

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



Zitting 2007-2008

16 januari 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Paul Delva tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de vooruitgang van het GEN-project (Gewestelijk Express Net)	1
Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de aanhoudende onvrede bij de chauffeurs van De Lijn in Antwerpen	5

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Paul Delva tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de vooruitgang van het GEN-project (Gewestelijk Express Net)

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Vandenbroucke.

De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva: Mijnheer de minister, geachte collega's, het opzet van het Gewestelijk Express Net (GEN) bestaat er in een aanbod te creëren van snelle voorstedelijke verbindingen met een hoge frequentie via het openbaar vervoer hetzij trein, bus of tram, in een straal van 30 kilometer rond Brussel. Alle vervoersmaatschappijen, de NMBS, de Lijn, de MIVB en de TEC stappen mee in dit project en hebben elk een investeringsplan opgesteld.

Tegen 2012 moet het GEN bestaan uit 8 nauw verbonden spoorverbindingen en buslijnen die dit gebied moeten bedienen. Naast infrastructuurwerken aan spoorwegen – bijvoorbeeld de ontubbing van een aantal spoorwegen en tunnels – en de verfraaiing van treinstations zijn er ook investeringen gepland in nieuw rollend materieel en parkeerinfrastructuur, de zogenaamde begeleidende maatregelen. Er wordt ook samengewerkt voor de optimalisering van de verbindingen. In het GEN-plan is er in tariefintegratie voorzien: eenvormige tarieven voor trein, metro, tram en bus.

Het GEN moet het gebruik van het openbaar vervoer in Brussel en zijn ruime omgeving stimuleren. Ik had u graag een paar vragen gesteld. In het kader van het GEN-project heeft de MIVB enkele projecten op stapel staan voor haar tram- of busnet die het Brusselse Gewest overstijgen en die een stopplaats in het Vlaamse Gewest hebben. Kunt u een overzicht geven van deze projecten? Zijn deze projecten opgenomen in het Pegasusplan voor Vlaams-Brabant? Hoe verloopt de samenwerking om deze projecten tot een goed einde te brengen? Wie moet deze projecten betalen, aangezien de werken plaatsvinden in het Vlaamse Gewest? Welk budget heeft het Vlaamse Gewest of de Lijn hiervoor in de investeringsplannen vrijgemaakt?

In de derde fase van het GEN-project wordt in overstapparkings bij belangrijke openbare vervoersknooppunten voorzien. Wat is de visie van de Vlaamse Regering over deze overstapparkings? Kunt u een overzicht geven van

waar Vlaanderen overstapparkings zou bouwen? Hoe ver staan deze werken? Waar liggen de eventuele moeilijkheden?

Een belangrijk element voor het welslagen van het GEN is de tariefintegratie. Hoe ver staan de besprekingen om tot één geïntegreerd GEN-ticket te komen? Waar liggen de knooppunten in het overleg met de andere vervoersmaatschappijen? Welke verdeelsleutel zou er voor de inkomsten worden gehanteerd?

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de minister, de heer Delva is grondig ingegaan op het opzet van het GEN. Aangezien er een aanbod moet worden gecreëerd in een straal van 30 kilometer rond Brussel, heeft het GEN ook een belangrijke impact op de mobiliteit in de regio Zuid-Oost-Vlaanderen, meer bepaald voor Aalst, Ninove en Geraardsbergen.

Het beleid van De Lijn Oost-Vlaanderen moet volgens mij daar dan ook op afgestemd zijn. Ik heb dan ook een aantal aanvullende vragen. Ik zou graag een overzicht krijgen van de maatregelen voor het GEN met een impact op de regio Zuid-Oost-Vlaanderen. Hoe ziet het investeringsplan GEN Oost-Vlaanderen eruit? Welke initiatieven en acties van De Lijn zijn er gepland voor de optimale uitvoering van het GEN? Ik weet dat u daar misschien niet onmiddellijk op kunt antwoorden, maar een schriftelijk antwoord is ook welkom.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, geachte collega's, het GEN is een zeer belangrijk instrument om de mobiliteit van en naar de hoofdstad te verduurzamen. Het is enkel betreurenswaardig dat het tamelijk lang op zich laat wachten en dat er vertragingen zijn.

Ik meen dat er in 2003 een samenwerkingsovereenkomst gesloten is tussen de federale overheid en de gewesten. Daar werd een executief comité van de ministers van Mobiliteit opgericht, alsook een stuurgroep. Ze zouden jaarlijkse programma's opmaken. Is deze stuurgroep actief? Hoe vaak komt hij samen? Kunnen we een overzicht krijgen van die meerjarenplannen en jaarlijkse programma's?

Als verschillende vervoersmaatschappijen nauw samenwerken, is het heel belangrijk dat er een echt eenvormig tarief- en informatiebeleid wordt gevoerd. Als men in ons land met de wagen rijdt, merkt men doorgaans niet dat men van wegbeheerder verandert. Er zijn

vijf verschillende wegbeheerders in ons land. Het GEN zou vier maatschappijen hebben met verschillende tariefssystemen. Dat is niet erg praktisch voor de gebruiker.

Het GEN is één zaak, het RegioNet is een andere. De belangrijke bemerkingen die gemaakt worden over het GEN, gaan intussen ook op voor het RegioNet. Het is belangrijk om ook daar de nodige aandacht aan te blijven besteden. Niet enkel de verbinding naar Brussel, maar ook de parallelverbindingen tussen de verschillende gemeenten uit de Vlaamse Rand moeten worden geoptimaliseerd. Ik heb trouwens de indruk dat dit de laatste jaren in zeer gunstige zin evolueert.

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Wim Van Dijck: Mijnheer de minister, geachte collega's, het GEN komt met de regelmaat van een klok ter sprake vooral door de structurele vertragingen die het jaar na jaar oploopt. U weet dat we tegenstanders zijn van het GEN zoals het thans geconcipieerd is in de samenwerkingsovereenkomst van 4 april 2003, om redenen die ik hier niet allemaal ga herhalen.

Ik heb nog een aantal vragen. Ik heb me beperkt tot punten uit deze samenwerkingsovereenkomst. Het RegioNet Brabant-Brussel is in een belangrijke mate complementair aan het GEN en wat mij betreft veel beter uitgewerkt. Er zitten belangrijke transversale verbindingen in en een goede ontsluiting van de bedrijvenzones zoals Zaventem en Diegem.

Tot nu toe deed ook De Lijn inspanningen voor de radiale lijnen met aparte busbanen, bijvoorbeeld van Ninove tot Brussel. Maar ik mag toch hopen dat de realisatie van de transversale delen van het RegioNet gewoon zoals gepland, doorgaan.

Artikel 13 van de overeenkomst voorziet in een behoefteonderzoek. De timing was om dit te doen ongeveer twee jaar na de ratificatie van de overeenkomst. Is dat behoefteonderzoek intussen gebeurd? Is men daar mee bezig? Dat onderzoek is nochtans niet onbelangrijk omdat het moet resulteren in een allesomvattend businessplan voor het GEN waarin ook de informatie zit van alle maatschappijen behalve de NMBS. Wat is de stand van zaken?

Ik heb begrepen dat de tariefintegratie zeer moeilijk ligt. Er is in drie fases voorzien. In welke fase zit men op dit moment? Wordt de eerder door minister Van Brempt genoemde deadline voor het éne ticket, namelijk 2010, gehaald?

Hoe vaak kwam de stuurgroep in 2007 samen? Hoe is het met de jaarverslagen die elk jaar rond 31 maart moesten worden afgeleverd? Het eerste zou er toch al moeten zijn.

Een volgend punt gaat over de parkings en de busbanen die deel uitmaken van de begeleidende maatregelen.

Ook die maken het onderwerp uit van studiewerk dat door de stuurgroep moet worden uitgevoerd. Wat is de stand van zaken?

Heeft de Vlaamse overheid alle vergunningen voor de lijnen 124 en 161, de twee beruchte Waalse assen, en lijn 50A afgeleverd? Indien niet, wat is dan de stand van zaken? Komen de andere gewesten hun afspraken na?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik zal geen concrete vragen stellen. Op 27 maart 2007 werd er nog een interpellatie gericht tot minister Van Brempt over het GEN. Mijnheer de voorzitter, ik dacht dat we op 29 januari in deze commissie een bespreking zouden wijden aan de verschillende vervoersplannen van De Lijn (Spartacus, Neptunus en Pegasus, ...). Op dat moment kan een stand van zaken worden gegeven over het GEN-project. Minister Van Brempt heeft vroeger wel een aantal antwoorden gegeven.

Mijnheer de minister, ik hoor allerlei tegenstrijdige berichten. De ene zegt dat er in 2010 een geïntegreerd ticket voor de vier vervoersmaatschappijen zal zijn. Dat zou een goede zaak zijn. Klopt dat? Wat zijn de verplichtingen van de MIVB, de NMBS, de TEC en De Lijn?

Het gaat niet alleen over tariefintegratie, maar ook over de integratie van het totale aanbod. In een vroeger leven heb ik een aantal van de besprekingen meegeemaakt. Zo veel jaren later staan we nog altijd even ver. Het zou niet slecht zijn dat we, naar aanleiding van de bespreking op 29 januari, een goed overzicht krijgen. Er zijn zo veel aspecten dat het niet aangewezen is daar allemaal vragen om uitleg over te stellen.

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst de vragen van de heer Peumans en de heer Van Dijck behandelen. Ik besef goed dat het debat over het GEN geplaatst moet worden in een breder kader. Terecht werd verwezen naar Pegasus, waarover ik het straks nog even zal hebben in mijn antwoord aan de heer Delva. U zult begrijpen dat ik de antwoorden daarop niet uit het hoofd ken. Ik stel voor om op de geplande vergadering van 29 januari te zorgen voor een goed, globaal bilan en overzicht van de projecten.

Ik ben ook niet in staat om voor de vuist te antwoorden op de vraag van de heer Van Dijck met betrekking tot de behoefteanalyse. Ik stel voor dat ik daarover een schriftelijk antwoord geef.

Ook mevrouw Franssen zal wel willen begrijpen dat ik over de Oost-Vlaamse connectie wel een paar alge-

meenheden kan vertellen, maar dat ik haar toch liefst een schriftelijke aanvulling bezorg.

Mijnheer Glorieux, ik ben het nogal eens met wat u hebt gezegd. Ik hoop dat u het met me eens blijft. We hebben nood aan een en-enverhaal. Zodra sprake was van een gewestelijk expresnet, hebben nogal wat mensen gewaarschuwd niet louter een ster uit te werken, maar dat ook gezorgd moet worden voor transversale verbindingen. Ik ben blij dat u lijkt te onderschrijven dat we in het kader van het START-plan alleszins in Vlaams-Brabant druk doende zijn met de uitbouw van die transversale, pendelgerichte verbindingen.

Mijnheer Glorieux, ik kan de zaak het best beoordelen vanuit START, omdat ik daar vanuit mijn bevoegdheid nogal nauw bij betrokken ben. Met START zijn we het bewijs aan het leveren dat er een enorme behoefte was en dat de transversale investeringen maatschappelijk en zelfs financieel zeer rendabel zijn. Ik verwijst naar de snelle toename van het aantal reizigers.

Mijnheer Van Dijck, dit is een en-enverhaal. Ik ben nooit uitgegaan van een soort politieke ideologie, waarbij ik niet zou willen weten van de radiale ontwikkelingen en enkel geïnteresseerd zou zijn in de transversale lijnen. Beide moeten gebeuren. Vele jaren geleden, toen het GEN gelanceerd werd, hadden sommige politieke verantwoordelijken misschien alleen de klassieke, radiale ontwikkeling voor ogen. Die zaak is ondertussen gecorrigeerd.

Mijnheer Delva, de Vlaamse overheid moet haar engagementen ten aanzien van het GEN ten volle en volledig opnemen. Op uw eerste vraag moet ik voorwaardelijk antwoorden. De MIVB spreekt in haar plan 2020 over volgende gewestgrensoverschrijdende uitbreidingen: een verlenging van de tramlijn 4 van de Esplanade naar de Heizel over de Romeinsesteenweg; een verlenging van de tramlijn van de NAVO naar de luchthaven; een verlenging van de tramlijn van Roodebeek naar de luchthaven; mogelijke radiale tramlijnen naar Brussel op trajecten waar geen GEN-spoorwegverbindingen zijn: naar Ninove, Boom of Leuven via Tervuren. Het plan 2020 is evenwel een visie van de MIVB en is geen plan dat goedgekeurd is door de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Voor geen enkele van de verlengingen zijn op dit ogenblik budgetten vrijgemaakt, zelfs niet voor de trajecten op het Brusselse grondgebied.

We kunnen wel vaststellen welke projecties de MIVB maakt. De besluitvorming is echter nog niet hard gemaakt, laat staan dat er budgetten beschikbaar zijn.

Er zijn wel twee dossiers van gewestgrensoverschrijdende tramlijnen van de MIVB die concreter zijn: het verlengen van tramlijnen 4 en 97 vanaf Parking Stalle in Ukkel naar het GEN-station Ruisbroek, via Drogenbos,

waarvoor de MIVB een bouwaanvraag heeft ingediend in Vlaanderen; het verlengen van tramlijn 55 op de Alsebergsesteenweg naar het GEN-station Linkebeek/Moensberg, een project dat afhankelijk wordt gemaakt van het samenvoegen van de stations Linkebeek en Moensberg door de NMBS.

In het huidige Pegasusplan van De Lijn wordt voor Vlaams-Brabant in geen tramlijnen voorzien. Wel gaat De Lijn dit jaar een studie uitvoeren naar de haalbaarheid van vertramming van bestaande buslijnen van, naar en rond Brussel. Het onderhoud van de bestaande Brusselse tramlijnen in Vlaanderen – Tervuren, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Drogenbos – wordt door de MIVB zelf gedaan. De heraanleg of aanleg van nieuwe trajecten is echter de taak en de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Tot op vandaag is er geen budget voor dergelijke projecten.

Sinds een aantal jaren is in de Vlaamse begroting wel pro memorie een artikel opgenomen dat is bedoeld om investeringssubsidies in dat kader te financieren. Tot op heden zijn hiervoor echter nog geen budgetten ingeschreven. De volledige omschrijving van het artikel 363F6531 van het Vlaams Infrastructuurfonds luidt als volgt: “Investeringssubsidies aan de MIVB ter verbetering van de infrastructuur van de tramlijnen, gelegen in het Vlaamse Gewest, alsmede uitgaven met betrekking tot de beveiliging van het personeel en de openbaar vervoergebruikers.”

U had ook een vraag over de overstapparkings. De Vlaamse overheid heeft niet de bedoeling om parkings aan treinstations te bouwen. Parkings aan treinstations worden door Infrabel, voor kleine stations, of de NMBS-holding, voor grote stations, aangelegd. In het investeringsplan van de NMBS-groep zijn middelen vrijgemaakt om de stations en de stopplaatsen van het GEN aantrekkelijker te maken. De toegang tot de stations zal geïntegreerd worden in hun omgeving in ruime zin: voetpaden, ruimten voor voetgangers, met aandacht voor de toegankelijkheid, toegangen en stallingen voor fietsers, busbanen en bushaltes, evenals parkings.

Een mogelijke uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen aan stations moet kaderen binnen het STOP-principe. Overstapparkings maken weliswaar deel uit van het GEN-project, maar het belangrijkste blijft de verdichting van de stationsomgeving. De beste oplossing is immers wanneer men dicht bij een station kan komen wonen en werken. Daarnaast moet worden gezocht naar inrichtingen waarbij fietsgebruik en het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd worden.

Om de stationsomgeving aantrekkelijk te maken, is het de bedoeling dat stationsomgevingen worden ingericht volgens het STOP-principe. Het beleid met betrekking tot het GEN is er dan ook in eerste instantie een dat

niet is gericht op het verhogen van het aantal parkeerplaatsen aan de stations, maar wel op het uitbreiden van het openbaar vervoer, zowel in het aantal openbaarvervoerverbindingen als in de kwaliteit van het openbaar vervoer. Zo is het complementaire busnetwerk van De Lijn in de GEN-zone de laatste jaren sterk opgewaardeerd en werd het Fonds Stationsomgevingen vorig jaar opgericht om de kwaliteit voor de overstappende openbaarvervoergebruiker te verbeteren. In de lijst van te herinrichten stationsomgevingen is ook een aantal stations uit de GEN-zone opgenomen: Aalst Dendermonde, Geraardsbergen, Opwijk en Vilvoorde.

Over de tariefintegratie en de tickettering kan ik het volgende zeggen. Op 31 mei 2006 tekenden de verschillende ministers van Mobiliteit en de staatssecretaris van Overheidsbedrijven een protocolakkoord voor een interoperabel ticket. Dat protocol formuleert de wens om tegen 2010 de toegang tot het openbaar vervoer via één enkel ticket tot stand te brengen voor alle openbaarvervoersmaatschappijen van België. Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de vervoersmaatschappijen en begeleid door de NV Syntigo werd opgericht om een voorstel daartoe uit te werken. Het één ticket materialiseert zich in de vorm van een chipkaart of smartcard. Op 30 maart 2007 ging het Overlegcomité principieel akkoord met de oprichting van het gemeenschappelijk platform. Op 25 mei 2007 besliste de Vlaamse Regering dat De Lijn zal deelnemen aan de oprichting en de werking van het gemeenschappelijk platform en dat De Lijn haar ticketingsysteem vernieuwt volgens de afspraken die worden gemaakt in het gemeenschappelijk platform.

De vier vervoersmaatschappijen zijn de onderhandelingsgen over de oprichting, de taakverdeling en de financiering van het gemeenschappelijk platform Ubigo aan het afronden. Er loopt een test met een smartcard van de MIVB om na te gaan of de manier waarop de gegevens op deze smartcard worden geplaatst, beantwoordt aan de vereisten om ook als vervoerbewijs te kunnen gebruiken bij de andere vervoersmaatschappijen. Van zodra de onderhandelingen over de oprichting van het gemeenschappelijk platform zijn afgerond, kan De Lijn starten met de implementatie van het nieuwe ticketingsysteem.

Ik meen dan ook dat de Vlaamse overheid doet en gedaan heeft wat ze moet doen om het GEN te doen slagen. Ik denk daarbij niet alleen aan de opwaardering van de stationsomgevingen of de tariefintegratie, maar vooral aan de sterke opwaardering van het complementaire busnetwerk van De Lijn in de GEN-zone. Ik hoop dat de andere overheden zich nu evenzeer verder achter het GEN blijven scharen, zodat de nodige infrastructuurwerken kunnen starten en het nodige rollend materieel voor de NMBS kan worden ingezet.

De voorzitter: De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Voor de twee genoemde projecten die werden goedgekeurd door het Brusselse Gewest voor de MIVB, namelijk de doortrekking van de tramlijn naar Ukkel, Drogenbos en Ruisbroek en de tweede lijn naar Linkebeek, zijn er aan Vlaamse kant momenteel geen budgetten, noch bij De Lijn, noch bij het Vlaamse Gewest.

De Lijn baat zelf heel wat lijnen uit die tot in het hartje van Brussel rijden. Op deze lijnen worden regelmatig binnen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werken uitgevoerd om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen. Hoewel het eigenlijk over lijnen van De Lijn gaat, worden deze werken betaald door het Brusselse Gewest, onder andere in het kader van de akkoorden over de GEN-buslijnen. Ik ken beide lijnen en begrijp zeer goed waarom men die tramlijnen zou willen doortrekken tot in het Vlaamse Gewest. Dat zal niet alleen de Brusselaars maar zeker ook de inwoners van de buurten daar ten goede komen.

Voor die werken is er dan aan Vlaamse kant niet in budgetten voorzien. Ik betreur dat. U zegt dat u denkt dat Vlaanderen alles doet wat nodig is om het GEN te laten slagen. Er zijn echter twee concrete projecten in Brussel die momenteel niet optimaal zijn omdat men wacht op het doortrekken van die lijnen om ze meer effectief te kunnen laten worden, maar daarvoor wordt er niet in budgetten voorzien aan Vlaamse kant. Dat brengt in Brussel redelijk wat frustraties teweeg. Ik dring erop aan dat men dat blijft bekijken en dat men er eventueel over onderhandelt met de instanties van het Brusselse Gewest, de MIVB of de regering zelf, om toch tot oplossingen te kunnen komen.

De filosofie van de overstapparkings is niet nieuw. Men wenst geen massale bijkomende parkeerplaatsen bij stations aan te leggen. Ik hoor via meerdere kanten dat men het openbaar vervoer moet uitbreiden en men de mensen de mogelijkheid moet bieden om vanuit hun woonplaats naar de stations te gaan en van daaruit de trein naar Brussel te nemen. Dat lijkt me een vrij ideale situatie. Ik vrees dat wanneer mensen toch al hun auto moeten nemen om van bij hen thuis naar een halte van het openbaar vervoer te rijden, en als er dan geen overstapparkings komen bij de stations rond Brussel, de mensen gewoon hun auto zullen blijven gebruiken en dat ze Brussel zullen blijven binnenrijden. Ik heb er mijn twijfels over of dat wel een haalbare kaart is en of het wel in het voordeel van het GEN zal zijn.

Ik hoor uit Brussel dat men nog niet ver staat met het geïntegreerde GEN-ticket. De werkgroep bestaat wel, maar maakt weinig vorderingen. De Lijn werkt met zeer goedkope abonnementen. Via De Lijn kan men tot het centrum van de stad geraken, onder andere via die goedkope abonnementen. Ik kan me ook moeilijk in-

denken dat De Lijn de abonnementen duurder zal maken. Ik ken de situatie van Brussel vrij goed omdat ik er al heel mijn leven woon. Financieel is het voor de MIVB of het Brusselse Gewest onmogelijk om de tariefpolitiek van De Lijn te volgen. Ik vraag me af hoe men tot dat geïntegreerde ticket zal komen en wat het prijskaartje ervan zal zijn.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik dank u voor de toezegging dat we een status quaestionis krijgen over de stand van zaken van het GEN. De regering doet inspanningen, maar we zijn er nog niet. De tariefzones moeten bijvoorbeeld helemaal worden herzien. In Brussel bestaat nu het Jumpticket. Het heeft 4 jaar geduurd voor de Spoorwegen ervan overtuigd waren dat het moest worden ingevoerd. Ik denk ook dat er discussies zullen komen over de verdeling van de ontvangsten bijvoorbeeld. Met een eenvormig vervoerbewijs zijn niet alle problemen opgelost.

De doorstroming van het openbaar vervoer zal er alleen maar zijn van het ogenblik dat men overgaat tot het afremmen van de auto. In andere theorieën geloof ik niet. Antwerpen is daar een mooi voorbeeld van. Ik ben het niet helemaal eens met de heer Delva. Grote parkeerplaatsen voor auto's vloeken in een agglomeratie als Brussel. We moeten een goed uitgebouwd openbaar vervoer hebben. Aan de ene kant komt de MIVB met voorstellen om bussen te laten rijden tot de luchthaven van Zaventem. Aan de andere kant zijn de Spoorwegen bezig met investeringen, ook ondergronds zoals het Diaboloproject. Dit wordt niet op elkaar afgestemd. De heer Lallemand heeft in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een uiteenzetting gegeven. Hij is erin geslaagd om niet eenmaal de woorden TEC, MIVB of De Lijn in de mond te nemen. Ik meen dat de uitvoerende topambtenaren van die respectieve maatschappijen bij elkaar moeten gaan zitten, niet alleen om een tariefintegratie te bekomen maar ook een exploitatieaanbod dat als een geheel kan worden beschouwd. Daar hoor ik veel minder over. Ik verheug me dan ook op de hoorzitting van 29 januari met De Lijn en de minister. Ik hoop dan een kritisch inzicht te krijgen in de stand van zaken.

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Ik wil niet vooruitlopen op de subsidiëring van deze projecten. Er is ook nog geen concrete vraag gesteld. Ik wil absoluut niet vooruitlopen op de vraag of we daartoe de mogelijkheid hebben, met andere woorden of we dat binnen onze prioritaire investeringsprojecten zullen onderbrengen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de aanhoudende onvrede bij de chauffeurs van De Lijn in Antwerpen

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op vrijdag 4 januari is er een stiptheidsactie geweest van het gemeenschappelijk vakbondsfront bij De Lijn in Antwerpen, naar aanleiding van een aantal zorgen dat leeft bij de bestuurders van De Lijn.

Op zich is dat spijtig omdat onze Vlaamse Gemeenschap massaal inzet op het openbaar vervoer. Het is dan ook jammer dat de aantrekkelijkheid van de maatschappij in het gedrang zou komen door dergelijke acties. Een gebruiker zal pas overstappen naar het openbaar vervoer en daar klant blijven als dat openbaar vervoer comfortabel, betrouwbaar en veilig is. Het is precies die betrouwbaarheid die door dergelijke acties wordt doorkruist.

Ik kan de bestuurders van De Lijn geen ongelijk geven. Hun actie vloeide voort uit een soort verontwaardiging die al langer leeft dan 4 januari. Minister Van Brempt had daar al op kunnen reageren. De zorg van de bestuurders is dat de reglementair opgelegde rusttijden niet gerespecteerd kunnen worden omdat een aantal hogere belangen het toepassen van die rusttijden doorkruist. De ritschema's zijn te krap als rekening wordt gehouden met de omstandigheden waarin de ritten moeten plaatsvinden, in het bijzonder in grootsteden als Antwerpen. Daar is de doorstroming van het openbaar vervoer dermate problematisch dat de rittenschema's niet meer gerespecteerd kunnen worden. Als de chauffeurs aan de eind- of vertrekplaats aankomen, staan er immers al klanten te wachten die de chauffeurs 10 minuten voor vertrek op hun bus moeten laten stappen. Daardoor kunnen ze de rusttijden waar ze recht op hebben niet opnemen. Dat is – terecht – frustrerend voor de chauffeurs.

Ik hoop dat acties als die van 4 januari niet te vaak meer voorvallen, want ze beschadigen het imago van De Lijn.

Wat kunnen we daaraan doen? Minister Van Brempt heeft, dat hoop ik althans, al overleg gepleegd met de vakbonden. De eisen zijn gekend. Ik meen me te herinneren dat zij al voorstellen had gedaan aan de bestuurders. Die zijn niet gerealiseerd, wat ik betreurt.

De doorstroming van het openbaar vervoer moet verbeteren in de grootsteden in het algemeen en in Antwerpen in het bijzonder. In Antwerpen zitten we met de

flessenhals rond het transferium en de eind- en vertrekplaats van heel wat regionale en lokale lijnen. We weten al langer dan vandaag dat de situatie op die fameuze Rooseveltplaats zo goed als hopeloos is. Dat heeft niet alleen te maken, mijnheer Peumans, met het aanwezig blijven van autoverkeer. Het autoverkeer is daar juist omlaag gehaald, maar dat heeft geen kwaliteitsverbetering meegebracht voor het openbaar vervoer.

Uw collega van Openbare Werken weet ook al lang dat heel wat instanties, waaronder De Lijn, vragende partij zijn om die Rooseveltplaats te hertekenen in functie van een vlottere doorstroming. Ik zou graag weten of er op dat vlak vooruitgang kan worden geboekt. U bent niet de voogdijminister, maar u vervangt haar. Zij zou toch een vinger aan de pols van het openbaar vervoer moeten hebben.

Wat is er al gedaan aan de fysieke doorstroming van het openbaar vervoer in de grootsteden? Hoe staat het in Antwerpen en rond de Rooseveltplaats? Welke overeenkomsten zijn er afgesloten met de bestuurders casu quo de vakbonden?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de heer Penris stelt een heel interessante vraag. Ik ben het volledig met hem eens. Hij mag deze vraag trouwens ook stellen op de gemeenteraad van Antwerpen.

Ik heb aan minister Van Brempt naar aanleiding van de begrotingsbespreking 2008 een vraag gesteld. We hebben een heel uitgebreid antwoord gekregen over de relatie tussen verkeerslichtenbeïnvloeding en de doorstroming van openbaar vervoer. Een van de vorige ministers van Mobiliteit heeft daarvoor ooit eens 750 kruispunten laten uitrusten. Dat kostte slechts 20 miljoen. Het resultaat is nul komma nul. Dat is geld in de Schelde gooien. Nu geeft de minister in haar antwoord toe dat dat een stommeit was.

De minister wil opnieuw werken aan de doorstroming. In de bijlage bij het begrotingsverslag vermeldt zij de 25 openbaarvervoerrassen die de congestiegraad moeten halveren. In de provincie Antwerpen komt er een as Merksem-Hoogstraten. Dat is ver van Antwerpen-centrum, maar goed. Verder gaat het om Kleine Bareelgrens Nederland, Lier-Boechout, Turnhout-Wijnegem en Jan van Rijswijklaan vak Olympiadepoort-Harmonie.

Mijnheer de minister, ik heb een tijd terug een schriftelijke vraag gesteld. Ik weet niet of de heer Penris daarvan op de hoogte is. Die vraag ging over het Stoepenplan Antwerpen, een samenwerkingsakkoord afgesloten tussen toenmalig minister Bossuyt, de stad Antwerpen, het parkeerbedrijf en anderen. Ik kwam daarbij tot de

heel merkwaardige vaststelling dat Antwerpen een bevoorrechte positie heeft ten opzichte van alle andere Vlaamse gemeentes. Antwerpen krijgt maar liefst 7 miljoen subsidies voor de aanleg van voetpaden op gemeentelijke eigendom. Het principe is altijd dat de gemeente dat zelf betaalt, ook voetpaden langs gewestwegen.

Ik heb aan de minister gevraagd of men alle afspraken van het samenwerkingsakkoord was nagekomen. Een van de onderdelen was de realisatie van een handhavingsbeleid in verband met de doorstroming van het openbaar vervoer en dit door een optimalisering van de inzet van alle beschikbare middelen van de betrokken partners. Men zou ook de knelpunten van het openbaar vervoer aanpakken. Men heeft die 7 miljoen keurig aan de stad Antwerpen gegeven, maar de conclusie was dat de stad haar verplichtingen op het gebied van doorstroming niet nakomt. Wat gaat de regering daar nu aan doen? Men kan de chauffeurs van De Lijn niets verwijten. De doorstroming op de Vlaamse gewestwegen valt onder het Vlaamse Gewest, de gemeentewegen vallen onder het stadsbestuur. Als de stad niet de nodige maatregelen treft en niet de politieke moed heeft om die zaken op te lossen, blijven we met dezelfde problemen zitten.

De Lijn heeft destijds 9,6 miljoen extra gekregen voor rust- en rijtijden. Dit zou gedurende een of twee jaar worden toegekend. Na twee jaar zou de doorstroming pico bello zijn. Er zijn chauffeurs die geen rust- en rijtijden kennen, in de Lange Leemstraat bijvoorbeeld omdat de trams er vastzitten in het verkeer. Er is helemaal geen doorstroming. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer zou nog veel groter kunnen zijn.

Ik heb contact gehad met de heer Wiesé, voorzitter van de stadspartij in Hoboken. Hij houdt zich vanuit de BTB (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers) bezig met doorstroming. Het straffe is dat de commerciële snelheid van het openbaar vervoer na de heraanleg van de Leien verslechterd is in plaats van verbeterd. Het was de bedoeling van een eigen bedding dat het openbaar vervoer de commerciële snelheid zou inhalen op het autoverkeer. Daar wordt niets van gerealiseerd. Welke gevolgen heeft dit ten aanzien van de stad Antwerpen? Ze moeten op hun politieke verantwoordelijkheid worden gewezen. Ze hebben immers een samenwerkingsovereenkomst getekend waarbij ze de commerciële snelheid van het openbaar vervoer zouden bevorderen, maar die overeenkomst wordt helemaal niet uitgevoerd. Het stadsbestuur van Antwerpen heeft tot nu toe 7 miljoen gekregen voor de aanleg van voetpaden. Volgens mij kan daar een hele provincie mee bedekt worden.

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, in het kader van de aanhoudende congestieproblematiek werd vanaf het budgetjaar 2006 een uitzonderlijk budget rij- en rusttijden aan De Lijn ter beschikking gesteld. Aan de hand van deze financiële middelen dienden op de bus- en tramlijnen met de zwaarste rij- en rusttijdproblemen, de werkvoorwaarden voor de chauffeurs te worden verbeterd. Het budget moest worden beschouwd als een flankerende overbruggingsmaatregel bij het op dat moment ook opgestarte doorstromingsprogramma dat erop gericht is de zwaarste doorstromingsknelpunten voor het geregeld vervoer op een infrastructurele manier weg te werken. De entiteiten van De Lijn selecteerden de voor de rij-en-rusttijdenmaatregelen meest in aanmerking komende tram- en buslijnen. Deze lijst werd bevestigd of waar nodig verfijnd in samenspraak met de syndicale organisaties. In de entiteit Antwerpen werden toen 19 projecten geïmplementeerd over 21 tram- en buslijnen.

De Lijn streeft voortdurend naar een vlottere doorstroming voor haar bussen en trams. In overleg met de administratie Wegen en Verkeer (AWV) van het Vlaamse Gewest, in vele gevallen de betrokken wegbeheerder, worden er op de congestiegevoelige plaatsen doorstromingsmetingen uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn het uitgangspunt voor het uitwerken van oplossingsvoorstellen. Deze oplossingen vergen in vele gevallen een infrastructurele ingreep aan de weg. Ter financiering daarvan werd in het budget VIF 73.16 voorzien bij AWV waarvan het derde jaarprogramma momenteel in opmaak is. Deze jaarprogramma's worden opgemaakt in overleg tussen AWV en De Lijn, waarbij de lokale besturen eveneens hun inbreng hebben.

In Antwerpen werden de afgelopen jaren op het vlak van doorstroming een aantal investeringen verricht, zowel in de streek als in het stadsgebied. Ik geef de voornaamste. Er zijn vrije busbanen op drukste autosnelwegen naar Antwerpen aangelegd voor 34,8 kilometer in totaal. Er zijn busstroken op tal van gewest- en stadswegen aangelegd: Italiëlei, Frankrijklei, Parkweg, Jan Van Rijswijcklaan, Noorderlaan, Ellermanstraat, Kempenstraat en Van Ertbornstraat. Er was de heraanleg van de zuidelijke Leien met een eigen bedding voor trams en bussen, de Sint-Bernardsesteenweg en een vrije tram- en busbaan op de Bredabaan. Er is verder de mogelijkheid tot verkeerslichtenbeïnvloeding aan alle voor het openbaar vervoer belangrijke kruispunten in binnen- en randstedelijk gebied en de afstemming van de dienstregeling streeklijnen op betere rij- en rusttijden voor chauffeurs. Deze maatregelen vormen slechts een greep uit het totaalpakket. Ook de komende maanden en jaren blijft De Lijn intensief verder werken aan een vlotte doorstroming.

De oponthouden waarover nu sprake in de Antwerpse kernstad betreffen eerder veelal punctuele incidenten die niet structureel zijn en dus ook niet op dergelijke manier

kunnen worden gevat noch aangepakt. Op het vlak van de verkeerslichtenregeling en -beïnvloeding wordt nog steeds het onderste niet uit de kan gehaald. In opdracht van de ministers Crevits en Van Brempt wordt op dit ogenblik een studie uitgevoerd over de doorstromingsvoorwaarden van tram 15. De eerste resultaten van het onderzoek zijn bekend. Mogelijke oplossingsstrategieën moeten nog op hun haalbaarheid en opportuniteit van implementatie worden getoetst. Binnen het stedelijk gebied blijkt continue en consequente handhaving een moeilijke en op sommige locaties blijkbaar onhaalbare opgave.

Een belangrijk aandachtspunt voor de doorstroming voor De Lijn in Antwerpen blijft de omgeving van de Franklin Rooseveltplaats. Elke dag brengen bus-, tram- en metrolijnen 100.000 reizigers van, naar en via deze sleutellocatie voor het openbaar vervoer. Hoewel er de afgelopen maanden verbetering is opgetreden, kan niet ontkend worden dat de Rooseveltplaats een achilleshiel is: een kleine werf of een klein ongeval heeft stevast en binnen de kortste keren een grote negatieve impact op de doorstroming, spijtig genoeg ook van bus en tram.

In de omgeving van de busstations werden recent in samenwerking met de stad Antwerpen en het Vlaamse Gewest onder andere de volgende maatregelen genomen: een verbetering van de verkeersafwikkeling in de Van Ertbornstraat, dat is de aanloopstrook voor bussen, de vervollediging van het tracé van de busbanen tussen Park Noord, het Sint-Jansplein en de Rooseveltplaats, dat is de as Van de Wervestraat-Van Maerlantstraat, een busbuffer op de Frankrijklei voor het afwachten van de vertrektijden zonder hinder voor het overige verkeer, en het beteugelen van foutparkeren op busbanen door onder meer het uitbreiden van de haltezones. Dit is een greep uit een hele reeks maatregelen.

U vraagt ook welke stappen we ondernemen om de syndicale rust te herstellen. We voorzien in een continue opvolging van de noden van De Lijn door onder meer te voorzien in een professionele omkadering. De dagelijkse verantwoordelijkheid ligt natuurlijk in de eerste plaats bij De Lijn zelf, maar de voogdijminister probeert ervoor te zorgen, vanuit een voortdurende bekommernis en met het oog op de sociale vrede, dat er op een ernstige manier overleg wordt gepleegd. De nodige professionele omkadering is daarbij natuurlijk belangrijk.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister bedanken voor het omstandige antwoord. Ik heb nog een paar puntjes, en ik wil ook reageren op de terechte opmerkingen van de heer Peumans.

Het is niet alleen het gewest dat hier zijn verantwoordelijkheid moet opnemen, ook de stad moet een belangrijke taak vervullen. Toch moet ik toegeven dat het

leeuwenaandeel van de probleemlijnen zich op de gewestinfrastructuur bevindt. Het is dus goed om nog eens van de minister te vernemen dat er een aantal verbeteringsinitiatieven werden genomen. Die volstaan echter nog altijd niet.

Mijnheer de minister, u zegt dat dit voor een groot stuk te wijten is aan een hele reeks incidenten. Dat is ook zo. Heel wat hinder wordt veroorzaakt door spijtige incidenten zonder structurele oorzaak. Toch zijn er nog heel wat blijvende structurele problemen en daar hebben de chauffeurs en de 'wattmannen' van De Lijn met hun actie nog eens op gewezen. Wij, politici, moeten ons dan afvragen of de eenmalige, flankerende maatregel om de rust- en rijtijdenproblematiek budgettair aan te pakken, een beleidsmaatregel is die we kunnen voortzetten, en zo ja, binnen welke grenzen. Ik weet dat u niet zult kunnen antwoorden op deze punctuele vraag, maar is het een optie van de regering en zo ja, hoe breed kan er dan gebudgetteerd worden?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord, maar om het zacht uit te drukken: het is heel teleurstellend.

Het gaat om een probleem dat al 10 of 15 jaar bestaat. De Grotesteenweg is een heel mooi voorbeeld. Daar werden al allerlei proeven gedaan, maar blijkbaar slaagt men er niet in om het openbaar vervoer in het stadsweefsel de plaats te geven die het zou moeten hebben. Het gaat om een stad met een groot stadsnet, met heel veel inwoners op een kleine oppervlakte. Het openbaar vervoer zou er veel aantrekkelijker kunnen zijn indien men het op een betrouwbare manier zou kunnen gebruiken.

Als een stadsbestuur 7 miljoen euro krijgt om stoepen aan te leggen en de stad wordt gevraagd om een aantal engagementen na te komen, dan vraag ik me af op welke manier de regering de stad zal verplichten om een aantal flankerende maatregelen te gebruiken. Zo is bijvoorbeeld toegezegd dat het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen, dat een aantal parkeerplaatsen beheert, in ruil daarvoor foutparkeerders zou controleren. Uit het antwoord blijkt echter dat er geen gegevens beschikbaar zijn. Blijkbaar wordt die inspanning niet geleverd. Zo zijn er nog voorbeelden. Men moet de daad bij het woord voegen. Als er een overeenkomst wordt gemaakt, dan is het niet meer dan normaal dat die wordt nagekomen. Daarin staan eigenlijk alle problemen die ook werden signaleerd door de heer Penris.

Minister Frank Vandenbroucke: Ik neem nota van die kritische bedenkingen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
