lijn weet alleszins wat ze wil. Doorstromingsmaatregelen zijn belangrijker vanwege de stiptheid. Een heleboel mensen maken geen gebruik van het openbaar vervoer vanwege de onzekerheid of omdat het niet snel genoeg gaat. Het snelnet zal vooral die laatste aanspreken. Wat is er immers kostbaarder dan tijd?

De Lijn is van mening dat randparkings rond Brussel geen goede zaak zijn. De ruimte is te kostbaar om voor auto's gebruikt te worden. Bovendien moeten de auto's op de ring geraken en daarvoor moeten er op- en afritten komen. De vraag is waar. De parkings voor duizenden auto's gaan een congestieprobleem veroorzaken. De Lijn is voorstander van een systeem waarbij men 20 tot 30 parkeerplaatsen maakt aan de rand van de gemeenten. De kosten daarvoor zijn niet bijzonder groot en de last wordt gespreid. In de omgeving van Brussel worden er geen files veroorzaakt.

Wat betreft de flankerende maatregelen is het belangrijk dat De Lijn en de administratie Wegen en Verkeer de timing op elkaar afstemmen. In de

werkgroep was er een vertegenwoordiger van de administratie Wegen en Verkeer aanwezig. Het is een kwestie van het budget dat voor het openbaar vervoer ter beschikking wordt gesteld.

De spreker stelt tot zijn groot genoegen vast dat telkens men een plan opstelde om een zwart punt weg te werken men zich heeft afgevraagd of maatregelen nodig zijn om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen.

De Lijn heeft bewust en publiek geen rekening gehouden met eventuele opbrengsten. De opbrengst is immers afhankelijk van tariefmaatregelen. Telkens de tarieven aangepast worden, zou De Lijn zijn geschatte opbrengsten opnieuw moeten berekenen. Van zodra onderhandelt wordt over het budget, zal De Lijn wel concrete cijfers hebben.

De Lijn heeft zich gebaseerd op het GEN. Het voordeel van deze werkwijze is dat de treinsporen en stations er al liggen. Het busnet kan flexibel aangepast worden. Het snelnet zorgt voor de aanvullende verbindingen die niet verzorgd worden door het GEN. De sneldienst Tienen-Diest is daar een voorbeeld van. Over de financiële vooruitzichten kan de spreker zich niet uitspreken.

4. MIVB

4.1. Presentatie

De heer *Olivier Colla* van de MIVB wijst erop dat de Brusselse regering een eerste standpunt in dit dossier heeft ingenomen op 16 juli 2001. Daarin werd bepaald dat het GEN een opdracht van openbare dienst is. Het deficit is ten laste van de federale overheid. Brussel wil de lijnen naar Nijvel en Ottignies uitbreiden. Begeleidende maatregelen zijn nodig. De bevoegdheden van de verschillende partijen moeten strikt nageleefd worden. De regering vroeg ook een verbetering van het aanbod aan de luchthaven. Het Weststation op lijn 28 moet worden ontwikkeld. De drie corridors in Brussel moeten gedekt worden: lijn 28, de Noord-Zuidverbinding en lijn 26. Ten slotte vraagt men nieuwe haltes in Brussel.

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad keurde op 13 mei 2004 de ordonnantie houdende instemming met de overeenkomst van 4 april 2003 goed. Die

ordonnantie verscheen op 21 juni 2004 in het Belgisch Staatsblad.

De heer Colla vertegenwoordigt de MIVB in de toekomstige stuurgroep. De heer Alain Carle, directeur Marketing, vertegenwoordigt de MIVB in de toekomstige operationele groep.

Het Brusselse regeerakkoord van juli 2004 bevat een hoofdstuk over de realisatie van het GEN in het belang van Brussel. De Brusselse regering wijst op het risico van stadsvlucht. Ze herhaalt dat investerings- en uitbatingskosten niet ten laste van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn. Ten slotte heeft men het over de begeleidingsmaatregelen om elke negatieve invloed op de Brusselse demografie en openbare financiën uit te sluiten.

In het regeerakkoord staat letterlijk: “Het Gewest zal erop toezien dat het GEN de Brusselaars ten goede komt en zal eisen dat de stations op het grondgebied van het Gewest worden bediend door het GEN. Deze werkzaamheden moeten gefinancierd worden door de NMBS volgens een plan voorgesteld door de Regering. Het Gewest zal de federale regering vragen alle maatregelen, ook op fiscaal vlak, te bestuderen om de vestiging van inwoners te Brussel te bevorderen. Om het auto pendelverkeer woonst-werk te ontmoedigen, zal het Gewest erop toezien dat de uitvoering van het GEN gepaard gaat met een gecoördineerd parkeer- en mobiliteitsbeleid, ook buiten Brussel. Het Gewest zal toezien op de bescherming van de buurtbewoners tegen de last die wordt veroorzaakt door de uitbating van het GEN. Bovendien zal aan beide andere gewesten gevraagd worden om voorrang te geven aan aansluitingsmogelijkheden met het bovengronds openbaar vervoer. Er zal een overleg plaatsvinden tussen de drie gewesten om de vestiging te overwegen van ontrappings- en overstapparkings om het multimodaal vervoer aan te moedigen.”.

De begeleidende maatregelen staan in bijlage 5 bij de conventie. De belangrijkste begeleidende maatregel voor de MIVB is het opdrijven van de reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer, vooral door de aanleg van beschermde banen.

De MIVB heeft voor het openbaar vervoer te Brussel een toekomstvisie 2020 uitgewerkt. Het is een voorstel en geen definitief plan. De mobiliteitsexplosie van de voorbije jaren was enorm. Op

basis van de studies van het Irisplan stelt men vandaag vast dat het marktaandeel van het openbaar vervoer binnen het gewest 30 procent bedraagt en in de zone met Brussel en zijn periferie daalt tot 25 procent. De doelstelling van het Gewestelijk Ontwikkelings Plan (GewOP) is om in 2010 een stijging met 60 procent te bekomen voor verplaatsingen met het openbaar vervoer, t.t.z. van 25 procent tot 40 procent marktaandeel.

Het huidige beheerscontract bepaalt dat 15 bijkomende metrostellen, 46 bijkomende trams en 160 nieuwe bussen besteld zullen worden.

De MIVB merkt dat het gedrag van de mensen verandert. Het openbaar vervoer wordt nog steeds het drukst gebruikt om acht uur 's morgens en om vier uur 's namiddags. Daarnaast stijgt het aantal verplaatsingen tijdens de dag. Het woonwerkverkeer is maar goed voor 22 procent van alle verplaatsingen. Meer dan 50 procent van de verplaatsingen vallen onder de noemer "Diversen" en verdelen zich over de ganse dag. De MIVB vraagt zich af of dit fenomeen zich ook zal voordoen in het gebruik van het GEN.

De MIVB merkt een duidelijke groei van het gebruik van haar netwerk. Dat heeft grote gevolgen voor de bezettingsgraad van de voertuigen. Metrolijn 2 is vrijwel altijd volzet. De MIVB moet zo snel mogelijk over de nieuwe voertuigen kunnen beschikken om nieuwe klanten te kunnen verplaatsen. De kleine helft van de klanten maakt gebruik van de metro (46,5). Bijna dertig procent maakt gebruik van de tram (28,9). Ongeveer 25 procent gebruikt de bus (24,6).

Een belangrijk project waarover al een beslissing is genomen, is de omsluiting van metrolijn 2. Metrolijn 2 zal doorgetrokken worden naar het Weststation. Dat is belangrijk voor het GEN. De eerste fase wordt de verlenging van de lijn 2 naar het station Delacroix, dat vanaf volgend jaar uitgebraat zal worden. In 2008 kan de nieuwe metroconfiguratie in gebruik genomen worden met de uitbating van de vier nieuwe bedieningslijnen.

Er wordt ook gestreefd naar een samenwerking met De Lijn om een vlotte verbinding vanuit het Weststation naar Ninove te voorzien.

De spreker kondigt ook plannen aan om – op federaal niveau (samenwerkingsakkoord Bel-

iris) – tot een samenwerking tussen de NMBS en de MIVB te komen: het treinstation Schuman zou helemaal gerenoveerd worden en een belangrijk knooppunt van het openbaar vervoer worden.

De trams moeten volgens de heer Colla dringend vernieuwd en gemoderniseerd worden. Het tramverkeer kampt op sommige plaatsen met doorstromingsproblemen en het is dan niet enkel economisch, maar ook functioneel voor de cliënten een ramp. De voertuigen zijn klein, de deuren zijn smal, en de dienstregeling is onregelmatig. In het bijzonder waar veel volk in- en uitstapt, bijvoorbeeld in de ondergrondse stations van de Noord-Zuidverbinding, zorgt dit voor problemen. Er moeten voertuigen met een veel grotere capaciteit komen: er zijn plannen voor 27 trams van 32 meter en 19 trams van 43 meter lang. De spreker wijst erop dat het vernieuwen van het rollend materieel niet volstaat: de trams moeten eveneens optimaal in het stadsbeeld geïntegreerd worden. Een aantal Franse steden – onder meer Lyon en Montpellier – zijn op dat vlak schitterende voorbeelden. Maar ook andere landen en steden hebben een goed functionerend tramnetwerk: in Straatsburg zijn de verkeerslichten zo geregeld dat alle trams op alle kruispunten altijd voorrang hebben. Trams en bussen hebben er op vele plaatsen aparte beddingen. Ook in Brussel zijn er afzonderlijke trambeddingen. Dat is bijvoorbeeld het geval in de Louizalaan, maar de flessenhals even verderop blijft voor problemen zorgen. Hier en daar heeft Brussel ook aparte busrijstroken in tegenrichting: dat is een goede stap vooruit.

Niet enkel de Brusselaars hebben te maken met het Brusselse openbaar vervoer. Er is een enorm potentieel aan klanten bij de pendelaars. Daarom is het belangrijk de dienstverlening in de richting van de grote tewerkstellingsplaatsen uit te breiden en te optimaliseren. Er wordt onder meer gedacht aan een goede verbinding enerzijds vanuit het Noordstation naar Evere (NATO) en Diegem-Zaventem (industrieterrein) op de oostelijke zijde en anderzijds vanuit het Noordstation naar Turn en Taxis en verder naar Simonis en het Academisch Ziekenhuis van Jette op de westelijke zijde.

Momenteel wordt er op de tramlijn Bosvoorde-Oudergem reeds gewerkt tussen het Wienerplein en het Herrmann - Debrouxviaduct. De lijn wordt verlengd, en er komt een link met de NMBS in het station van Bosvoorde en van Boondaal.

Een ander idee om de metro te laten groeien, is hem tot in het Luxemburgstation te brengen. Dit zou echter een volledige herstructurering met zich meebrengen. Hierrond is momenteel een groot debat aan de gang. Ook Ukkel zou op termijn met de metro moeten kunnen bediend worden.

De heer Colla kondigt verder nog een paar kleinere projecten aan. Op de Alsebergsesteenweg in Ukkel krijgt de tram nieuwe sporen, en wordt de lijn verlengd. Er wordt geprobeerd met de NMBS tot een akkoord te komen over aansluiting op de trein (lijn 26). Eveneens in Ukkel zou de tramlijn op de Stallestraat verlengd worden tot het station van Ruisbroek en eventueel verder tot COOVI (Anderlecht).

De MIVB maakte aan de regering een memorandum over. Hoofdstuk 3 heeft het over punten die de samenwerking tussen de operatoren betreffen. Het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen de gewesten over het vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zou moeten herzien worden met het oog op een betere coördinatie tussen de verschillende operatoren van het openbaar vervoer. De MIVB is voorstander van een economisch samenwerkingsverband in het kader van de uitvoering van de GEN-overeenkomst. De maatschappij werkt weliswaar met veel andere partners samen, maar die samenwerking is nooit permanent. Nochtans zou de consument alle belang hebben bij een optimale permanente samenwerking. Hij neemt immers vaak een combinatie van verschillende soorten openbaar vervoer (De Lijn, de trein, de tram, de metro). De informatie over zijn volledige traject is nu erg versnipperd: een geïntegreerd parcoursoverzicht zou veel handiger zijn.

Het op elkaar afstemmen van betalingsbewijzen, op zich een erg eenvoudige zaak, heeft jaren van inspanningen gekost. Het is duidelijk dat men, wil men tot een totale integratie van de tarieven komen, veel intenser moet gaan samenwerken. De heer Colla zegt dat de wil er is: er heerst een positieve instelling tussen de operatoren en de 4 overheden.

Voor wat de toekomst betreft, wenst de MIVB ook te denken aan de ontwikkeling van een trein-tramconcept. Dat is een voertuig dat zowel op de

spoorweg als op een straatnetwerk kan rijden. Zo kan men van een dorp in de periferie naar het centrum van de stad rijden. Dat is geen alternatief voor het GEN, maar misschien wel een aanvulling erop.

MIVB beschikt over interessante cijfers over de vervoersmodi die worden gebruikt door de cliënten van de NMBS als ze in Brussel aankomen. Een grote helft gaat nu te voet omdat hun werkplaats dicht bij het station ligt. Een gevolg is dat de Brusselse gemeenten en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest al het mogelijke moeten doen om de omgeving van de stations aantrekkelijk en praktisch te maken. Hij stelt ook vast dat 16 procent van deze passagiers de metro neemt, 7 procent de tram, 7 procent de bussen, 1 procent de TEC of De Lijn in Brussel en ten slotte kiest 11 procent een andere trein. Dit is een pleidooi voor een betere intermodaliteit tussen NMBS en MIVB.

Hij geeft enkele voorbeelden. De kaart toont niet alleen de belangrijke stations op de Noord-Zuidverbinding, maar ook de stations op lijn 26. Op dit ogenblik ontwikkelt de tewerkstelling zich niet alleen in het centrum van Brussel, maar ook aan de oostkant. Deze stations kunnen in dat verband goede diensten bewijzen. Er is bijvoorbeeld een project om in Ukkel een nieuw station te creëren op het kruispunt van de Waterloo-sesteenweg met lijn 26 (Diesdelle). Zo zou men van daaruit in 15 minuten naar het Schumanstation kunnen rijden, wat nu absoluut niet mogelijk is met de MIVB. Hij besluit dat het GEN ook een aanvullende rol kan spelen in Brussel, voor verbindingen die totnogtoe heel moeilijk zijn. De MIVB is uiteraard vragende partij om de transitparkings uit te baten.

4.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers

De heer *Van Dijk* stelt vast dat de tussenkomst van de heer Colla erg bevlogen was. Hij heeft de indruk dat er vandaag vier concepten werden voorgesteld die een zekere relatie hebben tot elkaar, maar die voor een stuk ook los staan van elkaar. Volgens hem is alleen de NMBS zeker van zijn stuk omdat dat ook in het samenwerkingsakkoord staat.

Hij geeft enkele voorbeelden. Het Weststation is voor de MIVB een belangrijk metroknooppunt, maar de NMBS verwaarloost dat station een beetje. Er is daar slechts een GEN-lijn. Er is ook sprake van het doortrekken van tramlijnen, namelijk de lijnen 91, 55 en 52. Deze laatste lijn reed vroeger door tot Vilvoorde op eigen bedding, maar dat is wel al vijftien jaar niet meer het geval. Het is totnogtoe niet gelukt die lijn weer door te trekken tot Vilvoorde. Dit is immers gewestoverschrijdend en daarvoor moeten akkoorden worden gesloten. Hij besluit dat hij twijfelt aan de haalbaarheid van de gelanceerde voorstellen.

Hij is blij dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inziet dat de stadsvlucht gevaren inhoudt en dat men daartegen maatregelen moet nemen. Hij komt terug op zijn vraag of het effect op de stadsvlucht becijferd is. Hij heeft alleen een studie gezien van het bureau Stratec dat de suburbanisatie als vanzelfsprekend beschouwt.

Hij stelt dat iedereen het eens is over het nut van begeleidende maatregelen zoals de doorstroming en het beïnvloeden van verkeerslichten. Hij vraagt zich echter af hoe realistisch de implementatie ervan is. De vrije busbaan op de Bergensesteenweg leidt immers al tot heel wat commotie. Het Gewest staat achter de maatregelen in de Louisa-laan, maar dan krijgt men weer de handelaars tegen.

Hij waardeert het dat er cijfers werden gegeven over het woon-werkverkeer, het woon-schoolverkeer en het diverse verkeer. Hij meent wel dat het GEN te eenzijdig gericht is op de spits en op het pendelverkeer. Nochtans maakt het diverse verkeer de hoofdmoot uit van de mobiliteit. Hij wil weten of die cijfers alleen gelden voor Brussel of ook voor de rand.

Er werden ook cijfers gegeven over het marktaandeel dan men wil bereiken. Men wil 30 procent realiseren in Brussel en 25 procent vanuit de periferie. Het streefcijfer was 40 procent in 2010. Hij wil weten of dat cijfer geldt voor het verkeer binnen de regio of voor het verkeer naar Brussel. De vroegere cijfers lagen namelijk iets hoger.

De heer *Peumans* stelt dat uit een aantal buitenlandse voorbeelden blijkt dat het verkeersvrij

maken van de binnensteden soms een positief effect heeft op de leefbaarheid van de steden. De stadsvlucht heeft soms te maken met de alomtegenwoordigheid van de auto. Hij haalt het voorbeeld aan van Maastricht dat leefbaarder is geworden door het uitwerken van een busnet. Een heel aantal Franse steden heeft de tramnetten opnieuw tot leven gewekt. De Fransen slagen er blijkbaar in de auto te bannen waar de tram komt. In ons land spreekt men over de vrije doorstroming van de tram, maar in de praktijk wordt dat niet uitgevoerd.

Hij is blij met de cijfers over het gebruik van de vervoersmodi door de passagiers van de NMBS die in Brussel aankomen. Hij stelt vast dat meer dan de helft te voet zijn weg vervolgt. Dat draagt bij tot de leefbaarheid van de stad. Hij beschouwt dit als een toepassing van het STOP-principe, eerst stappen, dan trappen, dan het openbaar vervoer en dan pas de privé-wagen. Dit zegt echter niets over het gebruik van de andere vervoersmodi.

Hij verwijst naar de opmerking van de heer Colla over het ESV, het economisch samenwerkingsverband. De vrijblijvendheid is volgens hem een zwakte in heel dit verhaal. In Duitsland of Zwitserland is er een 'Tariffverbund'. Er zijn wel twintig verschillende vervoersmaatschappijen en men kan met zijn vervoersbewijs overal terecht. In België heeft men er vier jaar over gedaan om in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het jumpticket te realiseren waarmee men kon overstappen van tram, bus of metro naar de NMBS. Het samenwerkingsakkoord is volgens hem een halflege doos. Van de meest recente evoluties is immers geen sprake. Hij meent dat men de economische samenwerking niet tot de marketing zou mogen beperken.

De heer *Colla* denkt dat het niet gaat om vier verschillende visies. Alleen de accenten verschillen. De MIVB ondersteunt het basisproject van de NMBS. Het samenwerkingsakkoord moet door de vier parlementen goedgekeurd worden.

De MIVB nodigde vertegenwoordigers van de NMBS uit voor een bezoek aan Weststation. Sindsdien zijn zij volledig overtuigd van het belang van dit knooppunt. Het gaat hier overigens niet alleen over de metro, trams en bussen van de MIVB en de treinen van de NMBS, maar ook

over de bussen van De Lijn. Nu heeft die laatste al veel klanten die in Weststation de metro nemen. Het moet dan ook een overstapstation met drie operatoren blijven.

Wat de verbinding met Vilvoorde betreft, had de heer Colla het over lijn 52 langs het kanaal. Tijdswinst tussen het centrum of het Noordstation en Neder-over-Heembeek is mogelijk. Maar voor een tram in eigen baan, die er vroeger wel was, bieden de huidige activiteiten langs het kanaal geen rechtvaardiging. Tijdens de piekuren kan men immers om de zeven tot acht minuten de trein naar Vilvoorde nemen.

De stadsvlucht kan geen argument zijn tegen het GEN. Hij is al dertig jaar bezig en dus geen gevolg van het GEN. Het GEN biedt wel een oplossing voor een woonrealiteit die vandaag nu eenmaal bestaat. Die vereist een goed systeem van openbaar vervoer tussen Brussel en zijn periferie en binnen die periferie.

Voor de MIVB staat de doorstroming van trams en bussen centraal bij de begeleidende maatregelen. Maar de maatschappij kan op dat vlak alleen pleiten en beïnvloeden, niet beslissen. De macht om eigen banen en voetgangerszones te realiseren, ligt elders. De toegang tot de Louisalaan vormt een voorbeeld van die problematiek. Als steeds meer mensen overtuigd raken, kan men op dit vlak misschien iets realiseren. Het komt er dus op aan om vol te houden. Men mag niet vergeten dat bijvoorbeeld de bussen in tegenrichting, die thans op verschillende routes rijden, tien jaar geleden onhaalbaar waren.

Het cijfer van 40 procent, ten slotte, betreft een doelstelling voor Brussel, preciseert de heer Colla. Die doelstelling geldt wel alleen als het GEN gerealiseerd wordt.

5. BOND VAN TREIN-, TRAM- EN BUSGEBRUIKERS (BTTB)

5.1. Presentatie

De heer *Kees Smilde*, Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB), stelt de Bond voor. Hij werd opgericht in 1984 en behartigt sindsdien de reizigersbelangen in Vlaanderen en Brussel. Hij werkt met vrijwilligers, maar heeft een professioneel secretariaat. Dat voorziet de projecten van

De Lijn van advies, in opdracht van de Vlaamse overheid. Men werkt samen met het Brusselse NoMo en het Waalse ACTP. Tegelijk voert men nog het secretariaat van de European Passengers Federation.

Vervolgens omschrijft de heer *Stefan Stynen*, eveneens van BTTB, het probleem. Volgens hem is het lage aandeel van het openbaar vervoer in een straal van 30 kilometer rond Brussel het gevolg van enerzijds de suburbanisatie van de Vlaamse rand op het vlak van wonen en werken, en anderzijds van het toegenomen autobezit. Hij treedt de heer Colla bij voor wat de kritiek op het argument van de stadsvlucht betreft. Wie Brussel wou verlaten, deed dat al, of doet dat nu nog, onafhankelijk van het openbaar-vervoeraanbod. De redenen waarom mensen de stad verlaten, ook vandaag nog, moeten elders gezocht worden. Het probleem wordt overigens nog vergroot doordat de gewestgrens geen vervoersgrens is. De heer Stynen wil de staatshervorming niet in vraag stellen, maar stelt wel vast dat die tot een versnippering van bevoegdheden op het vlak van openbaar vervoer heeft geleid. Terwijl de automobilisten gewoon kunnen doorrijden, is het openbaarvervoeraanbod versnipperd op het gebied van informatie, tarieven en aanbod.

Daarbij komt de verwaarlozing van de L-trein door de NMBS. De uurfrequentie is laag, het materieel verouderd en de stations zijn slecht of niet onderhouden. Cityrail was een bescheiden aanzet tot verbetering, maar er is meer nodig. Bij het busnet hypothekeert de slechte doorstroming de aantrekkelijkheid. De bus is zo snel als de traagste auto. In de Vlaamse rand ontbreekt bovendien tramkwaliteit.

De heer Stynen benadrukt dat het GEN geen nieuw net aanbiedt, maar wel een verbetering van het bestaande door de integratie van de openbaarvervoermaatschappijen. Er komt een kwaliteits-sprong voor L-trein/Cityrail en voor de bus. Vooral bij die laatste gaat het om doorstroming. Ook het imago van het openbaar vervoer moet beter, evenals de informatie erover. Men moet die in één keer kunnen vinden voor de hele verplaatsing. Daarnaast is ondersteuning door een passend beleid voor ruimtelijke ordening onontbeerlijk. De spreker pleit voor meer voorzieningen rond de stop- en overstapplaatsen.

De heer Stynen wijst evenwel ook op een aantal knelpuntjes. Zo is er een discrepantie tussen de GEN-zone die voorgesteld wordt in de samenwerkingsovereenkomst en de voorgestelde treindienst. De treindienst reikt niet verder dan bijvoorbeeld Leuven, terwijl de zone tot in Tienen en Diest gaat. De BTTB wil dat een aantal stopplaatsen tussen Leuven en Tienen heropend worden en dat ervoor gezorgd wordt dat men met een IC-trein die in Leuven toekomt, een aansluiting waarborgt op een stoptrein die verder gaat. Op termijn is een vergelijkbare aanpak nodig voor Antwerpen en Gent, waar de problematiek eigenlijk dezelfde is. De spreker wijst er ook op dat het GEN niet alleen bestemd is voor de pendelaar: ook andere verplaatsingsmotieven moeten mee overwogen worden.

Concreet is er infrastructuur nodig, op de eerste plaats het spoornet. Infrastructuur bouwen is echter geen doel op zich. 95 procent van de lijnen die voorgesteld worden bestaan trouwens al. Het bestaande net biedt heel wat mogelijkheden en wordt niet overal ten volle benut. Zo zijn er tussen Halle en Brussel al een aantal jaar vier sporen maar er rijdt nog steeds maar één stoptrein per uur. Er zit ook nog heel wat capaciteit op de ringlijnen 26 en 28. De lijn 26 wordt momenteel wel gebruikt, 28 niet. Dat is een gemiste kans. In het voorstel wordt maar in een halve frequentie op lijn 28 voorzien. Dat heeft geen zin: als de lijn wordt benut, moet het met een goede frequentie zijn. De Noord-Zuidverbinding blijft immers, ook met het GEN, hét grote knelpunt van heel het spoornet en geen enkele van de voorgestelde infrastructuurwerken biedt daar een oplossing voor. De heer Stynen vraagt ook dat er geïnvesteerd wordt in de stations op de bestaande lijnen.

Inzake het wegnnet, treedt de heer Stynen voor een deel de heer Peters van De Lijn bij: snelheid is belangrijk maar regelmaat is nog belangrijker. De doorstroming op de oude steenwegen moet dus een stuk beter. Waar mogelijk moet er gekozen worden voor vrije busbanen en daadwerkelijke voorrang bij verkeerslichten. Straatsburg is een goed voorbeeld op dat vlak. Een aantal dossiers waar al lang sprake van is, blijven helaas hangen, onder meer door tegenstand bij de gemeentes. De spreker denkt aan de N8 of de N6. De hoofdhalttes moeten degelijk uitgebouwd worden. Een aangenaam wachtcomfort is zeer belangrijk. De BTTB lanceert meteen ook een oproep om voor-

uit te denken en op een aantal zware assen geen beslissingen te nemen die het in de toekomst onmogelijk zouden maken om voor een tram te kiezen. In het Pegasusplan van De Lijn is voor de periferie van Antwerpen en Gent in trams voorzien, dat moet ook kunnen voor Vlaams-Brabant.

De heer *Kees Smilde* gaat verder in op het materieel dat geschikt zou zijn voor het GEN. De voorkeur van de BTTB gaat uit naar bestaand materieel dat zijn deugdelijkheid al elders heeft bewezen. Hij denkt daarbij bijvoorbeeld aan de reeks 425 van de Duitse spoorwegen. Gelukkig is er nu geen sprake meer om voor het GEN dubbeldekkers in te zetten. Op dit ogenblik zijn er nog veel lage perrons. Ze moeten allemaal naar één standaardhoogte. De Cityrail is een bescheiden aanzet maar de oude stelletjes trekken nog te traag op.

Wat het busmaterieel betreft, dient een snelbus aan andere comforteisen te voldoen dan de klassieke stadsbusvoor. De BTTB wil dat er aankondigingen komen aan de halte en in het voertuig. De bus moet vlot toegankelijk zijn voor iedereen.

Om een GEN-structuur te coördineren, ziet de BTTB het meest in de Duitse structuur van een vervoersverbond. Dat begint meestal met een gemeenschappelijk tarief maar later wordt dat een samenwerkingsverband dat zorgt voor de integratie van aanbod en tarieven en informatie. Voor de auto is er één wegnnet, voor de OV-gebruiker moet er ook één net zijn. De bedrijven die de exploitatie uitvoeren, zijn verder niet beperkt in hun zelfstandigheid. Een dergelijk GEN-net maakt het ook mogelijk om synergieën tussen de bus en het spoor te benutten: De Lijn kan de GEN-trein voeden. Een goed voorbeeld daarvan is de as van Aalst naar Brussel, waar er bijvoorbeeld in Asse aantakingsmogelijkheden zijn. Een GEN-structuur binnen een vervoersverbond maakt het mogelijk om de beperkte middelen beter te benutten, het kan het overleg coördineren, een bepaalde huisstijl propageren en campagnes coördineren.

De BTTB pleit voor een halfuurdienst op korte termijn waar het nu al mogelijk is. Dat kan nu al op de lijnen 25, 50, 60, 96 en vanaf 2006 ook op lijn 36. Een uurdienst is een absoluut minimum, ook in het weekend. Een GEN-trein moet ook een ruime amplitude hebben: het moet mogelijk zijn om rond middernacht nog uit Brussel te vertrek-

ken. De BTTB pleit ook voor een nachtnet naar de luchthaven. In het aanbod mag er een verschil zijn tussen zaterdag en zondag.

De heer *Stynen* vult aan dat toegankelijkheid zeer belangrijk is. Het aantal mindermobielen stijgt immers constant. Investerings voor rolstoelgebruikers komen een veel ruimere groep ten goede. De BTTB vraagt om die toegankelijkheid als randvoorwaarde mee te nemen vanaf de planning. Dat is goedkoper en efficiënter.

De BTTB is geen voorstander van gratis megaparkings, maar van verspreide kleinere parkeergelegenheid zo dicht mogelijk bij de woonplaats. Op die manier kan men het aantal autokilometers verminderen. De grote parkings hebben het nadeel dat kostbare grond in beslag wordt genomen door tonnen blik. Men kan met de grond andere zaken doen, bijvoorbeeld zorgen voor ontspanningsmogelijkheden of er kantoorruimte van maken. Een andere reden om niet in megaparking te voorzien is dat die een aanzuigefect heeft voor autoverkeer zodat het voor De Lijn heel moeilijk wordt om de stations te bereiken. Tienduizend parkeerplaatsen is niet hetzelfde als honderd keer honderd plaatsen. Er moet ook in kiss- and rideparkings worden voorzien. Aan het station van Mechelen heeft men dat bijvoorbeeld niet gedaan, zodanig dat op de bushalte altijd auto's geparkeerd staan.

Verder is het gratis parkeren in de stadscentra achterhaald. Men dient aandacht te hebben voor de fietsenstallingen. Die moeten voldoende in aantal zijn en degelijk. De stallingen moeten ook diefstalbestendig zijn. De heer *Stynen* verwijst naar het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2000.

Verder wordt er al over het GEN gepraat sinds 1991. Er werden op het federale niveau al budgetten vrijgemaakt. Het is tijd voor resultaten. Voor de trein moeten er op korte termijn halfuurdiensten komen waar dat kan. Een uurdienst in het weekend is een absoluut minimum. Men moet niet met alles wachten tot ook de Waalse lijnen klaar zijn. Met de lijnen 124 en 161 moet nog worden begonnen. De heer *Stynen* doet een oproep om met de lijn Brussel-Leuven niet hetzelfde te doen als met de lijn Brussel-Halle, met name niets doen als de infrastructuur klaar is. Dat betekent een enorm verlies van kapitaal. Voor de bus en tram

is het aanbod uitgebreid in het kader van de basis-mobiliteit. Op de meeste assen zijn er kwartierfrequenties. De doorstroming moet beter op korte termijn, desnoods met de verfpot. De zwaarste assen ten slotte verdienen tramkwaliteit.

5.2. Vragen van de leden en antwoorden van de sprekers

De heer *Wim Van Dijck* vindt dat de BTTB een coherente visie naar voren heeft gebracht. Een aantal zaken is zeer terecht, maar het ontwerp van decreet komt daar niet noodzakelijk aan tegemoet. Men heeft een aantal vrome wensen naar voren gebracht, maar de vraag is of die realistisch zijn. Verder zijn er een aantal redenen voor de stadsvlucht. De heer *Van Dijck* stelt vast er dat er daarover geen cijfermateriaal bestaat, terwijl dat toch essentieel is. De heer *Jan Peumans* verwijst naar de studie van professor De Brabander over de oorzaken van de stadsvlucht uit Antwerpen. De heer *Van Dijck* heeft het evenwel over de invloed van het GEN op de stadsvlucht. Ook het taalaspect is belangrijk. Verder vindt hij dat een tariefintegratie mogelijk is, ook al moet men met verschillende maatschappijen samenwerken. In het advies van de MiNa-raad staat ten slotte dat er geen maatschappelijk overleg over het GEN is geweest. Is de BTTB geconsulteerd?

De heer *Jan Peumans* vraagt of de BTTB een volledig overzicht heeft van opmerkingen over het GEN en welke beheersstructuur men voorstelt. Samenwerking leidt tot heel wat frustratie. Dat heeft de heer *Peumans* zelf ondervonden toen hij bij De Lijn werkte. Ook voor de opbrengsten moet er een verdeelsleutel worden gemaakt. Dergelijke zaken zijn niet gemakkelijk op te lossen. De heer *Peumans* kent het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2000 niet. De heer *Peumans* merkt op dat de vervoersmaatschappijen niet verantwoordelijk zijn voor het parkeerbeleid, maar wel de politici.

De heer *Stefan Stynen* stelt dat het ontwerp een goede aanzet is, ook al is het niet perfect, maar het mag niet beperkt worden tot de pendelaars. Er zijn geen overlegorganen. De heer *Stynen* verwijst in dat verband naar de openbare vervoerscommissie van de Vlaamse overheid die vrij goed werkt en waardoor De Lijn weet wat de gebruiker wil en

omgekeerd. Het standpunt van de BTTB kan vrij snel geactualiseerd worden zodat het ter beschikking van de leden kan worden gesteld. Over de samenwerking doet men inderdaad moeilijk. Tariefintegratie kan tot een grote aanwinst van reizigers leiden, zodat alle openbaarvervoermaatschappijen inkomsten zullen winnen. Ten slotte denkt de heer Stynen dat er een foutje is geslopen in de datum van het besluit. Hij zal dit nakijken.

De BTTB engageert zich om op verzoek van de heer Peumans een standpunt met opmerkingen op het voorliggende GEN schriftelijk te bezorgen aan het commissiesecretariaat. Dit standpunt wordt opgenomen als bijlage bij dit verslag.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PEUMANS Marc VAN DEN ABELEN

BIJLAGE

Standpunt BTTB over het Gewestelijk Expresnet

Korte standpunttekst BTTB over het Gewestelijk Expresnet

12 april 2005

Context

- Het Gewestelijk Expresnet is geen wondermiddel, maar het kan veel betekenen voor de mobiliteit van alle reizigers in Brussel en Vlaams-Brabant. We schrijven alle reizigers, want het gaat niet alleen om de pendelaars. Wij stellen een toenemende behoefte aan vrijetijdsvervoer vast.
- Het GEN-netwerk vormt als verbindend vervoerslaag een ondersteuning van de basismobiliteit

Een goed begin

- Het GEN kan al op korte termijn starten met de huidige treinen en de huidige infrastructuur, bijvoorbeeld op de lijnen Brussel-Mechelen, Brussel-Aalst, Brussel-Dendermonde, Brussel-Halle en Brussel-Leuven (vanaf 2006). Op deze lijnen zou er een halfuursdienst moeten rijden; in het weekend minimaal een uurdienst.
- Een vergelijkbare integrale aanpak van het openbaar vervoer als voor Brussel is wenselijk voor Antwerpen en Gent.

Afbakening

- De GEN-zone bestrijkt ook het gebied ten oosten van Leuven. Tussen Leuven en Tienen is er nood aan een aantal nieuwe of heropende stopplaatsen.
- Een GEN-net op een aantal radiale lijnen is een goede aanzet, maar op termijn moet het net worden uitgebreid met een aantal tangentiële lijnen.
- De bussen die reizigers naar de GEN-stations brengen moeten geïntegreerd worden in het gewone busnet. Voor snelbussen is aangepast materieel te voorzien. Voor de bussen in en rond Brussel moeten dringend doorstromingsmaatregelen worden genomen.

Vervoersverbond en ondersteunend beleid

- Een vervoersverbond voor het hele GEN-gebied moet zorgen voor een geïntegreerd aanbod, tariefintegratie en informatie voor de hele verplaatsingsketen.
 - *Conditio sine qua non* is een doortastend parkeerbeleid van de Brusselse gemeenten en het Brusselse gewest.
 - Er moet meer visie komen op de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Op korte termijn kunnen er meer treinen via het westelijke ringspoor (lijn 28) en langs lijn 26 worden gestuurd, op middellange termijn biedt de Josaphat-tunnel enig soelaas, maar er zullen capaciteitsproblemen in de NZV blijven. Oplossen zijn technisch gezien een uitdaging en zeker duur.
-