

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



Zitting 2007-2008

20 mei 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het statuut van begeleider van uitzonderlijke transporten	1
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de daling van de trafiek op het Albertkanaal	2
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van vrije busbanen	6
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het inzetten van lichte treinen en sneltrams	
Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de mogelijkheden van de lightrail	9

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het statuut van begeleider van uitzonderlijke transporten

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, we hebben een tijd geleden een resolutie ingediend over het statuut van begeleider van uitzonderlijke transporten. Deze resolutie is ook goedgekeurd.

We merken dat er voor uitzonderlijke transporten heel vaak een beroep moet worden gedaan op politiediensten om deze transporten te begeleiden. Er zijn lange wachttijden omdat de politiediensten dit terecht niet als een prioriteit beschouwen. België is een van de enige landen in Europa dat nog met een dergelijk begeleidingssysteem werkt. Voor heel grote transporten of op bepaalde trajecten werkt men in het buitenland ook wel met politie, maar zeker niet zo verregaand als bij ons.

Vandaar onze resolutie waarin werd aangedrongen om het federale parlement ervan te overtuigen deze begeleiding uit de politiewetgeving te lichten en om Vlaanderen ervan te overtuigen een opleiding voor begeleiders van uitzonderlijke transporten in te richten. Deze mensen zouden tevens de bevoegdheid van gemachtigd opzicht verkrijgen.

We merken dat de federale overheidsdienst Verkeer en Mobiliteit momenteel enorm veel initiatief neemt en deze zaak naar zich toe trekt. Er worden uitnodigingen rondgestuurd naar de sector met de vraag hoe die opleiding het best zou worden georganiseerd. Er zijn ook werkgroepen die zich bezig houden met de opleiding en de organisatie, terwijl deze materie een Vlaamse bevoegdheid is.

Uiteraard moeten er afspraken worden gemaakt met de federale overheid en de andere gewesten. Het is echter niet de bedoeling dat de organisatie van de opleiding op het federale niveau gebeurt.

Ik heb getwijfeld om deze vraag aan u te stellen, omdat ik denk dat minister Crevits hiervoor ook bevoegd is. Ik ben ervan overtuigd dat u ook kunt antwoorden namens de regering. Hebt u weet van deze situatie, waarbij de federale overheid bepaalde aspecten van deze opleiding zelf organiseert, terwijl de Vlaamse Regering ervoor

bevoegd is? Bent u van plan overleg te plegen of hebt u al overleg gehad met de federale overheid en de gewesten om tot een uniforme aanpak van het dossier te komen? Hebt u al stappen ondernomen om de resolutie van 7 december 2007 uit te voeren? Hebt u nieuws over de timing?

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Het zou interessant zijn om te weten op welke wijze het statuut van deze begeleiders wordt georganiseerd in de buurlanden. Misschien kan uw kabinet ons deze gegevens bezorgen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, eerst wil ik een onduidelijkheid uitklaren. Het is wel degelijk de bevoegdheid van minister Crevits. We hebben onder elkaar afspraken gemaakt. Ik heb wel het antwoord bij, maar voor alle bijkomende vragen moet u zich richten tot minister Crevits.

Vooreerst kan ik zeggen dat momenteel een ambtelijke stuurgroep de inhoudelijke aspecten over een eventuele toekomstige begeleiding van de uitzonderlijke transporten door private begeleiders, onderzoekt. Het is dus in onderzoek. In deze stuurgroep zit, naast de federale overheid – FOD en politie – ook een vertegenwoordiger van de afdeling Verkeerskunde van het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze stuurgroep probeert krijtlijnen naar voren te schuiven.

De concrete organisatie van de opleiding is momenteel nog niet aan de orde. Zoals ik daarnet zei, lijkt het logisch om in de nabije toekomst tot een overleg te komen tussen de Vlaamse en de federale overheid over deze zaak. Het mag blijken dat er wel degelijk stappen gezet zijn in uitvoering van de resolutie van 7 december. Er is een akkoord over de basisprincipes tussen de gewestelijke en federale overheid in 2008, een aanpassing van het verkeersreglement in 2009, opleiding vanaf 2009 en implementatie vanaf 2010. Het concreet op het terrein vervangen van de begeleiding door politie door eigen begeleiders of private begeleiders zal gebeuren in 2010. Dat is het implementatieschema zoals nu vooropgesteld.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik dank u voor het gecoördineerde antwoord. Het stemt me tevreden dat er al serieus wat gebeurd is en men

bezig is met de uitvoering van de resolutie. Ik had niet verwacht dat het zo snel zou gaan.

Als we in 2009-2010 werkelijk kunnen overgaan naar een andere organisatie van de begeleiding van uitzonderlijke transporten, komen we tegemoet aan een belangrijke vraag, niet enkel vanuit de sector, maar ook vanuit de politiediensten, want zij zeggen dat dit eigenlijk geen kerntaak is.

Wordt vervolgd, maar ik zal mijn opvolgingsvragen aan minister Crevits stellen.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer De Meyer, ik zal uw vraag ook doorgeven aan het kabinet van minister Crevits.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de daling van de trafiek op het Albertkanaal

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mevrouw de minister, in uw recente beleidsbrief maakt u ook melding van trafiekgegevens op de binnenwateren, en van acties bedoeld om goederenverkeer van de weg te halen en via de binnenvaart verder te transporteren. De cijfers over de modal shift en de respectievelijke aandelen van de vervoersmodi kwamen in deze commissie regelmatig aan bod. De hoorzittingen over duurzame logistiek, over de containertrafiek in de haven van Antwerpen en eerder met de waterwegbeheerders hebben ons een goed inzicht gegeven in de goederenmobiliteitsproblematiek.

De onweerlegbare daling van de trafiek op het Albertkanaal, volgens de meest recente cijfers van de nv De Scheepvaart, komt dan ook bijna als een donderslag bij heldere hemel. Uit de cijfers blijkt een daling van 3 à 4 percent voor het eerste kwartaal van 2008. Als we de cijfers van de maand maart 2007 vergelijken met maart 2008, bedraagt de daling zelfs ongeveer 6 percent.

Het is misschien niet zozeer die daling van 3 à 4 percent op zich, maar wel de trend die verontrustend is. Eigenlijk zou het plus 4 percent moeten zijn. Of dit een tijdelijk fenomeen is of een blijvende trend voor 2008, is moeilijk uit te maken, maar er waren alleszins geen aparte weersomstandigheden of belangrijke infrastructuurwerken die de trafiek hebben gehinderd.

Mevrouw de minister, deze cijfers zullen waarschijnlijk ook voor u een oranje knipperlicht betekenen. U hebt

zich sterk gemaakt dat de status-quo van de binnenvaart ten opzichte van andere landen een goede prestatie is. Er werden en worden inderdaad heel wat positieve initiatieven genomen, zoals het succesvolle kaaimurenprogramma, maar daar lijkt het niet aan te liggen.

Tijdens de hoorzitting met de waterwegbeheerders kwamen ook enkele pijnpunten naar voren en we moeten concluderen dat daar nog veel te weinig op wordt ingezet.

Mevrouw de minister, in hoeverre zijn de trafiekcijfers voor het Albertkanaal exemplarisch voor de hele binnenvaart? Welke specifieke oorzaken of verklaringen voor deze vaststellingen zijn er?

Wat is het resultaat van de maatregelen van de Vlaamse Regering voor de bevordering van de binnenvaart? Met andere woorden: wat hebben de maatregelen effectief aan de modal shift bijgedragen?

Wat zijn de vragen vanuit de sector, om als vervoerders over het water nog beter te kunnen presteren?

Wat weerhoudt de bedrijven er uiteindelijk van om voor deze modus te kiezen? Is het financieel, economisch, hapert de logistieke keten, of zit het in de hoofden of in het imago?

Kunt u een zogenaamde SWOT-analyse aan het Vlaams Parlement voorleggen? Waar zitten de zwakke punten waarop moet worden gewerkt?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil me volledig aansluiten bij de vragen van de heer de Kort. Ik heb er wel nog enkele aanvullende vragen bij.

Een daling heeft misschien te maken met het wegvallen van enkele heel belangrijke gebruikers. Als dat zo is, moeten we daar abstractie van maken. Wat is dan het echte cijfer van het gebruik van het Albertkanaal?

Maar het verontrust ons. Ik denk dat we allemaal zo veel mogelijk willen inzetten op de alternatieve vervoersmodi spoor en waterwegen.

Mijnheer de Kort, u zegt dat het kaaimurenproject succesvol is. Er is inderdaad heel wat gebruik van gemaakt, maar tijdens de hoorzittingen werd ook door enkele specialisten opgemerkt dat het misschien verstandiger zou zijn om de kaaimuren te clusteren. Als ze op strategische locaties gevestigd worden, kan op een meer efficiënte en doelmatige manier gebruik worden gemaakt van het kaaimurenprogramma. Dan denk ik aan andere gebruikers dan enkele bedrijven die alleen voor hun doeleinden investeren, bijvoorbeeld bedrijven

die in het hinterland gelegen zijn. Misschien is het belangrijk om na te gaan of de bundeling van kaaimuren bevorderend kan werken om meer gebruik te maken van het Albertkanaal.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me graag aan bij de vragen en heb nog een bijkomende vraag.

Ik heb het er in het verleden al over gehad, maar er zijn aanwijzingen dat de vermindering van de trafiek voor binnenvaart of spoor zou samenhangen met investeringen, zoals het Europese investeringsprogramma Marco Polo, die voor de ene of de andere modus op dat moment gebeuren. Dat werd ook bevestigd tijdens de hoorzitting met de mensen van de haven. Men heeft het vermoeden dat, als een investeringsprogramma aan de gang is voor bijvoorbeeld het spoor, men een evenredige terugval kent voor de binnenvaart en omgekeerd.

Blijkbaar bestaat er daarover op Vlaams niveau geen sluitende studie of onderzoek. Zou het niet nuttig zijn om het eens echt sluitend te laten nakijken en om ook eens te bekijken hoe we met dergelijke investeringsprogramma's, die tot doel hebben om tot een betere modal shift te komen, kunnen vermijden dat ze een verkeerde modus tot gevolg hebben? Hoe kunnen we op Vlaams niveau vermijden dat spoor en binnenvaart een soort van communicerende vaten worden, afhankelijk van waar er op een bepaald moment wordt geïnvesteerd?

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik zou ook graag even aansluiten bij de vraag. Het Albertkanaal loopt voor een groot stuk op Limburgs grondgebied en vormt een belangrijke verbinding met het Waalse achterland, namelijk de heel belangrijke haven van Luik, en binnenkort ook met de Alberthaven in Limburg, een haven in wording.

Ik heb al een paar keer de Waalse politiek inzake waterwegen aangekaart. Ik heb het over de beroemde Seine-Scheldeaanpak, trouwens een van de TEN-projecten van Europa, en ik verwijs naar de uitspraak van de voormalige minister-president van de Waalse regering, Di Rupo, die stelde dat het hele achtergebied van Parijs zo snel mogelijk met Rotterdam moest worden verbonden, niet met Antwerpen. U weet dat er een vierde sluis zal worden gebouwd in Ternaaien, waar het Albertkanaal op het Vlaamse grondgebied begint. Welk overleg bestaat er tussen Vlaanderen en Wallonië? Welke afstemming op de Waalse waterwegen is er? Dit valt natuurlijk volledig onder de bevoegdheden van het Vlaamse en van het Waalse Gewest.

Vorige week ontving ik via de post de brochure van ShortSeaShipping. Daarin staat een heel merkwaardig

verhaal. Nu maakt men vanuit Zeebrugge verbindingen met het Albertkanaal via de zee en de Schelde. Merkwaardig is dat het in China gebouwde schip Amberes daarvoor wordt ingezet, want nu blijkt dat het schip wel het Albertkanaal kan opvaren, maar slechts drie hoog containers kan vervoeren. Zo komen we terug bij het verhaal van het Albertkanaal. Ik weet niet of u hierop kunt antwoorden, maar wat is nu eigenlijk de visie hierop van de overheid?

We moeten misschien ook eens terugkoppelen naar de hoorzitting die we begin maart gehad hebben naar aanleiding van het infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen, en we zouden moeten weten op welke manier de Vlaamse overheid ermee denkt om te gaan. Dit is misschien eerder een vraag voor minister Crevits, maar ook voor de gehele Vlaamse Regering.

Het straffe is dat sinds het schip die verbindingen doet, een aantal pendelbewegingen via het spoor worden uitgespaard. We zijn dus weer met de verkeerde modal shift bezig van het spoor naar het schip in plaats van van de vrachtwagen naar het schip of naar het spoor. De vraag is natuurlijk of dit beantwoordt aan de eisen die indertijd werden gesteld.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, er is een gelijkenis met de vorige vraag. Uiteraard volg ik dit met heel veel interesse op, met het oog op de globale discussie over de modal shift, maar de hefboomen liggen niet binnen mijn bevoegdheid, op één hefboom na: de kilometerheffing voor vrachtvervoer. Ik werk heel hard aan die hefboom, want hij is heel belangrijk bij het werken aan een betere modal split in dit verhaal. Ik kom er straks nog even op terug. Ik volg deze kwestie dus vanuit een helikopterperspectief, want de hefboomen vallen onder de bevoegdheden van mijn goede collega, minister Crevits, want zij is bevoegd voor het kaaimurenprogramma en dit soort van investeringen. Ik kan er niet diep op ingaan; dat zou trouwens niet netjes zijn. Uiteraard heb ik het antwoord met haar gecoördineerd.

Ik voel dat er verder wordt gegaan op de cijfers en daardoor zou een negatief beeld kunnen ontstaan, maar dat klopt niet. Trafiekcijfers mag men niet op een relatief korte termijn bekijken. Ze kunnen van maand tot maand variëren en dus moeten de trends en tendensen op langere termijn worden bekeken. Voor de binnenvaart gaat het over het vervoer van heel grote volumes en het kan gebeuren dat een tijdelijke vermindering van één goederensoort of de verminderde afname door één groot bedrijf, de trafiekcijfers negatief beïnvloedt.

Ook tijdens de voorgaande jaren waren er maanden met een daling van de trafiek in vergelijking met dezelfde maand van het voorgaande jaar. Maar in het algemeen moet toch worden vastgesteld dat er sinds 1993, het jaar

waarin de binnenvaart opnieuw in stijgende lijn is gegaan, er binnen het werkingsgebied van nv De Scheepvaart elk jaar stijgende trafiekcijfers, uitgedrukt in tonkilometer, werden genoteerd. De enige uitzondering was het jaar 2005, na de sluiting van één hoogoven in de Luikse staalindustrie. De evolutie van het aantal tonkilometer op het kanaal van nv De Scheepvaart tussen 1993 en 2007, toont een groei aan van 88 percent.

Binnen deze cijfers spreekt de evolutie van het vervoer van containers boekdelen: in 1995 werden er in het werkingsgebied van nv De Scheepvaart nauwelijks containers vervoerd, in 2007 werden er niet minder dan 352.000 containers vervoerd. De cijfers van de maand april 2008 tonen trouwens een flinke toename van de trafiek aan, wat de totale trafiek over de eerste vier maanden van 2008 op 99,42 percent brengt ten opzichte van dezelfde periode in 2007. Er is met andere woorden al een correctie opgetreden en dit betekent dat we uit de cijfers van de eerste vier maanden van 2008 zeker niet kunnen besluiten dat er een significante terugloop van de trafiek is.

De belangrijkste maatregelen die de opeenvolgende Vlaamse Regeringen genomen hebben, zijn de decimering van de vaartrechten, het programma voor de bouw van nieuwe kaaimuren en de verhoging van de investeringskredieten voor de infrastructuur. Deze maatregelen hebben de binnenvaart een nieuw elan gegeven, iets dat duidelijk tot uiting komt in de bovenvermelde trafiekcijfers. Uiteraard ben ik niet tegen, ik ben eerder vragende partij om te bekijken of er bijkomende initiatieven moeten worden genomen, maar ik herhaal dat minister Crevits die initiatieven moet nemen.

De voornaamste vragen vanuit de bedrijven aan de sector, zijn een aanpassing van de infrastructuur en een voldoende aanbod van watergebonden bedrijventerreinen. Aanpassingen aan de infrastructuur hebben voornamelijk betrekking op het verhogen van bruggen. Op het Albertkanaal moeten alle bruggen worden verhoogd tot de Europees afgesproken doorvaarthoogte van 9,10 meter. U weet dat we daarmee bezig zijn en dat het masterplan in een belangrijk aandeel moet voorzien. Andere aanpassingen aan de infrastructuur zijn het voorzien in voldoende sluiscapaciteit en het baggeren van een aantal kanalen zodat de schepen met een voldoende diepgang kunnen varen. Anderzijds blijft de vraag naar watergebonden bedrijventerreinen groter dan het aanbod. De meest zekere wijze om trafiek naar de binnenvaart te halen, is om aan de bedrijven de gelegenheid te bieden zich te vestigen op een kanaaloever. Voor- en natransport kunnen daardoor tot een minimum worden beperkt.

Wat weerhoudt de bedrijven er uiteindelijk van voor deze modus te kiezen? De waterwegbeheerders leveren voortdurend belangrijke inspanningen om de bedrijven te overtuigen om de stap naar de binnenvaart te zetten. In samenwerking met Voka en UNIZO werden een

viertal transportdeskundigen aangesteld. Deze transportdeskundigen gaan actief op zoek naar nieuwe klanten voor de binnenvaart. Zij adviseren bedrijven over de mogelijkheden van een modal shift. De dienstverlening is gratis voor de bedrijven.

Binnenvaart levert zonder meer een aantal onmiskenbare voordelen op voor de gemeenschap. De voordelen voor een individueel bedrijf zijn soms moeilijker aan te tonen. De ervaring leert dat bedrijven alleszins bereid zijn om na te denken over het gebruik van de verschillende transportmodi. De kostprijs blijft uiteraard een belangrijk gegeven, maar steeds meer wordt ook de bedrijfszekerheid in aanmerking genomen.

Er werd ook gevraagd naar de SWOT-analyse. De binnenvaart biedt inderdaad een hele reeks sterke punten. De binnenvaart heeft nog een niet onbelangrijke reservecapaciteit, is de enige vervoermodus die just in time kan leveren, want er zijn vooralsnog geen files op het water behalve hier of daar aan een sluis, is meestal goedkoper en zeker milieuvriendelijker, uitgedrukt in brandstofverbruik per vervoerde ton. De maatschappelijke kosten van de binnenvaart zijn ook lager dan die van de andere modi.

Eerder zwakke punten van de binnenvaart zijn: de beperkingen van de infrastructuur op een aantal punten, met name de omvang en de capaciteit van de kanalen, het beperkte aanbod aan kleinere schepen en de bijkomende kosten die worden veroorzaakt door de overslag van goederen. Aan al deze problemen wordt gewerkt en er wordt samen met de bedrijven en de schippers gezocht naar adequate oplossingen. Ik ben ervan overtuigd dat mijn collega bijzondere inspanningen levert voor de binnenvaart. Binnen de Vlaamse Regering werken we hier met overtuiging heel resoluut aan voort.

Ik haal binnen mijn eigen bevoegdheden nog twee aspecten aan die belangrijk zijn. Het eerste is de kilometerheffing voor het vrachtvervoer. Het is een eerste aanzet om te werken aan de juiste prijs per vracht. Een juistere prijs en het internaliseren van de milieukosten in die juistere prijs, zullen sowieso goed zijn voor binnenvaart en voor spoor. Waar ik schrik voor heb, is dat er bijkomende initiatieven worden genomen om het spoorvervoer te promoten, maar dat die een negatief effect hebben op de binnenvaart en vice versa. Het zijn twee goede alternatieven voor het wegvervoer. Ze verdienen allebei extra ondersteuning vanuit de overheid. We moeten aan de andere kant ook durven werken aan de wat moeilijkere maatregelen die de milieukost in de prijs internaliseren. Ik ben er echt van overtuigd dat wanneer dit op de juiste manier gebeurt, dat goed is voor de binnenvaart en voor het spoor.

Het tweede aspect bestaat uit alles wat te maken heeft met het veel meer op voorhand nadenken. We hadden

het daarnet over bedrijventerreinen. Het is sowieso zinvol om watergebonden activiteiten te binden aan de binnenvaart, maar als we een stap verder willen zetten, moeten we ervoor zorgen dat het omgekeerde niet gebeurt en men overal bedrijventerreinen inplant zonder de impact ervan op de mobiliteit na te gaan. Dat geldt voor het personenvervoer, maar ook voor het vrachtvervoer. Ik wil dit zelf absoluut bewaken via het ontwikkelen van het Mobiliteitsdecreet.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mevrouw de minister, het was natuurlijk te verwachten dat u zou verwijzen naar minister Crevits, de minister van Openbare Werken. Ik heb de vraag toch aan u gesteld, omdat het van belang is dat vanuit Vlaanderen een visie wordt ontwikkeld op de mobiliteit en ook op de binnenvaart. We spreken altijd heel gemakkelijk, ook voor de Antwerpse regio, over de binnenvaart als alternatief voor het goederenvervoer met vrachtwagens. In plaats van de E313 wordt dan gemakkelijk het Albertkanaal naar voren geschoven.

We zullen de werkzaamheden voor de verbreding van het Albertkanaal en de verhoging van de bruggen pas kunnen starten na de finalisering van de Oosterweelverbinding, want er werd gezegd dat de twee zaken moeilijk samen kunnen vallen. We zien echter dat er zich op dit moment een probleem stelt inzake het Albertkanaal. Misschien is er geen daling, maar uit de trafiekcijfers blijkt toch zeker geen stijging. Vanuit de overheid dienen meer inspanningen te gebeuren om het vervoer over het water via het Albertkanaal verder te stimuleren. We dreigen in het noorden van Antwerpen te verstikken als we enkel kiezen voor het goederenvervoer over de weg. Het zou spijtig zijn dat de binnenvaart niet meer wordt gestimuleerd.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik heb eigenlijk geen antwoord gekregen op mijn vraag over de clustering of bundeling van het kaaimurenprogramma. Ik wil wel begrijp tonen voor het feit dat u niet direct een antwoord kunt geven op deze vraag, maar voor ons is het heel moeilijk. Minister Crevits is verantwoordelijk voor het beheer van het Albertkanaal, maar u bent bevoegd voor mobiliteit. Mobiliteit slaat volgens mij op alles wat met mobiliteit te maken heeft, dus ook op de mobiliteit over water en op die van het water naar het hinterland via de wegen. Het ene kan niet zonder het andere. Het is al meermaals voorgevallen dat we ons afvragen tot wie we ons moeten richten. Als het gaat over mobiliteit, dan ga ik ervan uit dat ik de vraag moet stellen aan de minister die bevoegd is voor mobiliteit. Als het gaat over projecten die uitgevoerd moeten worden, dan denk ik dat ik de vraag moet stellen aan de minister die bevoegd is voor het beheer van wegen, waterwegen, hoofdwegen en dergelijke.

Wat ik nu vraag, haal ik uit een opmerking van specialisten, gedaan tijdens de hoorzittingen die hier werden gehouden. Ze stellen dat het kaaimurenprogramma te versnipperd is en dat er veel meer uit te halen valt ten goede van de mobiliteit in het algemeen. Ik denk dat mijn vraag terecht is met het oog op de vraag die hier door mijn collega werd gesteld. Ik vraag me nu af tot wie ik me moet wenden om er een antwoord op te krijgen. Dat is toch menselijk?

Minister Kathleen Van Brempt: Het is, zowel voor mij als voor mijn collega, vermoeiend. Zeker in het begin van de legislatuur hebben we het al meermaals gehad over de opsplitsing van die bevoegdheid. Er wordt bijzonder goed samengewerkt. In tegenstelling tot wat sommigen vreesden, is er helemaal geen miserie over. Er is een duidelijk protocol over wie wat moet doen.

Wat u zegt, klopt natuurlijk. Ik moet de globale mobiliteit mee kunnen bewaken, maar ik heb de instrumenten niet in handen. Als u mij vraagt wie er moet antwoorden op de vraag over de bundeling van het kaaimurenprogramma, dan is het antwoord: minister Crevits. Ik heb er geen enkele bevoegdheid over. Dat is ook zo afgesproken. Minister Crevits zou heel boos zijn als ik plots initiatieven zou nemen over het kaaimurenprogramma. Uit collegialiteit en omdat er afspraken over zijn gemaakt, doe ik dat niet. Er wordt uiteraard zeer intensief samengewerkt. De instrumenten zijn zeer duidelijk afgebakend. De investeringen voor de wegenaanleg en de visieontwikkeling hierop, behoren tot de bevoegdheid van minister Crevits. Dit moet heel duidelijk zijn om moeilijke discussies te vermijden.

Er is een globale visie van de Vlaamse Regering over waar we naartoe moeten. Ik werk binnen mijn eigen bevoegdheidspakket aan het Mobiliteitsdecreet enzovoort.

De heer Frans Peeters: Ik begrijp uiteraard wat de minister zegt, maar er is een integrale mobiliteitsbenadering nodig en dat is uw bevoegdheid. Dat zou ook het beste zijn. Het beheer van de wegen en de visieontwikkeling zijn de bevoegdheid van minister Crevits, maar het een moet aan het andere worden getoetst om optimaal te zijn. En dat mis ik een beetje.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik denk dat het meer klopt voor binnenvaart dan voor wegen.

De heer Jan Peumans: Ik denk dat we eens een goede discussie moeten voeren over Horizon 2013. De twee administrateurs-generaal van de waterwegbeheerders hebben dat wel toegelicht, maar het kostenplaatje is wel indrukwekkend. Er zijn knelpunten die u trouwens ook hebt aangehaald.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van vrije busbanen

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, we zijn bezig om grote kennis op te bouwen over doorstroming. In het regionale nieuws van Gazet van Antwerpen stond er een interview met Dirk Wiesé, de voorzitter van de Antwerpse sp.a, die de gebreken van het openbaar vervoer in de grootste stad van Vlaanderen, op een rijtje zet. Ondanks alle grote werken die men op de Leien heeft uitgevoerd, loopt de commerciële snelheid van de voertuigen terug.

Vorige week heb ik nog een vraag gesteld over de rij- en rusttijden. Er bestaan theorieën genoeg, er zijn uitdagingen genoeg.

Vrije busbanen kun je evengoed vervangen door vrije trambanen, dat hangt af van de omgeving. We hebben daarover een resolutie ingediend die is goedgekeurd op 31 januari 2007.

Door de federale wetgeving – waarover de Vlaamse overheid altijd een advies geeft – zijn naast de bussen van De Lijn ook schoolbussen, taxi's, prioritaire voertuigen en vormen van collectief bedrijfsvervoer – de zogenaamde 8+1-werknemersbusjes – toegelaten op vrije busbanen. Deze wetgeving wordt bepaald in het 'algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg'.

Uit contacten met autocarbedrijven blijkt dat er heel wat onduidelijkheid is over het recht om deze stroken te gebruiken en over de onderzoeken die u destijds hebt toegezegd.

Autocars zijn ook vormen van gemeenschappelijk vervoer en zij vervoeren meer dan negen mensen. Problemen inzake herkenning en handhaving zijn er vanzelfsprekend ook niet. Zijn autocars toegelaten op vrije busbanen of op busstroken? Indien zij niet zijn toegelaten, waarom dan niet? Welke maatregelen zijn reeds genomen om autocarbedrijven te informeren?

De suggestie om ook carpoolers toe te laten op busstroken of aparte carpoolstroken in te richten, is reeds vaker gedaan. Ik weet dat u zult antwoorden dat handhaving hier onmogelijk is. Zulke carpoolstroken hebben we gezien op een van onze buitenlandse zendingen, in Québec.

In het kader van een gedachtewisseling over het Pendelplan – ik verwijs naar een stuk van 30 januari 2006 – zei u dat u “dit wel wil laten onderzoeken” en dat “het beleid nog in de kinderschoenen staat en dat u daarom wilt

onderzoeken wat het draagvlak is en wat de technische mogelijkheden zijn”. Gelijkaardige uitspraken werden eerder gedaan bij de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit 2005-2006.

Welke onderzoeken zijn gebeurd? Met welke resultaten? Hoe zal hier opvolging aan worden gegeven?

In de Kamer werd een wetsvoorstel ingediend door MR-Kamerleden: het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, teneinde de motorfietsen toe te staan gebruik te maken van de aan de bussen voorbehouden rijstroken. Het is er op gericht, naast taxi's en collectief woonwerkverkeer, ook motorfietsen toe te laten op vrije busbanen. Het werd intussen goedgekeurd in de commissie. De Vlaamse Regering adviseerde eerder niet in te stemmen met bovengenoemd wetsvoorstel.

Welke argumenten zijn er om motorfietsen niet toe te laten? Zijn deze gebaseerd op studies? Welke?

Heeft de Vlaamse Regering de federale regering hierover recent nog geadviseerd? Zo ja, hoe en wanneer? Zo neen, hoe en wanneer zal ze dit doen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik sluit me graag aan bij de vraagstelling van de heer Peumans.

We hebben in het verleden ook al gepleit voor een zo optimaal mogelijk gebruik van de vrije busbanen, net om het draagvlak voor die vrije busbanen te vergroten. Ik denk dat de vraag niet moet zijn hoe we het gebruik beperkt kunnen houden, maar hoe we het gebruik van de busbanen kunnen uitbreiden, zonder dat de doorstroming in het gedrang komt.

Het argument van de moeilijke controle voor carpoolers, is volgens mij naast de kwestie. Je moet naar de kern kijken. Willen we mensen die samen gebruik maken van collectief vervoer, aanmoedigen en belonen, zodat er minder wagens met maar één bestuurder over de wegen vlammen?

Zijn er al onderzoeken over gebeurd? Hoever staat het ermee? Hebt u uw visie al bepaald? Bent u bereid om in de toekomst na te denken over manieren om carpoolers te stimuleren door ze gebruik te laten maken van vrije busstroken?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Ik meen gisteren gelezen te hebben dat motorfietsen wel zouden worden toegelaten

op vrije busbanen. Klopt dit of niet? Ik ben er persoonlijk wel voorstander van.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Geachte collega's, dit is een vaak weerkerend debat. Ik moet eerst wat technische uitleg geven over wat kan en niet kan op busbanen. Ik krijg er zelf een punthoofd van. Wij zijn ook al lang vragende partij om deze wetgeving te vereenvoudigen.

Als autocars worden gebruikt voor woon-werkverkeer, kunnen ze worden toegelaten op busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen wanneer het verkeersbord F17 of F18 wordt aangevuld door het symbool voor woon-werkverkeer, het zogenaamde fabriekje.

Ook op voorbehouden stroken op autosnelwegen die worden aangeduid met een C3, kunnen autocars worden toegelaten indien het verkeersbord C3 wordt aangevuld met een onderbord 'uitgezonderd autobus'. Wordt enkel een onderbord 'uitgezonderd bus' aangebracht, dan mogen autocars geen gebruik maken van deze rijstrook, enkel het openbaar vervoer. Ik ben het met u eens dat deze laatste regeling niet erg duidelijk is. Ondertussen werden de verkeersborden C3 op de autosnelwegen rond Antwerpen vervangen door verkeersborden F18 met de aanduiding voor woon-werkverkeer.

Er is ook een onderscheid tussen woon-werkverkeer en leerlingenvervoer, voor het gebruik door autocars van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen. Autocars voor het ophalen van leerlingen mogen steeds gebruik maken van deze busstroken als zij het symbool van leerlingenvervoer dragen. Autocars voor woon-werkverkeer moeten op busstroken niet alleen zelf het symbool voor woon-werkverkeer hebben, maar ook het verkeersbord en/of de rijstrook dient het symbool of het onderbord te hebben. Voor deze autocars geldt dezelfde regeling ook op bijzonder overrijdbare beddingen. Autocars voor het ophalen van leerlingen worden dan weer volledig uitgesloten op bijzonder overrijdbare beddingen. Ook deze onduidelijkheid tussen het leerlingenvervoer en het woon-werkverkeer zou door de federale wetgever kunnen worden weggewerkt.

De vorige federale regering had een project om de wegcode te vereenvoudigen. Hierin was voorzien dat busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen zouden smelten tot één enkele busbaan en dat de verkeerssignalisatie zou worden vereenvoudigd. Veel weggebruikers kennen namelijk het verschil tussen beide niet.

Niettegenstaande het feit dat busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen worden gecombineerd met verkeerslichtenbeïnvloeding door bussen van De Lijn en dat dit kan leiden tot suboptimaal gebruik van de combinatie van beide doorstromingsmaatregelen, heeft de Vlaamse

Regering in een advies van 4 mei 2007 aan de federale regering te kennen gegeven dat volgende voertuigen op deze 'uniforme' busbaan moeten worden toegelaten: voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer, prioritaire voertuigen, schoolbussen, autocars voor woon-werkverkeer.

Dat is ook meteen mijn standpunt als het gaat over het gebruik van busbanen. Ik wil daarmee duidelijk maken dat ik omvattend wil zijn als het gaat over collectief vervoer.

Op plaatsen waar het openbaar vervoer absolute prioriteit heeft, is het niet aangewezen om deze busbanen open te stellen voor autocars. Ik denk hierbij aan busbanen in de omgeving van busstations. Dat zijn veeleer uitzonderingen, maar het gaat dan over snelle toelevering naar grote busstations.

Ik vind ook dat op tijdstippen zoals tijdens de spitsuren voorrang gegeven moet worden aan het woon-werkverkeer. In die zin is het meer opportuun om autocars in het woon-werkverkeer gebruik te laten maken van de busbanen dan autocars van het vrijetijdsverkeer.

De autocarsector, in het bijzonder de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van Reisorganisatoren (FBAA), heeft haar leden geïnformeerd over het gebruik van busbanen via haar publicaties.

Dan kom ik bij carpoolen. Wat betreft carpoolen, heb ik in 2007 een studie laten uitvoeren die de hinderpalen om niet te carpoolen aan het licht moest brengen. De theoretisch geïdentificeerde hinderpalen werden via kwalitatief marktonderzoek en interviews met bedrijven verder afgetoetst. Zowel op het niveau van het individu, de werknemer, als op het niveau van de werkgever worden zowel objectieve barrières als subjectieve barrières geduid.

Het ontbreken van aparte carpoolstroken of busbanen die eveneens gebruikt kunnen worden door carpoolers werd daarbij, hoe eigenaardig dit ook mag klinken, zo goed als nooit als een barrière geduid. De werkuren, de combinatie met activiteiten voor en na het werk, het niet vinden van een carpoolpartner en de keuze om alleen te rijden, zijn voor de werknemers de allerbelangrijkste hinderpalen. Werkgevers vinden vooral het gebrek aan continue opvolging en ondersteuning vanuit de overheid of andere instanties de belangrijkste oorzaak van een ontbrekend of niet gecontinueerd beleid inzake carpoolen. Een van de aandachtspunten daarbij was de carpooldatabank, die volgens de bedrijven onvoldoende up-to-date was, onvoldoende informatie bevatte en niet gebruiksvriendelijk genoeg was. Een van de acties die voortvloeiden uit het onderzoek, was dan ook het vernieuwen van de carpooldatabank.

Betreffende de realisatie van aparte carpoolstroken, kan er verwezen worden naar het Europese onderzoeksproject Increase of Car Occupancy through innovative measures and technical instruments (ICARO) uit 1999, dat als het ware een leidraad aanreikt voor het verhogen van de autobezettingsgraad. In dat onderzoek wordt nagegaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om tot een toename van het aantal carpoolers te komen. Een van de meest effectieve manieren om de autobezettingsgraad te verhogen, zijn volgens de studie infrastructurele ingrepen zoals carpoolstroken of de zogenaamde High Occupancy Vehicles lanes (HOV-lanes) in de Verenigde Staten. Succesvolle voorbeelden van carpoolstroken die in het kader van het onderzoek ook werden gescreend, zijn deze op een autosnelweg in Madrid en deze op een stedelijke hoofdinvallsweg in Leeds. Ook een voorbeeld tussen Hilversum en Amsterdam werd geëvalueerd.

De belangrijkste vaststelling uit de studie is dat carpoolstroken slechts leiden tot een hoger aandeel carpoolers als er aan een aantal voorwaarden is voldaan. Zo worden carpoolstroken best gescheiden aangelegd, of, indien niet gescheiden, van bij de start op een degelijke manier gemonitord en gehandhaafd. Autowegen of autosnelwegen waarop carpoolstroken zouden worden voorzien, worden best niet gekenmerkt door te veel op- en afritten na elkaar. Dit zou, in geval van een gescheiden carpoolstrook op een autosnelweg bijvoorbeeld, leiden tot te veel bijkomende infrastructuur en bijgevolg hogere kosten en/of de onmogelijkheid om bij elke oprit een toegang tot de carpoolstrook te voorzien.

Als voornoemde factoren in rekening worden gebracht, zijn de mogelijkheden in Vlaanderen beperkt. Indien er tot de realisatie van een carpoolstrook zou worden overgegaan, moeten de nodige voorzorgsmaatregelen worden genomen om een dergelijk initiatief tot een goed einde te brengen. De aandacht moet daarbij gaan naar een goede communicatie en een strikte monitoring van de verkeersstromen voor en na de realisatie van de carpoolstrook. Ik ben uiteraard steeds bereid om deel te nemen aan initiatieven van wegbeheerders die een proefproject rond carpoolen willen starten.

Dan kom ik bij de motorfietsen. Specifieke Vlaamse of Belgische studies naar verkeersveiligheids- of mobiliteitseffecten van het autodelen van motorrijders zijn nog niet uitgevoerd. In Groot-Brittannië zijn er wel al een aantal studies en testprojecten uitgevoerd in verschillende steden. De resultaten zijn niet onverdeeld positief. In Bristol werd het experiment stopgezet omwille van de negatieve gevolgen voor fietsers. In de Vlaamse stedelijke centra rijden meer fietsers dan in Groot-Brittannië, dus dat moet ons toch zorgen baren.

Omwille van hun kleine volume en hoge acceleratievermogen vormen de motorrijders een bijzondere en zeer kwetsbare groep bestuurders. Deze elementen liggen

aan de basis van het grote aantal ongevallen met motorrijders. Uit het Motorcycle Accident In-Depth Study-rapport (MAIDS), een diepteonderzoek naar 921 ongevallen met motorrijders, blijkt dat meer dan 70 percent van de ongevallen veroorzaakt wordt door de andere bestuurder, die de motorrijder niet of te laat zag. Als motorrijders toegelaten worden op busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen, is er een reëel gevaar op ongevallen met links of rechts afslaande bestuurders die de motorrijder in de busbaan niet of te laat opmerken. Hiervoor werd ook al gewaarschuwd in de brochure van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) 'Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur'.

Op 11 mei 2007 heb ik de federale regering negatief geadviseerd over een wetsvoorstel om motorfietsers gebruik te laten maken van busbanen. Ook de Vlaamse Regering heeft op 29 februari 2008 beslist om de federale regering hierover negatief te adviseren. Het negatief advies is gebaseerd op de opmerking van de Inspectie van Financiën dat het wetsvoorstel onvoldoende onderbouwd is met objectieve elementen met betrekking tot de Belgische en Vlaamse situatie.

Een resolutie die eind vorige legislatuur in de federale Kamer werd aangenomen, bepaalde dat het de gewesten mogelijk moest worden gemaakt om motorrijders toe te laten op busbanen, maar dan enkel voor zover de gewesten dit wensen. Dit naar analogie met een gelijkwaardige regeling die eerder werd uitgewerkt voor fietsers op busbanen. Met dat soort regeling kan ik uiteraard leven.

Dat is echter niet op federaal niveau gebeurd. Door het wetsvoorstel van de MR, dat op 7 mei 2008 met steun van onder meer de CD&V-N-VA-fractie, werd aangenomen, zal de federale overheid het Vlaamse Gewest nu zonder meer van boven af verplichten om motorrijders toe te laten. Er werd hierbij op geen enkele wijze rekening gehouden met de mening van de gewesten. De federale overheid heeft op geen enkel moment overleg gepleegd, noch met De Lijn, noch met het Vlaamse Gewest, noch met de gemeenten als wegbeheerder. Dat is een federale bevoogding. Ik zou liever hebben dat er mogelijkheden worden gecreëerd, zoals voor fietsers, maar dat er geen regeling wordt opgelegd die we vanuit het Vlaamse niveau niet wensen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor het zeer duidelijke antwoord.

Het heeft natuurlijk alles te maken met de strategie die men ontwikkelt. Autocars die niet in het kader van het woon-werkverkeer over de weg rijden, maar met 50 toeristen of 50 gepensioneerden die op bezoek gaan

naar Plopsaland, mogen niet op de busbaan. Maar een taxi waar twee mensen in zitten, mag wel op de busbanen rijden. Vanuit de ecologische voetafdruk klopt hier iets niet, want die bus heeft een bezetting die vele keren groter is dan de taxi. Het is mijn oproep om dat nog eens opnieuw te bekijken.

U hebt een aantal onderzoeken geciteerd over carpoolen. Het gaat over auto's, het hoeven geen carpoolers te zijn, met minstens drie mensen aan boord. De bezetting van de meeste wagens in het kader van het woonwerkverkeer is één persoon. Ik zal de onderzoeken nog eens nader bekijken.

Het standpunt inzake het koninklijk besluit en de plaats die de motorfietsen eventueel kunnen innemen, is ook duidelijk. De Vlaamse Regering zegt heel duidelijk dat ze daar geen voorstander van is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het inzetten van lichte treinen en sneltrams

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de mogelijkheden van de lightrail

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik heb gelezen dat u lichte treinen en snelle trams ideaal vindt om de hiaten in het regionaal treinvervoer op te vullen. We moeten zeker onderzoeken of dat eventueel mogelijkheden heeft. Lightrail – ik heb er nog geen correcte Nederlandse vertaling voor gevonden – zou een goede oplossing kunnen zijn voor de bereikbaarheidsproblemen in stedelijke gebieden.

Er bestaan naar het schijnt drie vormen van lightrail, die elk hun sterke punten hebben. We hebben een sneltram, een wat zwaardere tram die op een eigen baan rijdt en daardoor meer snelheid kan maken; een tramtrein, een voertuig dat zowel op spoor- als tramwegen kan rijden, wat overstappen overbodig maakt; en een lightrain, een moderne, lichte trein voor stadsgewestelijke diensten.

Mevrouw de minister, het Nederlandse ingenieursbureau Grontmij onderzocht in uw opdracht drie mogelijke spoortrajecten: lijn 51a/66 Zeebrugge-Brugge-Lichtervelde, lijn 52 Antwerpen-Boom-Puurs en lijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem.

Die tramtreinen zijn in sommige steden, zoals Karlsruhe en Saarbrücken, zeer succesvol. Men heeft daar onrendabele nevenlijntjes aangesloten op een tramnetwerk naar de binnenstad, zodat overstappen niet meer nodig is. Positieve gevolgen hiervan zijn een veel kortere reistijd en dus ook veel meer passagiers. Ook de inzet van moderne lichte treinen blijkt erg positieve resultaten te boeken.

Mevrouw de minister, hier in Vlaanderen zou u voorrang willen verlenen aan het tracé Antwerpen-Boom-Puurs, dus lijn 52. Kunt u mij zeggen wanneer dit project gerealiseerd zou kunnen worden? Welk traject zal gekozen worden, want er schijnen vier mogelijkheden te zijn? Wat zijn de kosten ervan? Worden, naast de drie trajecten die in uw opdracht zijn onderzocht, nog andere trajecten onderzocht waar lichte treinen of snelle trams kunnen worden ingezet? Is er al overleg geweest tussen de NMBS en De Lijn over dit project?

Bent u bereid om regionale lijnen los te koppelen van de NMBS – want de trein is, in tegenstelling tot de tram, een federale bevoegdheid – en eventueel door De Lijn of een regionale spoorwegmaatschappij te laten aanleggen en beheren? De tram is een regionale bevoegdheid en de trein een federale. Hoe zal dat worden opgelost?

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag om uitleg loopt nogal gelijk met de vraag van de heer Huybrechts. Als burgemeester van Puurs voel ik me toch verplicht om extra informatie in te winnen. We zijn wakker geworden met Knack op bed, waardoor ik voor het eerst iets over die studie kon lezen.

Het zwakke element in het aanbod van het openbaar vervoer is dus het regionale vervoer. Mevrouw de minister, ik denk dat u gelijk hebt om toch eens te onderzoeken hoe dat verbeterd kan worden en hoe er supplementair iets voor gedaan kan worden.

Uit de studie van Grontmij blijkt inderdaad dat drie lijnen werden onderzocht, die objectief zijn gekozen, zo konden we toch in de studie lezen. Uit de studie is onder meer gebleken dat de lijn Antwerpen-Boom-Puurs bij voorkeur in aanmerking kan komen om uitgebouwd te worden als eerste lightrailverbinding in Vlaanderen.

Vanuit de Klein-Brabantse regio hebben we de voorbije jaren al verschillende keren aan de NMBS gevraagd om die lijn op te waarderen als een echte voorstedelijke trein en in het weekend de verbinding mogelijk te maken en in de spits de frequentie te verhogen naar een halfuurregeling in plaats van een uurregeling.

Vanuit de NMBS hebben we altijd ‘neen’ als antwoord gekregen, vooral omwille van praktische bezwaren. Belangrijkste hinderpaal is het oversteken van het Zeekanaal tussen Puurs en Boom.

U hebt daarnet een vraag beantwoord over het vervoer over de waterweg, wat ook een belangrijk punt is. Het Zeekanaal zegt dat als we de frequentie voor de trein of de combinatie trein/tram verhogen, we de capaciteit van het Zeekanaal enorm verminderen. Toen ik las over lightrail en over de poging om om het kwartier een verbinding mogelijk te maken, vroeg ik me af hoe dit praktische probleem van het Zeekanaal opgelost zou kunnen worden.

In het algemeen wil ik ook nog meegeven dat de NMBS enkele jaren geleden minder enthousiast heeft gereageerd inzake de haalbaarheid van lightrails in Vlaanderen, en dat om allerlei redenen. Dat staat dus een beetje in contrast met alles wat nu door Grontmij naar voren wordt geschoven.

Mevrouw de minister, vandaar mijn vragen. In welk tijdsperspectief plaatst u de onderhandelingen met de NMBS, rekening houdend met de minder positieve studie en houding van de NMBS? Hoe ziet u de timing en planning voor heel het project? Op welke manier zult u de onderhandelingen aanpakken?

In welke mate past de verbinding Antwerpen-Puurs in het voorstedelijke netwerk van Antwerpen? Ik heb gelezen dat dit ook voor u een prioriteit is. Ik juich dat natuurlijk toe. Voor de Rupelstreek en voor de regio Klein-Brabant zou het fantastisch zijn indien we op een heel frequente en heel snelle manier, binnen het halfuur, midden in ‘het’ stad kunnen staan.

Misschien is mijn laatste vraag een beetje te detaillistisch voor dit forum, maar toch wil ik mijn bekommernis uiten, want de afgelopen tien jaar stootte ik steeds weer op hetzelfde praktische bezwaar. In welke mate vormt de oversteek van het Zeekanaal een grote hinderpaal om effectief over te gaan tot een lightrail tussen Antwerpen en Puurs?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb geprobeerd om de studie vast te krijgen, maar ik ben daar niet in geslaagd. Ik veronderstel dat ze op de een of de andere manier ter beschikking gesteld kan worden?

Ik heb het artikel erover in Knack gelezen. Het was een heel degelijke artikel – dat kon trouwens niet anders, want het werd door Limburger geschreven. Mevrouw de minister, op een bepaald moment deed u een aantal uitspraken die iets verder gaan. Er stond namelijk: “De

minister deelt de conclusie van Grontmij om eerst werk te maken van het tracé Antwerpen-Boom-Puurs.” Het woord ‘eerst’ wil zeggen dat er nog iets volgt.

Er staat echter ook: “Tegelijk heeft ze een eigen voorkeur voor een lightrailbediening rond het stadscentrum van Antwerpen, met de nodige mogelijkheden om over te stappen op een stadstram en zo door naar het noorden van Antwerpen richting Kapellen. ‘Op die manier creëren we in de regio rond Antwerpen een echt voorstedelijk openbaarvervoersnet’, aldus Van Brempt, die aan De Lijn de opdracht heeft gegeven om dit hele project te integreren in haar Pegasusplan, dat voor Antwerpen een spinnenweb van verlengde tram- en buslijnen tot stand moet brengen.” Betekent dit dan dat het Pegasusplan dat we hier aan het bespreken zijn, herschreven zal worden? Ik lees maar wat in Knack stond.

In het interview doet u ook een aantal uitspraken over het Stevaertiaanse model, het aanbodmodel, want de basismobiliteit is nooit een vraagmodel geweest. Dit interesseert me ook en de heer Decaluwe heeft hierover al een voorstel gedaan. U zegt: “In de praktijk blijkt dat model op sommige plaatsen inderdaad geen succes te zijn, maar in de meeste gevallen is het tegendeel waar.” Als een minister zulke uitspraken doet in Knack, dan moet er ook een goede evaluatie van de basismobiliteit voorhanden zijn. Wij willen die stukken over de evaluatie van de basismobiliteit graag eens zien zodat we er hier ook een goed debat over kunnen voeren. Wij zijn al lang vragende partij en uw uitspraken in Knack wijzen erop dat u over meer gegevens beschikt.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, een aantal collega’s heeft de problematiek al geschetst. Ik heb op een ochtend tijdens het regionale nieuws over West-Vlaanderen gehoord dat er op middellange termijn een lightrailverbinding zou komen tussen Oostende en Lichtervelde, en misschien zelfs tot in Roeselare. Wie daarna even keek op Google, merkte dat een sterk staaltje van communicatie werd vertoond, want ook de regionale edities van de andere provincies maakten melding van gelijkaardige onderzoeken.

Mevrouw de minister, De Lijn moet ambitie hebben, daar heb ik geen enkel probleem mee, maar toen ik dit alles las, stelde ik mij toch vragen. We kennen het Spartacusplan en het regeerakkoord, en we zijn op de hoogte van de ambitie om tegen 2012 al met lightrails te rijden. Het is natuurlijk belangrijk dat dit een studie is van het bureau Grontmij, want dit komt neer op te biecht gaan bij de duivel. Natuurlijk maakt Grontmij een studie die ongeveer alles bewijst, want nadien is Grontmij ook vragende partij om alles te ontwerpen. Ik stel me vragen bij de geloofwaardigheid van de studie.

Belangrijk is dat het Neptunusplan in deze commissie nog moet worden bekeken. Ik heb dat ondertussen al eens gedaan. In het Neptunusplan staat dat een lightrailverbinding tussen Oostende, Plassendale en Brugge eventueel kan worden onderzocht – ‘that’s it’. Ik heb verschillende artikelen gelezen en ik heb hier en daar mijn licht opgestoken, en blijkbaar wordt in de studie van Grontmij, in uw studie dus, zelfs in een halte voorzien aan het toekomstige voetbalstadion van Club Brugge te Loppem! De Vlaamse Regering moet nog een uitspraak doen over dit stadion, over de MER, maar in de studie wordt al melding gemaakt van een halte in Loppem, aan het voetbalstadion. Dit vind ik toch wel heel merkwaardig. Ik stel me hier ook vragen bij.

Hoe verhoudt de studie zich tot het Neptunusplan? Men kan natuurlijk altijd blijven studeren, maar dat kost heel veel geld.

Stel dat dit op een of andere manier politiek wordt goedgekeurd op korte termijn – want over drie jaar is de studie alweer achterhaald –, werd dan in het nodige geld voorzien in de meerjarenbegroting?

Inzake de treinverbinding is er de problematiek van Zeebrugge. Er komt nu een derde spoor, Zeebrugge-Brugge-Gent, wegens de containerafhandeling, want men komt nu capaciteit te kort. Als daar natuurlijk nog een lightrail tussen moet, zelf al met een uitbreiding die ook al verzadigd is, wordt dan rekening gehouden met de problematiek van de capaciteit, ook op de noord-zuidas in West-Vlaanderen? Het spoor zit gewoon bomvol. Denkt men misschien na over nog een parallel spoor? Uit mijn contacten blijkt dat de NMBS totaal niet geneigd is om op een druk spoorweg net nog een lightrail tussen de rest te proppen. Velen zijn er immers van overtuigd dat dat niet veilig zou zijn. Werd hierover contact opgenomen met de NMBS?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb nog een klein bijkomend vraagje. In de vragen lees ik dat de studie de mogelijkheden op drie trajecten heeft onderzocht en dat de trajecten zijn gekozen op basis van de aanwezigheid van spoorlijnen, van de mogelijkheid om in een verdere ontsluiting te voorzien, en vooral op basis van het reizigerspotentieel. Vandaar mijn vraag of dit enkel werd onderzocht voor het personenvervoer? Of heeft men ook al gekeken naar het goederenvervoer? Die vraag is immers ook heel nadrukkelijk aanwezig. Ik denk aan Ekeeren, want daar zegt men dat het voor bepaalde bedrijventerreinen of het goederenvervoer ook nuttig zou kunnen zijn. Werd dit bekeken of heeft men zich voor de proefprojecten momenteel gefocust op het ontsluiten van gebieden op het vlak van het reizigersvervoer?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uiteraard zijn ook wij sterk geïnteresseerd in de resultaten van de studie en meer bepaald in de resultaten voor de Antwerpse regio. Daar zijn we enerzijds in het kader van de BAM bezig met een aantal openbaarvervoerprojecten, het doortrekken van een tramlijn, Brabo 1, en ook Brabo 2 werd onlangs goedgekeurd. Anderzijds is er de uitvoering van het Pegasusprogramma. Hoe verhouden de bijkomende mogelijkheden van lightrail zich ten opzichte van het klassieke openbaarvervoeraanbod? Is er ter zake een evaluatie of zal er in de toekomst een evaluatie gebeuren?

Wat is het beste voor het openbaarvervoeraanbod in de regio? Zijn dat busverbindingen, zijn het tramlijnverbindingen of is het lightrail?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De commissie stelt terecht veel vragen. Dit is helemaal nieuw, ook voor het gewest en voor De Lijn zelf. Het staat nog in de kinderschoenen. We zetten pas de eerste stappen. Dit zijn de eerste onderzoeken. U kent mijn overtuiging. Die komt terug in de analyses van De Lijn.

De Lijn heeft expliciet de opdracht gekregen om het openbaarvervoernet verder uit te bouwen op basis van de opgelegde richtlijnen van het netmanagement. Deze richtlijnen voorzien in bovenlokale en regionale verbindingen met een hoge commerciële snelheid. De snelheidsnormen zijn in de meeste gevallen slechts te halen op aangepaste infrastructuur, waarbij spoorgebonden lijnvoering onmiddellijk in beeld komt. Daarmee kom ik meteen bij de laatste vraag van de heer de Kort. Er bestaat een heel strakke hiërarchie binnen het openbaar vervoer. De trein staat het hoogst aangeschreven omwille van comfort en snelheid. De laagste vorm is de belbus. We moeten zo veel mogelijk streven naar de hoogst mogelijke vorm. We doen dat bij De Lijn, daar waar het zinvol is en met inachtnaam van de investeringskosten, door te vertrammen. We maken daar volop werk van binnen het masterplan, Pegasus en Neptunus.

De lightrail gaat nog een stap verder. Wij kennen deze vervoersvorm nog niet, maar andere landen wel. Het is een niveau tussen trein en tram, het is een snelle tram of een lichte trein. We zullen het later moeten hebben over de uitbating ervan, maar het komt er zeker. Ik wil het terrein al voorbereiden.

Lightrail is een zeer geschikt vervoermiddel om de hiaten op te vullen. De NMBS heeft gaandeweg – vanuit het snelretrainperspectief – de boemeltrein afgebouwd. Dat is een beleid op lange termijn. Een boemeltrein is niet het efficiëntste vervoermiddel. Een sneltram is veel efficiënter, hij kan sneller optrekken en stoppen. Hij wordt anders bediend. Er zit een heel pak voordelen aan.

Ik geloof dat we al lang lightrail zouden gehad hebben als ons land niet was opgedeeld in aparte gewesten met een eigen openbaarvervoersmaatschappij. Andere landen hebben het wel. Dat is mijn sterke overtuiging. Vanuit die overtuiging doe ik dit onderzoek. Vanuit die overtuiging ga ik constant de discussie met de NMBS aan. De geesten beginnen daar nu een beetje te evolueren, maar tot voor kort was de NMBS absoluut tegen de lightrail. Daarmee schets ik de politieke context van deze studie. Het is slechts een eerste onderzoek. Het is helemaal niet de basis om de lijnen te ontwikkelen. Het biedt mij wel veel argumenten tegenover de NMBS – en naar de volgende Vlaamse Regering – om dit beleid stilletjesaan op poten te zetten.

Vooraleer lightrail mogelijk is op het Belgische spoorwegnet, dienen er nog belangrijke hindernissen te worden opgeruimd. We mogen daar niet blind voor zijn. De belangrijkste zijn van juridische, reglementaire en technische aard. Aansluitend op de 'Haalbaarheidsstudie met betrekking tot de invoering op het Belgische net van vervoerdiensten met Light Train en Light Rail in het algemeen' onderzoekt de NMBS, in overleg met de drie regionale openbaarvervoersmaatschappijen, mogelijke toepassingsgebieden voor lightrail op het Belgische spoorwegnet. In juni 2007 had deze werkgroep een rapport klaar. Een conclusie is dat lightrail vanuit technisch oogpunt geen onoplosbare problemen stelt, dat wat betreft de veiligheid het ETCS-systeem moet worden geïnstalleerd en dat er juridisch gezien nog bijzondere federale regelgeving moet komen. De vervoersmaatschappijen beslisten om het Limburgse Spartacusplan als casestudy verder uit te werken. Er is een overlegstructuur opgezet om de knelpunten op te lossen, verbonden aan de toelating voor lightrail op het Belgische spoorwegnet. In het kader van deze overlegstructuur geldt de indienstname van de derde Spartacuslimijn in 2014 als uiterste deadline om voor alle knelpunten een oplossing te hebben.

Het is duidelijk dat een spoorexplotatie, met hogere frequentie en meer haltes dan vandaag, een sterk structurerend effect kan hebben op de voorstadsbediening in de zuidelijke rand van Antwerpen. Welke de juiste exploitatievorm van deze spoorverbinding zal worden, hangt uiteraard af van de mogelijke oplossingen voor het veiligheidssysteem. Een risicoanalyse voor het traject zal moeten uitwijzen in welke mate lightrail gemengd kan worden met personen- en goederentreinen. Ik moet u niet vertellen dat de risico's met betrekking tot de veiligheid goed moeten worden ingeschat. De vraag is welk systeem noodzakelijk is. Ik verwees daarnet naar de conclusies van juni 2007 van de werkgroep van de vier vervoersmaatschappijen waarin het ETCS-systeem naar voren wordt geschoven. De timing voor de installatie van dit systeem is in handen van de NMBS.

Een tweede aspect is dat van de trajectkeuze en de capaciteit van het ringspoor rond Antwerpen. Het ringspoor

rond Antwerpen biedt geen capaciteit voor een kwartierdienst, enkel voor een halfuurdienst. In de studie van Grontmij wordt voorgesteld om de huidige uurdienst tussen Puurs en Antwerpen met lightrainvoertuigen uit te voeren met een frequentieverhoging tot twee per uur. Aanvullend kan een alternatieve lightrainverbinding gecreëerd worden tussen Boom en Antwerpen-Centrum. In de studie worden trajecten gesuggereerd via de Scheldekaaien of langs de Leien. Ik zal de studie zo snel mogelijk op het net laten plaatsen zodat u ze allemaal kunt raadplegen.

Ik heb hier zelf een andere bedenking aan gekoppeld. U weet dat in het buitenland het spoorwegnet wordt gebruikt. Wij hebben een probleem met de spoorbreedte. Daar moeten we zeker rekening mee houden. Bovendien lijkt het me zinvoller dat we deze lijn, die volgens mij heel veel potentialiteit bezit, dat geeft de studie aan en dat zult u ook aanvoelen als burgemeester van Puurs, in plaats van in de stad rond de stad laten rijden, en dan naar het noorden van Antwerpen richting Kapellen. Ik vind dat logischer. We moeten daar nog over praten. Ik heb aan De Lijn gevraagd om dit idee op te nemen in Pegasus. Er komt daardoor geen totaal nieuw Pegasus maar het plan moet wel voortdurend worden aangepast. Ik heb gewoon aan De Lijn gevraagd om na te gaan of deze lijn in het plan kan worden geïntegreerd met inbegrip van alle initiatieven die rond het masterplan al genomen werden en in volle uitvoering zijn.

Wat betreft de oversteek van het Zeekanaal tussen Boom en Puurs gaat de studie uit van een halfuurdienst, zonder aanpassingen aan de brug over het Zeekanaal. Dat zou de infrastructuurkosten sterk de hoogte injagen. Het traject Puurs-Boom-Antwerpen is om die reden bijzonder laag in investeringskosten.

De discussie over de regionale lijnen en de loskoppeling van de NMBS is bijna oeverloos. Ik verkies een pragmatische aanpak. Er bestaat een overlegstructuur van De Lijn met de NMBS voor de implementatie van het Spartacusplan, die de voorwaarden moet scheppen om sneltrams, geëxploiteerd door De Lijn, toe te laten op het Belgische spoorwegnet. Binnen deze overlegstructuur is een kader tot stand gekomen om sneltramprojecten van project tot project te beoordelen. Er zijn vier mogelijke situaties gedefinieerd waarin elk project ingepast moet kunnen worden. Dit is afhankelijk van wie initiatiefnemer is, wie uitvoerder wordt, wie voor financiering zorgt en of er, al dan niet, gebruik wordt gemaakt van infrastructuur van Infrabel. Eens het project een plaats gekregen heeft, is er een richting van uitwerking gedefinieerd.

Het al of niet overdragen van de bevoegdheid van de NMBS naar een regionale vervoerder valt project per project te bekijken. Men zou het ook binnen een grote staatshervorming kunnen bekijken, maar daar wil ik

mij nu niet over uitspreken. Er zijn vier mogelijkheden. De NMBS exploiteert zelf lightrail; De Lijn exploiteert lightrail op lijnen die niet tot het Infrabelnet behoren; de federale overheid laat toe dat meer maatschappijen dan alleen de NMBS op het Infrabelnet binnenlands personenvervoer exploiteren, of de bijzondere wet wordt aangepast en het regionale spoorvervoer wordt overgedragen aan de gewesten. Dat zijn de vier opties en daarbinnen is van alles mogelijk. Elke optie heeft belangrijke organisatorische, financiële en institutionele consequenties. Op korte termijn moet dan ook geen oplossing worden verwacht.

Zoals gezegd is de timing voor de eerste Spartacus-lightrail-lijn 2014. Een van bovenstaande modellen zal hier kunnen worden toegepast. Voor mij gaat het niet over het model, wel over het resultaat, namelijk een regionale spoorverbinding in Vlaanderen.

De doortrekking naar Kapellen was gewoon een bedenking van mezelf en zit niet in de studie van Grontmij. Ik heb wel aan De Lijn gevraagd om het Pegasusplan te integreren en daar zijn ze mee bezig.

Het mag duidelijk zijn dat er rond lightrail, op Spartacus na, in deze regeerperiode niets zal gebeuren. Het staat ook niet in het regeerakkoord. Als minister voor Mobiliteit is het wel mijn taak om de toekomst voor te bereiden. Ik ben bezig met het uitvoeren van het Masterplan Antwerpen, van delen van het Pegasusplan en het Spartacusplan. Men mag van mij verwachten dat ik naar de toekomst kijk en dit zijn voorbereidende studies om dat te doen. Het is aan een volgende regering om te beslissen of ze hiermee doorgaat of niet. Ik ben er een sterke voorstander van. We zullen afwachten of dit in een volgende regering een prioriteit kan zijn, voor mij in ieder geval wel.

Neptunus zal in deze commissie nog uitgebreid worden besproken. Voor Neptunus geldt dezelfde opmerking als voor Pegasus. Indien er een draagvlak is om dit soort projecten te doen, dan kan dit worden geïntegreerd in het Neptunusplan, dat trouwens nog niet is afgerond.

Mevrouw De Ridder, het reizigerspotentieel is eigenlijk berekend voor personen.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Het project is zeker de moeite waard om verder te onderzoeken. Wat de volgende regering zal doen, dat weten we natuurlijk niet.

Als men de tramtrein wil invoeren, dan zullen er nog een hele reeks technische problemen moeten worden opgelost. Het is natuurlijk ook een kwestie van bevoegdheden. De NMBS is niet erg enthousiast over het inzetten van lichte treinen of snelle trams. Dat heeft volgens mij

veel te maken met het feit dat de NMBS haar monopolie op de spoorwegen dreigt kwijt te geraken, als Vlaanderen zelf trams en treinen inzet. In ieder geval is het Vlaams Belang er voorstander van om die eventuele regionale lijnen los te koppelen van de NMBS.

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik begrijp dat u de toekomst moet voorbereiden, dat siert u. Maar aan de andere kant zijn er in onze regio heel grote verwachtingen gecreëerd. Het heeft in alle kranten gestaan, het is op de radio geweest. Vele mensen denken dat over drie jaar de eerste snelle tram tussen Antwerpen en Puurs gaat rijden.

Ik vraag u toch om dit dossier verder goed voor te bereiden en niet te wachten tot een nieuwe regering in 2009 om concrete stappen naar de NMBS te zetten. Een nieuwe regering kan dan concrete maatregelen nemen voor een grondige aanpak van het voorstedelijk openbaar vervoer van Antwerpen.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, heb ik goed begrepen dat de eerste lightrail in 2009 zal zijn gerealiseerd tussen Hasselt en Maastricht?

Minister Kathleen Van Brempt: In 2014.

De heer Jan Peumans: Ik hoor nu weer een andere datum.

Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over de basismobiliteit. Mevrouw de minister, u doet er duidelijke uitspraken over in Knack. Ik veronderstel dat er dus een rapport is waarin de evaluatie is gebeurd. De commissie zou graag een voorbereidend rapport hebben om mee de discussie te voeren.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Van den Heuvel, ik ben het helemaal met u eens. We zijn er ook continu mee bezig. Het overleg, maar vooral de discussie, met de NMBS zal nog veel voeten in de aarde hebben. Ik ga zeker niet wachten op de volgende regering. In het najaar plan ik een belangrijk contact om, samen met de NMBS, te bekijken welke stappen er kunnen worden gezet. Ik wil niet in een stellingenoorlog terechtkomen of in een oeverloze communautaire discussie verzeild geraken. Ik wil het heel pragmatisch aanpakken.

Uit een gesprek met minister Vervotte heb ik begrepen dat ze zeker niet tegen het ontwikkelen van lightrail is. Er zijn misschien wel opportuniteiten in het samen ontwikkelen, met De Lijn, met de NMBS. We moeten dit eens goed bekijken.

Ik vind dat we dit goed moeten voorbereiden zodat een volgende regering de beslissing kan nemen om er midelen voor vrij te maken.

Over basismobiliteit zijn afspraken gemaakt. Het rapport is in ontwikkeling. Ik heb de cijfers van de laatste twee jaar aan mevrouw De Ridder bezorgd. In de begrotingsdiscussie kunt u per project alle cijfers vinden. Daaruit kunt u leren dat er veel succesverhalen zijn. Een niet onbelangrijk aandeel in de nieuwe netmanagementprojecten is het omzetten van belbussen naar vaste lijnen. Dat zijn de voorbeeldprojecten waardoor we merken dat het aanbodverhaal zeker geslaagd is, maar er zijn net zo goed regio's waar het niet geslaagd is. Die resultaten liggen bij

mevrouw De Ridder en werden als bijlage in het verslag van de begrotingscontrole 2007 opgenomen.

Iets anders is het globale rapport over basismobiliteit, want er mag niet alleen gekeken worden wat de evaluatie per project van basismobiliteit is. De bijkomende gevraagde cijfers over reizigersaantallen, efficiëntie en exploitanten zijn we nog volop aan het voorbereiden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
