

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C175 – OPE15**
zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 25 maart 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verschillen in aanpak van de verkeersveiligheid tussen Vlaanderen en Wallonië en de regionalisering van het Verkeersveiligheidsfonds	3
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de federale mobiliteitsenquête waar Vlaanderen niet aan meedoet	6
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de besparingen bij De Lijn	
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de inspraak van en kennisgeving aan de steden en gemeenten bij de besparingsmaatregelen van De Lijn en de rol hierin van de provinciale openbaarvervoercommissies	9
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomst van de IJzeren Rijn en de tweede goederenspoorontsluiting van de Antwerpse haven	20
Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de N76 Westerring in Genk	29
BIJLAGEN	
Bijlage 1	32
Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de N76 Westerring in Genk	
Bijlage 2	34
Antwoord van de minister Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verschillen in aanpak van de verkeersveiligheid tussen Vlaanderen en Wallonië en de regionalisering van het Verkeersveiligheidsfonds

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, collega's, er zijn grote verschillen in het aantal snelheidscontroles dat de lokale politie in ons land uitvoert. In Vlaanderen worden vijfmaal meer controles door middel van flitspalen en mobiele controles uitgevoerd dan in Wallonië.

Nochtans zijn de ongevallencijfers voor Wallonië niet goed. De 819 verkeersdoden die op Belgische wegen in 2009 stierven, zijn gelijk verspreid over Vlaanderen en Wallonië. Dat cijfer zou moeten verminderen tot 750 doden in 2010 en 500 eind 2015. We weten dat Vlaanderen en Brussel op koers zitten, maar Wallonië blijkbaar niet. Onlangs kwam in de pers dat federaal staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe niet te spreken is over deze wanverhouding. Hij stelt dat Wallonië meer inspanningen moet doen om die doelstelling te behalen.

Hier zou ik de link willen leggen naar het Verkeersveiligheidsfonds. In 2008 werd beslist om de verdeelsleutel voor dat fonds niet aan te passen om Wallonië toe te laten zijn achterstand in te halen, onder meer door het plaatsen van flitspalen. Dat is niet gebeurd. Staatssecretaris Schouppe zegt dat verkeersveiligheid geen prioriteit is voor de Waalse politici. De gevolgen zijn aanzienlijk. Ik denk dat dit in het parlement al meermaals aan bod is gekomen. Van de 1078 flitspalen staan er 80,9 percent in Vlaanderen en amper 13,8 percent in Wallonië. Al blijkt nu dat men toch de laatste weken iets meer dan 4 flitspalen heeft. Men heeft er een aantal bij geplaatst.

Van de 344 miljoen euro die de Belgen in 2009 aan verkeersboetes door snelheidsovertredingen betaalden, is Vlaanderen goed voor 63 percent van dit bedrag, Wallonië 25 percent en Brussel voor de rest. De cijfers die onze federale collega Ben Weyts opgevraagd heeft, geven toch een klein verschil aan. Op basis van de cijfers die hij gekregen heeft, krijgt Vlaanderen 67 percent van dit bedrag. Dat geld wordt over de drie gewesten verdeeld volgens de verdeelsleutel: Vlaanderen – hoewel het 63 percent betaalt aan verkeersboetes – krijgt 57,7 percent, Wallonië 38,1 percent en Brussel 4,2 percent. Wallonië draagt dus in verhouding het minst bij, maar ontvangt wel het meest.

Federaal staatssecretaris Schouppe gaf in zijn persmededeling van een paar weken geleden aan dat hij in de loop van de volgende weken een overleg zou organiseren met de regionale ministers van Mobiliteit. De vorige Vlaamse Regering en ook de huidige hebben hierin altijd een duidelijk standpunt ingenomen wat het Verkeersveiligheidsfonds betreft, namelijk dat er een nood is aan een regionalisering van dat fonds.

Als ik naar het regeerakkoord en de beleidsnota kijk, wordt dat duidelijk opgenomen. In de beleidsnota wordt geschreven dat de regionalisering van de verkeersveiligheid verder bepleit en nagestreefd wordt en dat daarbij een aantal punten zullen worden behandeld, onder andere de overheveling van het Verkeersveiligheidsfonds. Ondertussen stellen we vast dat de situatie nog steeds hetzelfde is. De problematiek sleept al verschillende jaren aan. Er zijn heel wat vragen in het parlement geweest.

Een recente bevraging van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde bij de lokale politiezones heeft ook nog eens de vinger op de wonde gelegd. Men heeft uit uw bevraging kunnen concluderen dat 4 op 5 Vlaamse politiezones willen dat de werking van het fonds grondig herbekeken wordt. Ook klagen de politiezones over het feit dat de verdeling niet transparant en onbillijk is. Bovendien blijkt uit die enquête bij de lokale politiezones eveneens dat ze

allemaal voorstander zijn van een verregaande regionalisering van het fonds. In het licht van al die elementen, minister, heb ik een aantal vragen voor u.

Zo had ik graag geweten hoe u de situatie beoordeelt. Wat zal uw standpunt zijn op het overleg tussen u en de andere regionale ministers en staatssecretaris Schouppe? Misschien heeft dat overleg ondertussen al plaatsgevonden. Dat weet ik niet.

Verder wil ik ook van u vernemen welke stappen u nog verder gaat ondernemen om te verkrijgen dat het geld uit het Verkeersveiligheidsfonds voortaan evenredig wordt verdeeld onder de gewesten naargelang hun inbreng. Het is heel belangrijk – verkeersveiligheid is ook voor u een speerpunt – dat de middelen waar we recht op hebben, kunnen worden geïnvesteerd in het verhogen van de verkeersveiligheid.

Ten slotte, in het licht van wat in het regeerakkoord en de beleidsnota staat, wil ik u vragen wat er verder gebeurd is op het vlak van de regionalisering van het Verkeersveiligheidsfonds. Welke stappen zijn er eventueel gezet en welke gesprekken zijn er gevoerd?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Over dit onderwerp hebben we al van gedachten gewisseld. U hebt een tijdje geleden, namelijk op 7 oktober 2009, een actuele vraag gesteld. Ik heb toen uitgelegd dat de parameters zelf federaal bepaald zijn. Dat weet u trouwens zelf, want u hebt ernaar verwezen in uw vraag. Uiteraard is de huidige situatie niet optimaal, ik heb dat toen ook gezegd naar aanleiding van uw actuele vraag. Dat komt omdat die verdeling geen link maakt tussen onder andere de inkomsten en de verdeling van de middelen. Het regeerakkoord en ook de beleidsnota stellen dat het wat de verkeersveiligheid betreft absoluut nuttig is om die regionalisering verder te bepleiten. We moeten er ook naar streven dat de middelen op de best mogelijke manier verdeeld kunnen worden zodat ze maximaal besteed kunnen worden aan verkeersveiligheid. Ik denk dat we het daar allemaal over eens zijn.

Ik wil even de geschiedenis schetsen. Ik kon dat niet toen het over een actuele vraag ging. U weet dat de Vlaamse Regering in het verleden al meermaals een standpunt heeft ingenomen. Zo heeft de Vlaamse Regering bij de standpuntbepaling over het voorontwerp van wet en ontwerp van KB inzake het Verkeersveiligheidsfonds op 8 juli 2005 een negatief advies uitgebracht met betrekking tot de voorliggende ontwerp teksten. De regering heeft toen gevraagd dat de middelen voor de uitbouw van de controlestructuur uit dat Verkeersveiligheidsfonds aan de gewesten zouden toekomen en dat de gewesten de bevoegdheid zouden krijgen over de verdeling van die middelen over de politiezones. Er is geen rekening gehouden met die opmerkingen. Op 17 februari 2006 heeft de Vlaamse Regering beslist om het Verkeersveiligheidsfonds op de agenda van het Overlegcomité te plaatsen. Toen zijn er wel een aantal aandachtspunten opgenomen in de federale omzendbrief aan de politiezones van het Vlaamse Gewest.

In ieder geval lijkt het me nuttig dat er een link zou komen tussen de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds en het gebruik van die middelen in functie van de verkeersveiligheid. Er is nu ook een zeer duidelijk aangrijpingspunt bij de lokale politiezones. Ik verwijst naar de recente erkenning van een zevende basisfunctionaliteit ‘verkeer’ voor de lokale politie. Wel is het zo dat volgens de huidige regelgeving die middelen niet kunnen worden gebruikt voor investeringen in infrastructuur, zoals in gevaarlijke punten. Dat is natuurlijk jammer. Het zou een interessante link zijn voor de Vlaamse overheid.

Volgende week vindt een bijeenkomst plaats van het ministerieel comité, maar dat punt staat niet formeel op de agenda van dat comité. Het is afwachten of dat bij de variapunten aan bod kan komen. Ik moet daar het verloop van de vergadering voor afwachten.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik beschikte natuurlijk ook over die gegevens. Ik vind het natuurlijk jammer dat er geen enkele vooruitgang komt in heel deze

zaak. Ik weet niet op welke manier de agenda van zo'n ministerieel comité wordt bepaald. U hebt aangegeven dat dit voor u zeer belangrijk is. Zult u zelf dat punt op de agenda zetten? Is dat mogelijk? Is dat niet mogelijk, dan lijkt het me zeer belangrijk dat u daarop gaat hameren bij de variapunten.

Ik heb de cijfers bekeken, met de nieuwe verdeling van de middelen die sinds 2008 bestaat. Er is een basisonderdeel voor de middelenverdeling. Dan zou er een tweede onderdeel zijn, als er bijkomende middelen beschikbaar zijn. Daarbij kan er een verdeling per gewest worden gedaan, op basis van de inspanningen qua verkeersveiligheid van de gewesten en de lokale politiezones. We zien dat er, sinds de wijziging van die principes, in dat tweede onderdeel blijkbaar geen extra middelen beschikbaar zijn voor de gewesten. Ik heb daar toch wel grote twijfels bij, zeker als we zien dat de inkomsten uit de boetes zijn gestegen. Ik vind dat een vreemde werkwijze. De inkomsten stijgen, maar toch zijn er geen middelen beschikbaar om te verdelen onder de gewesten. Dat geeft me echt wel het gevoel dat er bij de federale overheid geen enkele wil is om een verdeling toe te passen op basis van de gewesten. Ik vraag u dat u dat, indien mogelijk, op de agenda van het ministerieel comité zou zetten. Als het niet als officieel punt op de agenda kan, dan had ik graag gehad dat u er bij de variapunten op zou hameren.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, ik wil me aansluiten bij de vraag van mevrouw Jans om dat op de agenda van het interministerieel comité te zetten. Ik doe dat weliswaar om een iets andere reden. Ik ben het niet eens met de stelling van mevrouw Jans dat er geen enkele evolutie is. Bij de Waalse regering is er nu toch wel een en ander veranderd. Diverse ministers ervan beschouwen die verkeersveiligheid wel als prioritair. Daarom is het zeer belangrijk dat dit op de agenda komt, om de druk op de Waalse regering hoog te houden, zodat ze de inhaalbeweging, die absoluut noodzakelijk is, eindelijk aanvat.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ga ermee akkoord dat het alleszins nuttig is om dat punt hoog op de agenda te houden. De beleidsnota is ook duidelijk: de regionalisering van die verkeersveiligheid moet voort worden nagestreefd en bepleit. In deze legislatuur vindt volgende week mijn eerste vergadering van het interministerieel comité plaats. Ik zal daar zijn.

Mevrouw Jans, dat kan even worden besproken in de variapunten, maar het lijkt me vooral van belang dat we het juiste kanaal zoeken om er vooral voor te zorgen dat de gegenereerde middelen grotendeels kunnen worden gebruikt voor de verkeersveiligheid. U hebt dat zelf ook aangehaald. Dat is eigenlijk ook enigszins wat de heer Watteeuw zegt, ook al verschilt u van mening over de vraag waar moet worden geland.

We stellen dat investeren in infrastructuur en zwarte punten, ook investeren in verkeersveiligheid is. Er zijn al stappen gezet. Ik heb ze gemeld. Er is een uitbreiding gekomen. De politiezones kunnen nu ook het wegverkeer als parameter nemen. We voelen dat dit evolueert, maar we moeten vooral proberen dit wat duidelijker te maken. Ik heb heel veel tijd nodig gehad om te onderzoeken hoe de vork nu precies in de steel zit, wat waarheen gaat. Dat is een heel moeilijke oefening. Mocht dat wat eenvoudiger kunnen, zou dat misschien aangenaam zijn. Dit moet dus hoog op de agenda blijven. Formeel staat het niet op de agenda.

Zoals u wellicht weet, doet minister Grouwels de agendasetting. Dat is een beurtrol. Ik zal bekijken hoe dat verloopt. Het is mijn eerste vergadering van het comité in deze legislatuur. Ik zal bekijken of dat in de variapunten kan worden behandeld, of op een andere manier formeel aangekaart.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de federale mobiliteitsenquête waar Vlaanderen niet aan meedoet

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, geachte leden, minister, dit is eigenlijk een vervolgvraag op een schriftelijke vraag die mevrouw De Wit aan u heeft gesteld – we moeten altijd fair onze bronnen vermelden.

Op 7 maart van dit jaar kwam Het Laatste Nieuws naar buiten met een artikel getiteld ‘Vlaming betaalt voor twee mobiliteitsenquêtes’. Als je dan lid bent van deze commissie, moet je aandacht meteen worden getrokken. In het artikel wordt gesteld dat de Vlaamse overheid weigert mee te werken aan de federale mobiliteitsenquête en een eigen onderzoek verricht, namelijk het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen of VOG, dat 650.000 euro kost. Dat nieuws is afkomstig van uw antwoord op de schriftelijke vraag van mevrouw De Wit.

In uw antwoord geeft u een aantal redenen waarom Vlaanderen niet meedoet aan de federale enquête Belgian Daily Mobility (BELDAM) van federaal staatssecretaris voor Mobiliteit Schouppe. U stelt dat de federale enquête niet van die aard is dat er concrete acties of projecten uit kunnen worden afgeleid. Ook bestaat er geen enkele garantie voor vervolgstudies.

Wat mij dan intrigeert, is dat de rest van het land wel meedoet. Het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, maar ook de NMBS, de MIVB, het Institut Wallon de l’Evaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS) en de TEC Namen-Luxemburg doen wel mee aan die enquête. Mijn spontane gedachte is dan: dom zijn die mensen toch ook niet, dus ze zullen wel een nut en een toegevoegde waarde zien in een participatie aan die federale mobiliteitsenquête, al was het maar omdat er ook interregionale en internationale mobiliteitsverplaatsingen zijn.

Minister, kunt u wat meer concreet aangeven waarom er uit de BELDAM-enquête geen concrete acties of projecten kunnen worden afgeleid en waarom er geen garantie is voor een vervolgstudie? Wat is dan de toegevoegde waarde voor onze collega’s ten zuiden van de taalgrens die bezig zijn met mobiliteit? Heeft de federale staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit, uw partijgenoot Schouppe, vóór het opmaken van de enquête de gewesten geconsulteerd? Indien dat het geval was, wat was dan het standpunt van het Vlaamse Gewest? Hadden het Vlaamse Gewest en zijn agentschappen beslist wel mee te doen, werd er dan een bijdrage verwacht van Vlaanderen in de kosten van die federale enquête en hoeveel zou die dan zijn?

In hoeverre zijn de BELDAM-enquête vanuit het federale niveau en het VOG vanuit Vlaanderen overlappend? De BELDAM-enquête zou aangepast zijn aan de verwachtingen van de huidige deelnemers. Indien het Vlaamse Gewest zou meedoen, was er dan ook de mogelijkheid tot aanpassing aan de wensen van het Vlaamse Gewest? Hebt u hierover overleg gehad met de federaal bevoegde staatssecretaris? Zo ja, wanneer? Was die bereid om in te gaan op uw wensen? Indien niet, waarom dan niet? VOG onderzoekt het verplaatsingsgedrag vanuit Vlaanderen, maar worden in dat onderzoek ook de internationale en interregionale verplaatsingen meegenomen?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, u zult het me niet kwalijk nemen dat ik me aansluit bij deze vraag.

De heer Keulen zegt dat de OVG-studie 650.000 euro zou kosten, maar het is de BELDAM-studie die zoveel kost.

De heer Marino Keulen: Dat bedoelde ik ook.

Mevrouw Sophie De Wit: De OVG-studie is duurder, maar dat is niet onlogisch omdat ze veel concreter is en verder gaat. Het gaat over veldwerk, een deel over motivatie, aanpassingen. Zelfs de analyse en de voorbereidingen van het volgende onderzoek zitten erin. In die context is het belangrijk dat Vlaanderen een eigen enquête voert en niet zomaar meestapt in het federale verhaal, precies omdat er heel veel concrete resultaten worden gehaald. BELDAM is eerder interessant voor mobiliteitstendensen.

Minister, los daarvan heb ik enkele bijkomende vragen. Ik heb enkele cijfers voor mij liggen in verband met de kosten voor OVG. Dat is een duurdere studie, namelijk 1,132 miljoen euro. Kunt u dat bevestigen?

Staatssecretaris voor Mobiliteit Schouppe is een partijgenoot van u. Het is jammer dat er over enquêtes waar een aanzienlijk prijskaartje aan hangt, geen overeenstemming kan worden gevonden, zeker als je weet dat het federale beleid vooral op maat wordt gemaakt van de Franstaligen. Zijn er geen betere afspraken met uw partijgenoot mogelijk?

Het is merkwaardig dat er zowel op federaal als op Vlaams niveau enquêtes over verplaatsingsgedrag worden gevoerd. Ik begrijp dat daardoor de interesse van de heer Keulen zal zijn gewekt. Het is een feit dat er twee keer geld wordt uitgegeven, maar dat toont aan dat er iets misloopt met de bevoegdheidsverdeling op het vlak van mobiliteit. Ik denk niet dat het nuttiger is om daarom enquêtes op grotere schaal uit te voeren, integendeel. Het feit dat zoveel regionale overheden en mobiliteitsorganisaties intekenen op die federale enquête en die cofinancieren, toont aan dat de resultaten vooral voor het lokale niveau interessant zijn. Het is niet Vlaanderen dat weigert daaraan mee te werken. Het zijn eerder de Franstalige overheden die intekenen omdat ze zo via de federale kas een deel van de kosten kunnen afschuiven op het federale niveau, waar Vlaanderen dan de dupe wordt.

Minister, moet er niet meer duidelijkheid worden geschapen over de bevoegdheidsafbakening betreffende de mobiliteit tussen de federale overheden en de gemeenschappen? Wordt het niet hoog tijd om wat nog rest op federaal vlak inzake mobiliteitsbevoegdheden, naar de gewesten over te hevelen?

De heer Jan Peumans: Het interessante van deze vraag is te weten of we voldoende materiaal, gegevens en data hebben. De mensen die de vorige 5 jaar ook in deze commissie zaten, weten dat toenmalig minister Van Brempt vond dat ze haar mobiliteitsbeleid met voldoende data moest kunnen onderbouwen. De vraag gaat over het OVG, of VOG zoals u het noemt, mijnheer Keulen. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Wat mij vooral interesseert, is wat de visie van de regering is over welke data we nodig hebben om te onderbouwen wat de modal split moet zijn. Kijk naar de aandacht die in de pers is gegaan naar het feit dat 80 percent van de verplaatsingen met de auto gebeurt. De cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland zijn veel beter onderbouwd dan de cijfermatige gegevens die wij hebben.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, geachte leden, om het geheugen even op te frissen: het derde onderzoek verplaatsingsgedrag is in primeur voorgesteld in deze parlementaire commissie. In de 6 maanden waarin ik bevoegd minister ben, heb ik al drie zaken in primeur voorgesteld: het onderzoek verplaatsingsgedrag, de benchmark en het rapport-Heleven. Dat is volgens mij een goede werkwijze. Bij de voorstelling zijn er veel vragen gesteld, onder meer over de onderbouwing en het datamateriaal. De cijfers die twee weken geleden in de pers zijn gekomen, komen uit dat onderzoek, dat trouwens zijn wortels heeft in het eerste Mobiliteitsrapport van Vlaanderen dat door de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is vastgesteld.

Als mijn geheugen me niet in de steek laat, is een van de meest pertinente vragen die is gesteld bij de voorstelling van het derde OVG, hoe het komt dat men er zo moeilijk grote

tendensen uit kan afleiden. De conclusie was dat je een aantal zaken zeer duidelijk ziet, maar nu is onze meting dermate fijnmazig gebeurd, dat we een breed scala aan parameters hebben en dat een nulmeting voldoende fijnmazig is. Het zou zo zijn dat de set parameters waarop we moeten toetsen, nu volledig is. In het vierde OVG zullen we heel fijnmazig de tendensen kunnen zien. Om te weten wat de juiste modal split is, moet men een voldoende brede set aan parameters hebben. Het derde OVG zou daar de juiste basis voor moeten zijn.

Mevrouw De Wit, hoeveel het derde OVG precies heeft gekost, kan ik u niet meedelen. Ik zal dat opzoeken.

Mijnheer Keulen, mevrouw De Wit heeft al geantwoord op uw eerste vraag. Er is niet gezegd dat er uit de BELDAM-studie niets zou blijken voor de Vlaamse overheid of voor De Lijn. Het standpunt heeft betrekking op de MOBEL-enquête uit 1998. Die had in Vlaanderen een steekproefgrootte van 500 gezinnen. Ik vind dat bijzonder weinig. De intervaltijd tussen de federale studies MOBEL uit 1998 en BELDAM uit 2009 is bijzonder lang om er concrete acties of projecten uit af te leiden. De Vlaamse overheid heeft nood aan studies die met een zekere regelmaat plaatsvinden – vandaar mijn warme interesse in het vervolg op OVG 3 – om objectieve vergelijkingen in de tijd te kunnen maken. Voorzitter, uw opmerking is pertinent. Ze moeten regelmatig genoeg in de tijd kunnen gebeuren om er de juiste beleidsmatige conclusies uit te kunnen trekken. Voor de toekomst is er geen garantie voor een federale vervolgstudie op BELDAM omdat de federale overheid uiteraard autonoom haar budgetten beheert en autonoom beslist.

Mijnheer Keulen, een overleg met de betrokken federale stuurgroep omtrent dit dossier en de enquête is gehouden op 6 november 2008. Het is normaal dat dat op voorhand gebeurt, want degelijke zaken moeten worden aanbesteed. In dat overleg werd het voornemen van de federale overheid uitvoerig toegelicht. De vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest heeft toen, na afstemming met de toenmalige minister van Mobiliteit, naar voren gebracht dat het Vlaamse Gewest hierin financieel niet zou participeren.

Daar zijn een aantal redenen voor gegeven. Sinds 1994 voert het Vlaamse Gewest op geregelde basis verplaatsingsonderzoeken uit. In 2008-2009 is beslist om het OVG jaarlijks uit te voeren om op regelmatige basis die vergelijkingen in de tijd te kunnen maken. Bovendien verschillen BELDAM en OVG van methodiek, wat een invloed kan hebben op de resultaten.

Bij participeren moet men de vraag stellen of men de middelen wel oordeelkundig investeert. Ik wil nadrukkelijk zeggen dat het niet is omdat er is gesteld dat het voor ons niet relevant is, dat het Vlaamse Gewest niet wil participeren. Er is duidelijk gesteld dat men inhoudelijk wil participeren, gelet op de ervaring die het Vlaamse Gewest met dit soort onderzoek reeds heeft opgedaan. Na dit eerste overleg zijn er geen vervolguitnodigingen meer gekomen.

De federale overheid voorziet in een basisfinanciering voor BELDAM voor onder andere het afnemen van enquêtes. Indien het gewest de basissteekproefgrootte wou verhogen voor het hele gebied of voor bepaalde deelgebieden of indien een gewest de vragenlijst wou uitbreiden, dan werd verwacht dat dit gewest de meerkost hiervan ten laste zou nemen. Dat is natuurlijk zeer moeilijk. Als je al een methodiek hebt voor OVG, is het moeilijk om nog eens apart andere methodieken te gaan volgen. Daarom heeft het Vlaamse Gewest de keuze gemaakt om daar niet aan te participeren.

Beide onderzoeken zijn wat het doel betreft zeer gelijklopend. Methodologisch verschillen ze evenwel bijzonder sterk. Het Vlaamse OVG werkt wat de contact- en bevragsprocedure betreft volledig postaal/face-to-face. Dat betekent dat er face-to-face contact wordt gelegd en bevragd, en als dat niet kan, men postaal contact legt en de bevraging doet. De federale BELDAM-enquête neemt enkel in de stadsgebieden Gent en Antwerpen telkens 100 enquêtes af en de rest gebeurt postaal of telefonisch. Die methodiek is bepaald op federaal vlak, en Vlaanderen heeft ook zijn eigen methodiek bepaald.

Je moet kijken naar wat de verwachtingen zijn die we koesteren omtrent dergelijke enquêtes. Voor zover de meerkost door het Vlaamse Gewest zou zijn gedragen en de verwachtingen de implementatie van het vooropgestelde onderzoeksdesign niet zouden beïnvloeden, kunnen we ervan uitgaan dat die verwachtingen zouden zijn ingelost. Vlaanderen heeft in 2007 gekozen om face-to-face te werken om het onderzoek heel fijnmazig te doen. Het zou onmogelijk zijn om ons eigen OVG te liquideren en te stappen in het andere onderzoek. Dan zouden we een pak bestaande kennis verloren laten gaan. Dat is een keuze die we niet mogen maken.

Zoals gezegd heeft het overleg over de voorbereidingen van wat er federaal is gebeurd, plaatsgevonden op 6 november 2008. Toen is dat standpunt ingenomen. Ik heb post factum kennis genomen van de redenen. Als ik ze bekijk, vind ik dat het juiste standpunt is ingenomen. Dat belet niet dat het in de toekomst perfect opportuun zou zijn, gebruik makend van de kennis, de knowhow en het cijfermateriaal die in de gewesten aanwezig zijn, om een globalere input te doen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: U krijgt die BELDAM-gegevens dus doorgespeeld. Zitten de intergewestelijke en internationale verplaatsingen ook mee in uw eigen OVG-onderzoek? Van daaruit lijkt BELDAM wel interessant omdat natuurlijk ook de verplaatsingen vanuit Vlaanderen naar Brussel en omgekeerd erin zitten. Allen in deze commissie zijn er alle dagen het lijdend voorwerp van. Dat is niet gering als men praat over mobiliteitsbeleid en de verantwoordelijkheid voor de opties die men in de toekomst al dan niet neemt.

Minister Hilde Crevits: Ik zal u schriftelijk bezorgen wat precies de scope is van beide onderzoeken en wat het potentieel verschil is.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Op mijn laatste vraag, vooral in verband met de bevoegdheidsverdeling op het vlak van mobiliteit, heeft de minister niet geantwoord. Moet ik daaruit afleiden dat ze niet het gevoel heeft dat het mank loopt?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw De Wit, in het reglement staat duidelijk dat gevoelens en intenties niet binnen de scope van deze vragen behoren. Ik probeer gewoon om de grote nood die er bestaat – de voorzitter heeft er ook naar verwezen – en dat is een objectieve, pertinente nood naar zeer degelijk onderbouwd materiaal wat betreft de verplaatsingen, niet alleen van goederen maar ook van personen in Vlaanderen, zo stevig mogelijk te onderbouwen. Het is mijn absolute taak en plicht om dat te doen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de besparingen bij De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de inspraak van en kennisgeving aan de steden en gemeenten bij de besparingsmaatregelen van De Lijn en de rol hierin van de provinciale openbaarvervoercommissies

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Net zoals de andere entiteiten van de Vlaamse overheid, ontsnapt ook De Lijn niet aan een aantal opgelegde besparingsmaatregelen, die men in de werking zal moeten doorvoeren. Dat zal ook gevolgen hebben voor het openbaarvervoersaanbod. Ik heb begrepen dat een aantal wijzigingen in de dienstverlening al ingaan op 1 april. Dat is iets

waar we dringend zicht op moeten krijgen omdat er al een aantal besparingen zijn doorgesijpeld wat betreft de provincie Oost-Vlaanderen. De heer Watteuw heeft daarvoor in de pers al het nodige gedaan. In de andere provincies is het nog koffiedik kijken op welke manier de besparingen zullen worden doorgevoerd. Maar net zoals een uitbreiding van het dienstenaanbod conform de afspraken met het mobiliteitsconvenant moeten worden afgesproken en afgestemd met de lokale besturen, is dat ook nodig als het dienstenaanbod wordt ingeperkt. Een overleg in alle transparantie met de lokale besturen is nodig om ervoor te zorgen dat de aanpassing van de dienstverlening zo weinig mogelijk invloed heeft op de reiziger.

Het overleg is om twee redenen noodzakelijk. Zo hebben steden en gemeenten vaak belangrijke ambities geformuleerd op vlak van openbaar vervoer in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, het gemeentelijk mobiliteitsplan of in het bestuursakkoord. Ik geef het voorbeeld van de stad Antwerpen die in het structuurplan en in het bestuursakkoord duidelijk de ambitie heeft geformuleerd om een tramstad te worden. Daar is ook invulling aan gegeven in de voorbije jaren: tram 5 is erbij gekomen in 2006 en tram 6 in 2007; de eerste nieuwe lijnen sinds 1946 zijn eindelijk aangelegd in Antwerpen. Er is een tramverlenging naar Wijnegem en Boechout in uitvoering. Voor de ingebruikname van de premetrokker onder de Turnhoutsebaan werden de nodige middelen opzijgezet, vrijdag- en zaterdagavondtrams werden ingevoerd en noem maar op.

Het moet gezegd, minister, die nieuwe tramdienstverlening blijkt een onverwacht succes te zijn en veel meer reizigers aan te trekken dan aanvankelijk begroot. De tramverbindingen zijn zeer performant en kostenefficiënt, en hebben een hoger dan gemiddelde kostendeckingsgraad. Om u maar een cijfer te geven: in heel de provincie Antwerpen vervoeren de twaalf trams van de stad Antwerpen niet minder dan 47 percent van alle Lijnreizigers. Daarom is het essentieel dat de besparingen zich niet op dat tramnet situeren. We willen daarmee zeker niet zeggen dat er geen besparingen mogelijk zijn, maar ze moeten daar doorgevoerd worden waar ze het minste impact hebben. Het huidige busaanbod bijvoorbeeld biedt duidelijk nog opportuniteiten om besparingen door te voeren die niet in het nadeel van de reiziger moeten zijn, wel integendeel.

Door op een slimme manier overstapconcepten te ontwikkelen en herschikkingen door te voeren op lijnen waar bus en tram min of meer parallel rijden, kunnen besparingen worden doorgevoerd die niet ten koste gaan van het aanbod voor de reiziger en de doorstroming zelfs kunnen bevorderen. Naar de stad Antwerpen zijn er bijvoorbeeld verschillende grote invalswegen, de brede banen, de Turnhoutsebaan, de grote steenweg waar nu een heel nest bussen en trams samen aanvallen en elkaar voor de voeten rijden. Dat maakt ook dat er geen doorstromingsmaatregelen genomen kunnen worden omdat dan in de zijstraten het licht permanent op rood staat. Men zou in slimme overstapconcepten kunnen voorzien aan de rand van de stad.

Ik geef het voorbeeld van de Bredabaan. Als alle bussen uit Kapellen, Schoten en dergelijke meer allemaal aan de Carrefour in Merksem zouden stoppen en men dan zou kunnen overstappen op een hoogfrequentere tramverbinding die men ook doorstroming kan geven en die dus sneller zal kunnen rijden, denk ik dat dit een besparing kan opleveren voor zowel de trams als de bussen. De bussen moeten met minder hun dienstverlening ronddraaien en ze zijn sneller rond. Ook de trams zullen omwille van de doorstroming en de ingedikte vervoersstromen sneller hun dienstverlening kunnen ronddraaien. Dat biedt een enorme kostenbesparing die kan leiden tot een beter aanbod voor de gebruiker van het openbaar vervoer.

Transparant overleg met lokale besturen is ook nodig omdat ze op andere trajecten kunnen zorgen voor bijkomende doorstromingsmaatregelen, die de kostenefficiëntie van het openbaar vervoer alleen maar doet toenemen. Bussen en trams die sneller ronddraaien, minister, zorgen

toch voor heel wat kostenbesparing. Het blijkt dat het in de praktijk met die doorstroming – en de voorzitter heeft het in deze commissie al ten overvloede herhaald – niet echt vlot.

De stad Antwerpen bijvoorbeeld heeft sinds 2008 jaarlijks een bedrag van 1 miljoen euro in haar begroting ingeschreven om te investeren in een verbeterde doorstroming door de regeling van de verkeerslichten af te stemmen op het STOP-principe, dat zowel door de stad als het Vlaamse Gewest gehanteerd wordt. Van die 1 miljoen euro die jaarlijks ter beschikking staat, is nog geen euro uitgegeven omdat – en dat blijkt uit een antwoord op een interpellatie in de gemeenteraad van Antwerpen – een overeenkomst tussen de stad, De Lijn en het Vlaamse Gewest uitblijft. Die overeenkomst is nodig om de principes van de verkeerslichtenregeling vast te leggen. Ik hoef de minister niet te vertellen dat daardoor grote opportuniteiten onbenut blijven, terwijl er wel degelijk in middelen is voorzien, alleszins op het niveau van de stad.

Minister, klopt het dat de nieuwe dienstregelingen al concreet zouden ingaan op 1 april? Worden of werden die nieuwe dienstregelingen besproken in de gemeentelijke begeleidingscommissies en/of provinciale openbaarvervoercommissies (OVC), zoals het mobiliteitsconvenant met de lokale overheden bepaalt? Bent u het met mij eens dat de dienstverlening op het tramnet zich het minst leent voor besparingen, gelet op de hoge performantie en kostenefficiëntie van onze trams? Klopt het dat de voorziene budgetten voor verkeersdoorstroming niet kunnen worden benut omdat een akkoord tussen de stad Antwerpen, De Lijn en het Vlaamse Gewest uitblijft? Wat zijn de knelpunten? Op welke termijn is het mogelijk om wel tot een overeenkomst te komen, of vanaf wanneer kunnen dan concrete projecten uitgevoerd worden?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijn vraag om uitleg vertrekt vanuit dezelfde bezorgdheid als die van de heer Martens, namelijk dat De Lijn voor een zeer moeilijke oefening staat, dat er heel wat bespaard zal moeten worden en dat de kans niet denkbeeldig is – ik druk me heel voorzichtig uit – dat er ook in het aanbod gesneden zal moeten worden. Die oefening is in Oost-Vlaanderen al voor een stukje gemaakt. Vanaf de krokusvakantie – dus vanaf 15 februari – rijden de trams en bussen in Oost-Vlaanderen en in Gent in alle schoolvakanties volgens het principe van de regeling van juli en augustus. Dat betekent uiteraard een behoorlijke achteruitgang, ook op de meest druk gebruikte tramlijnen in Gent.

Mijn vrees is dat ook in andere provincies een aantal besparingen op ons afkomen en dat niemand goed weet waar we nu eigenlijk aan toe zijn. Wie daar in de eerste plaats van op de hoogte moet worden gebracht – naast de passagiers uiteraard – zijn de steden en gemeenten, wat ook de heer Martens terecht heeft gezegd. Ook die tasten op dit ogenblik in grote mate in het duister. Ik probeer daarnaar in deze vraag te peilen en ik pleit er ook voor om deze steden en gemeenten te gaan inlichten over de concrete besparingen die op hen afkomen voor wat de tram- en buslijnen betreft.

We hebben daar een bijzonder goed orgaan voor opgericht, de provinciale openbaarvervoercommissie (OVC). Dat is eigenlijk de provinciale auditcommissie, die als het gaat over openbaar vervoer, de provinciale openbaarvervoercommissie wordt genoemd. De beheersovereenkomst die is afgesloten tussen De Lijn en de Vlaamse Overheid, zegt daarover in artikel 2: “De provinciale openbaarvervoercommissie bespreekt de acties en projecten met betrekking tot het openbaarvervoeraanbod.” Wat me opvalt, is dat deze structuur de voorbije jaren heel consequent werd gebruikt. Telkens als De Lijn een uitbreiding van haar aanbod in petto had, ging men heel consequent naar de OVC om dat te bespreken, maar ik heb de indruk dat De Lijn, nu men het aanbod wel eens zou kunnen verminderen, er veel minder op uit is om te werken via de OVC.

Behalve de beheersovereenkomst is er natuurlijk ook de omzendbrief die vorig jaar is verschenen: de omzendbrief MOW/2009/01, die het precies over die structuren heeft en

wanneer die moeten bijeenkomen. Artikel 3.1.2. over de audit van het openbaarvervoer-aanbod zegt dat ook de communicatie over het openbaarvervoeraanbod in deze commissie – dat is dan de OVC – behandeld wordt en dat de OVC specifiek een aantal projecten of acties behandelt, waaronder de informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer. Het is dus mijn overtuiging, minister, dat voor er nog maar effectieve besparingen in het aanbod plaatsvinden, die via de OVC moeten passeren.

Binnen de huidige besparingsoperatie is het essentieel dat de OVC's hun rol kunnen spelen. Ik merk dat er nogal wat ongerustheid en ongenoegen is bij diverse steden, gemeentes en provincies omdat de structuren niet gebruikt worden. Daarom wil ik u een aantal vragen stellen met betrekking tot de besparingen, maar heel specifiek over de rol van de OVC's. Bent u de mening toegedaan dat steden en gemeenten inspraak moeten hebben, minstens in kennis moeten worden gesteld, van wijzigingen in het openbaarvervoeraanbod wanneer dat gevolgen kan hebben voor het lokale mobiliteitsbeleid? Hoe moet dit volgens u gebeuren? Wat is volgens u de huidige en toekomstige rol van de OVC's in dit alles? Wat is uw evaluatie van die OVC's op dit ogenblik?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik heb goed nieuws voor de collega's: de lente is het land en de voorzitter wordt onmiddellijk een stuk milder. De heer Roegiers heeft terecht een vraag ingediend over de gewijzigde dienstregelingen in Oost-Vlaanderen en de openbaarvervoer-commissies. Ik heb 3 à 4 weken geleden een gelijkaardige vraag ingediend, maar toen was het nog de gure februarimaand. De voorzitter had een slecht humeur. Hij had slecht geslapen en heeft die vraag onontvankelijk verklaard. U ziet echter: het kan verkeren. Nu kan het dus toch.

Dit staat zeer terecht op de agenda. De dienstregeling werd gewijzigd in Oost-Vlaanderen: vanaf 15 februari werd de dienstregeling voor de schoolvakanties toegepast. Dat is vreemd. De krokusvakantie is immers niet voor iedereen een vakantie. Voor heel wat mensen is dat zelfs niet het geval. Zeker in grootsteden met veel instellingen voor hoger onderwijs zou die afname van de reizigers waarnaar werd verwezen, wel eens heel beperkt kunnen zijn, wat betekent dat het aanbod op dat moment ontoereikend is. Het is dan ook normaal dat steden en gemeenten worden ingelicht. De heer Roegiers verwijst terecht naar de OVC's. Wie is betrokken geweest bij die verminderde dienst? Minister, was u daarbij betrokken? U hebt immers een aantal malen gezegd dat de besparingen op geen enkele manier een impact mochten hebben op comfort en dienstverlening. Dat is hier wel degelijk het geval, zeker in de grote steden.

De heer Roegiers stelt dat, behalve de passagiers, niemand wist dat dit zou gebeuren. Ik moet zelfs dat betwijfelen. De communicatie van De Lijn in februari was zeer zwak. De Lijn heeft dat slechts op 8 februari gedeeltelijk bekendgemaakt, op de website. Ik veronderstel dat weinig reizigers voortdurend de website van De Lijn consulteren. Dit werd pas enkele dagen voordien openbaar gemaakt. Mensen moeten zich ook kunnen aanpassen. We hadden het daarnet over dynamische verkeersborden en mensen een geïndividualiseerd advies geven. Daar staat men toch wel heel ver van af. Een goede en tijdige communicatie is ook een onderdeel van comfort en dienstverlening.

Om welke redenen heeft De Lijn zo laat en zo beperkt over die maatregelen gecommuniceerd? Hoe wilt u ervoor zorgen dat de reizigers sneller en vollediger worden geïnformeerd? Zijn er nog frequentieverminderingen gepland? Hoe zult u dit alles evalueren en eventueel bijsturen?

De voorzitter: Mijnheer Watteeuw, met betrekking tot uw vraag om uitleg wil ik even de reden aangeven. Mevrouw Brouwers heeft op 28 januari een vraag om uitleg ingediend over het besparingsplan voor 2010, naar aanleiding van de beslissing die de raad van bestuur heeft genomen op 19 december 2009. Uw vragen over Gent zijn toen ook heel uitdrukkelijk aan

bod gekomen. Ik heb toen heel uitdrukkelijk alle andere vragen over besparingen afgewezen. Ik heb verwezen naar de bespreking van de beleidsnota van de minister en naar de bespreking van de begroting 2010. Ik heb ook telkens verwezen naar de vraag om uitleg van mevrouw Brouwers.

Het nieuwe element dat mevrouw Brouwers aankaartte, was dat de raad van bestuur een beslissing had genomen over het besparingsplan voor 2010. De vragen van de heren Roegiers en Martens belichten een nieuw element, namelijk de rol die de provinciale commissies zouden moeten spelen of zouden kunnen spelen bij de reorganisaties die worden doorgevoerd. Dat is op zich een heel interessante invalshoek. Dat vond ik een nieuw element. Om die reden hebben we die vragen om uitleg toegelaten.

Misschien maakt u zich ongerust, maar het gaat niet over meerderheid versus oppositie. In onze volgende vergadering komen alle vragen zelfs van de oppositie. (*Opmerkingen van de heer Filip Watteeuw*)

Dat speelt helemaal geen rol voor mij. We maken een heel duidelijk een afweging om vragen al dan niet toe te laten. Dat wil ik even zeggen, voor de duidelijkheid. Ik wil niet dat u een slechte nachtrust hebt.

De heer Filip Watteeuw: Ik heb geen slechte nachtrust. Blijkbaar is de lente toch nog niet goed doorgebroken. In Limburg is het momenteel nog winter. Dat is zeer duidelijk.

De heer Marino Keulen: Ik spreek dat tegen! (*Gelach*)

De heer Filip Watteeuw: In een deel van Limburg. Boven Riemst.

Ik heb mijn vraag tweemaal ingediend. De eerste maal kon ik u volgen, de tweede maal niet. De tweede maal heb ik mijn vraag herwerkt en heb ik het ook expliciet over de communicatie en de evaluatie gehad, wat niet aan bod is gekomen naar aanleiding van de vraag van mevrouw Brouwers.

De voorzitter: De vragen van de heren Martens en Roegiers zijn natuurlijk algemeen gesteld: ze gelden voor heel Vlaanderen. Dat is ook een groot verschil.

De heer Filip Watteeuw: Mijn herwerkte vraag was ook algemeen.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

De heer Sophie De Wit: Als we niet willen raken aan de dienstverlening en het nut voor de gebruiker, is het essentieel dat de middelen van De Lijn efficiënt worden ingezet. We staan voor een belangrijke besparingsronde. Dat weet ik. Misschien kan er een aanzet worden gegeven tot een afstemming met de NMBS. Misschien kan dat overleg iets zinvoller gebeuren. Er zijn overlegmomenten mogelijk opdat er goede aansluitingen en overstapmogelijkheden zouden zijn, maar in het verleden liep dat al eens mank, omdat onvoldoende rekening werd gehouden met de opmerkingen van De Lijn. De NMBS heeft haar dienstregeling op de valreep nog aangepast, zodat De Lijn niet tijdig op alle mogelijke knelpunten heeft kunnen reageren.

Minister, zijn de ervaringen ondertussen beter? Kan er niet worden overlegd wanneer De Lijn en/of de NMBS hun dienstregeling wijzigen? Dan kan het ene aan het andere worden gekoppeld. Er moet worden bespaard, maar overleg en communicatie kunnen een oplossing bieden, zonder dat de gebruiker er uiteindelijk onder moet lijden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, het zou me verbazen, mochten er volgende week plots nieuwe dienstregelingen ingaan zonder dat de gemeenten op de hoogte zijn, maar goed, je weet inderdaad nooit. In Oost-Vlaanderen is men in februari blijkbaar wat voortvarend geweest. Minister, ik hoop dat u daar lessen uit hebt getrokken. Ik hoop dat de gemeenten

tijdig op de hoogte worden gebracht van nieuwe dienstregelingen. Daarin volg ik de heer Roegiers volledig.

Minister, u hebt regelmatig gezegd dat u efficiëntiewinst wou boeken door de lege kilometers weg te werken. Dan gaat het nog niet over aanzienlijke ingrepen in het aanbod. Dat onderscheid moeten we hier maken. Niet alle leden hebben dat even genuanceerd gebracht.

Ik ben het niet eens met de heer Martens als hij pleit voor het vrijstellen van de tramlijnen. Ik weet niet wat de minister daarop zal antwoorden. We hebben niets afgesproken. Er moet worden bespaard. Ik vind dat de mensen van De Lijn, de entiteiten, die de situatie ter plaatse het best kennen, voorstellen moeten doen. Als daar al eens een tramlijn tussen zit, dan is dat zo. Stel dat er lege kilometers zijn bij de Kusttram, om 6 uur 's ochtends: gaan we daar dan ook niets aan wijzigen? We gaan toch niet zeggen dat de bussen er wel voorwerp van kunnen zijn en de trams niet. Dat is een discriminatie van Vlaams-Brabant, want wij hebben geen trams.

De Lijn moet de tering naar de nering zetten. Dat zal niet altijd even aangenaam zijn. Ik denk dat we nu nog maar een aantal kleinere dingen aan het doen zijn. Misschien zal er op termijn zelfs nog meer nodig zijn. Als we nu allemaal al beginnen met het naar voren schuiven van onze premissen, dan vind ik dat geen goede zaak.

Minister, hoe ver staat het nu met dat besparingsprogramma? Zal het doel worden bereikt door de efficiëntiewinsten van die lege kilometers? Ik heb daar mijn vragen bij. Ik heb dat vroeger ook al gezegd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik dank de leden voor hun vragen. De organisatie van de besparingen bij De Lijn is inderdaad het laatst besproken in de commissievergadering van 28 januari. Ik heb het verslag bij me. Dat was een vraag van mevrouw Brouwers. Voor die mensen die er toen niet bij waren, wil ik nogmaals bevestigen wat ik toen heb gesteld. Wat de besparingen op het vlak van exploitatie betreft, is er sprake van een pakket maatregelen met een bepaalde volgorde van prioriteit. Ten eerste is er het optimaliseren van de planning: het wegwerken van lege kilometers of dode uren in de exploitatie. Ten tweede moet ook het optimaliseren van de uitvoering worden bekeken: het om efficiëntieredenen wijzigen van het aanbod, waarbij er aan de klanten een valabel alternatief wordt geboden. Ten derde zijn er de aanpassingen van het aanbod, die echter moeten gebeuren op basis van onderzoek naar lage bezettingsgraden.

Wat de voorstellen tot wijziging van dienstregelingen betreft, wijs ik erop dat ik als minister geen dienstregelingen bepaal. Ik weet niet wie heeft gevraagd of ik daar persoonlijk bij werd betrokken. Men komt me niet vragen of ik het daarmee eens ben. Daar bestaat een procedure voor. De heer Roegiers heeft naar die procedure verwezen. Laat me heel duidelijk zijn: ik vind het zeer belangrijk dat de procedure wordt gevolgd. Dat lijkt me elementair. Die OVC-procedure bestaat en moet worden gerespecteerd. Ik zal ze straks nogmaals toelichten. Mijnheer Roegiers, u stelt dat die OVC's niet meer bijeenkomen. Desnoods schrijf ik nogmaals een brief. De waarnemend directeur-generaal was deze ochtend ook aanwezig bij de beleidsraad. Het is voor mij echt elementair dat de procedures worden gevolgd. Niet alleen dat, maar ik heb nog eens uitdrukkelijk gezegd dat de bilaterale contacten met de gemeenten moeten worden verzorgd. Ze moeten minstens op de hoogte zijn. Als de OVC-procedure wordt gevolgd, zouden ze dat sowieso moeten zijn.

Overleg met stakeholders, zoals vakorganisaties, lokale besturen en andere bij de convenantwerking betrokken partners, is belangrijk. Alle op stapel staande wijzigingen moeten door de OVC gaan of moeten worden geëvalueerd door de beperkte OVC. In de gewone OVC zetelen de betrokken gemeenten. Allemaal. Geen discussie. In de beperkte OVC worden kleinere aanpassingen besproken. Daarbij wordt de gemeente bilateraal of schriftelijk geconsulteerd. Dat zou althans toch het geval moeten zijn. In die beperkte OVC

zetelen de auditor, de programmacoördinator van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV), de voorzitter van de OVC en de betrokken entiteit van De Lijn. Het is de auditor – ik benadruk: de auditor – die erop moet toezien dat de betrokken gemeente is geconsulteerd en dat de aandachtspunten ervan mee in overweging worden genomen in de bespreking van die OVC.

Dat is de procedure. Ik herinner mij een bespreking, waarbij men zei dat er in de krokusvakantie wijzigingen zijn doorgevoerd, en de stad Gent wist daar niets van. Op zo'n moment val ik van mijn stoel. De procedure is duidelijk. Ik heb gevraagd of er een OVC geweest is en of er een verslag van is.

Mijnheer Roegiers, er is inderdaad op 1 februari een beperkte OVC geweest. De Lijn moet mij formeel bevestigen of de stad Gent aanwezig was of werd geconsulteerd. Uit de brief die ik van de burgemeester heb gekregen, kreeg ik de indruk dat dat niet was gebeurd. Er is een heel mooie brief teruggestuurd naar de burgemeester met uitvoerig de argumenten in waarom het gebeurd is.

Ondertussen is de krokusvakantie voorbij. De evaluatie bij De Lijn is goed voor wat betreft de wijzigingen, maar dat doet eigenlijk allemaal niet ter zake. Het is duidelijk dat als het een beperkte OVC is, er een voorafgaand bilateraal contact moet zijn, en wij moeten weten dat dat er geweest is.

Er is dus een OVC geweest, de procedure is gevolgd. Als blijkt dat er iets niet is gebeurd, dan is dat jammer. Ik vind dat dat niet kan, laat me daar duidelijk over zijn.

Ik kom tot de vraag over de evaluatie van de OVC's. Men zou kunnen zeggen dat men moet stoppen met de beperkte OVC en alleen nog een uitgebreide OVC hebben. De vraag is of men dan niet komt tot een gigantische overbelasting. Het bilaterale contact in dezen kan ook al veel oplossen. Het regeerakkoord is duidelijk. Daarin staat dat de werking van de mobiliteitsconvenanten moet worden geëvalueerd met het oog op het hervormen van de werking ervan. Het enige doel hiervan is een efficiëntere besluitvorming, die waar mogelijk gedragen is.

Ik kom tot de vraag van de heer Martens over het tramnet in Antwerpen. We moeten kijken naar de kwaliteitsvolle dienstverlening. Men kan niet zeggen dat we de performantie van het tramnet in zijn geheel bekijken als het gaat over punctuele aanpassingen. We moeten het juiste middel inzetten op het juiste ogenblik op de juiste manier. Als voorbeeld is er de performantie van de specifieke laatavondritten na 00.30 uur in Antwerpen. De Lijn zegt dat het nuttig zou zijn om over te schakelen naar een goedkopere uitvoering. Er is door De Lijn op die betrokken ritten geen enkele bezetting vastgesteld die de capaciteit van een standaardbus zou overschrijden of zelfs maar benaderen. Voor de betrokken reizigers is er een valabel alternatief met busvervoer. Dit busvervoer bestrijkt een ruimere perimeter dan de te vervangen trambediening. Het gaat dus in dat specifieke geval om een optimalisatie die de klant wel degelijk een valabel alternatief biedt.

Naast de OVC's zijn er ook gemeentelijke begeleidingscommissies (GBC's). Op de reeds geplande GBC meldde De Lijn dat alle betrokken gemeenten ook onverdeeld akkoord gingen met het nieuw voorgestelde aanbod. Mijnheer Martens, ik kan alleen maar verwijzen naar wat daar uitdrukkelijk is gesteld, namelijk dat iedereen ermee akkoord is gegaan. Ik ga er dan ook van uit dat die contacten er zijn geweest. Ik kan moeilijk mee op pad gaan.

Alle bestaande procedures, OVC, beperkte OVC en GBC, zijn gevolgd. Er worden nooit speciale GBC's samengeroepen voor aanpassingen van het aanbod, maar als er een GBC is, worden ze wel gemeld.

Mijnheer Martens, u had een heel pertinente vraag over budgetten voor verkeersdoorstroming. U verwijst heel specifiek naar het dossier over de stad Antwerpen, De Lijn en het Vlaamse Gewest. Er is in ettelijke miljoenen euro's voorzien voor projecten in verband

met verkeersdoorstroming. U zegt dat als men het aanbod aanpast, men zeer goed met de gemeenten moet overleggen. Ik vind evenzeer dat als je iets wilt doen in verband met de verkeersdoorstroming, zoals busbanen en dergelijke, er niets zo belangrijk is als het bilaterale overleg. Dat moet zorgzaam worden gevoerd met de gemeenten. De Lijn heeft daarin een heel bijzondere taak.

Over het coördinatiesysteem voor de verkeerslichten zijn er vergaderingen op technisch niveau. Het is een mooi project. Er is zeer recent een bijeenkomst geweest. Ik heb een verslag gekregen op 24 maart. Het gaat over een project waarbij men de verkeerslichten zou sturen in de hele Antwerpse agglomeratie. De bestaande systemen dateren van de jaren 1982-1985. De centrale is 15 jaar geleden vernieuwd zonder verkeerstechnische aanpassing. De meeste verkeersregelaars op de kruispunten en de seinvuren zijn 25 jaar oud en moeten in de toekomst vervangen worden. Op de huidige centrale zijn tweehonderd kruispunten van het gewest en honderd kruispunten van de stad aangesloten. Het is de bedoeling dat de exploitatiekosten evenredig worden verdeeld. De politie zorgt voor bewaking en bediening 24 uur op 24. Bovendien liep er voor de Grote Steenweg ter hoogte van Berchem-kerk een studie om de doorstroming van het openbaar vervoer op vijf kruispunten te optimaliseren. De studies zijn klaar, en op maandag 29 maart is een bijeenkomst gepland om tot een voorstel te komen waarmee De Lijn, de stad en het gewest akkoord zouden kunnen gaan.

Als dat zou lukken, betekent dat dat de overeenkomst die nodig is, voortgang kan boeken. De volgende vergadering in verband met het hele project is voorzien op 23 april. Al wie dat wil, kan daarvan op de hoogte worden gehouden. Het is een belangrijk project. Je kunt er niet van zeggen dat het al 2 jaar stilligt, er wordt wel degelijk aan voortgewerkt. Je moet ervoor zorgen dat je alles goed hebt onderzocht op het ogenblik dat je tot een samenwerkings-overeenkomst komt. Mijnheer Martens, ik weet dat u daar ook een groot voorstander van bent.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben blij dat de provinciale OVC's en de GBC's wel degelijk worden betrokken in het verhaal. Ik heb niet gezegd dat er nergens een euro kan worden bespaard op het tramnet. Ik heb gezegd dat het tramnet zich het minst leent tot besparingen. U hebt het voorbeeld gegeven van de tram die na 12 uur 's nachts is ingelegd. Als diezelfde of een betere dienstverlening met nachtbussen kan worden gerealiseerd, dan moet dat zeker bespreekbaar zijn.

Ten aanzien van mevrouw Brouwers wil ik herhalen dat 1 kilometer tramverbinding zeven keer meer reizigers vervoert dan 1 kilometer busverbinding. Als we het menen met het verhogen van de kostendeckingsgraad en de kostenefficiëntie van ons openbaarvervoersysteem, zullen we moeten voortgaan met het vertrammen. Een van de onderdelen van het kaaienprogramma is een nieuwe tramverbinding. Ik vind dat we daar absoluut mee moeten doorgaan.

Wat de doorstroming betreft, heb ik de indruk dat er schot in de zaak komt. De studie over de doorstroming van lijn 15 is er al lang. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) heeft al prachtig studiemateriaal geleverd over hoe de doorstroming in Antwerpen zou kunnen verbeteren. De detectielussen liggen er al zeer lang, maar die worden amper of niet gebruikt. De enige lijn waar doorstroming is, is lijn 24 op de Sint-Bernardsesteenweg, maar op lijn 2 op de Jan Van Rijswijcklaan, lijn 3 op de Bredabaan, lijn 10 en 24 op de Turnhoutsebaan, lijn 15 op de Grote Steenweg is er helemaal geen verkeerslichten-beïnvloeding. Daar moet heel dringend een tandje worden bij gestoken.

Ik hoop dat u mij op de hoogte kunt houden van de resultaten van dat verder overleg. Dat bespaart u een aantal bijkomende vragen in deze commissie. U kunt ervan uitgaan dat we op de voet zullen blijven opvolgen in welke mate er effectief werk wordt gemaakt van de doorstroming.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor het antwoord. Toch ben ik nog niet helemaal gerustgesteld. Ik ben blij dat u hebt gezegd dat de procedures moeten worden gevolgd – dat is evident, ik had niet anders verwacht van u – en dat die wijzigingen in het aanbod bij de OVC moeten passeren.

U hebt er terecht naar verwezen dat er een verschil is tussen een beperkte OVC en een normale OVC. Ik pleit er nadrukkelijk voor om het wijzigend aanbod van De Lijn te bespreken in de normale OVC. Ik heb een beetje schrik dat als je je zou wenden tot de beperkte OVC en je in principe bilateraal of zelfs schriftelijk daarover overleg kunt plegen, je het algemene plaatje wat uit het oog verliest. Gemeenten hebben belang bij het openbaar vervoeraanbod in de gemeenten ernaast, omdat er bijvoorbeeld een grote stroom naartoe gaat of omdat er een aantal bedrijven zijn waardoor er mensen moeten worden vervoerd van de ene naar de andere gemeente. Ik pleit ervoor dat u er bij De Lijn op aandringt dat een gewijzigd aanbod op de normale OVC wordt besproken. Dat heeft ook tot gevolg dat er dan een advies van de BTTB aan is verbonden. Het is niet onbelangrijk dat de gebruikers van het openbaar vervoer worden gehoord bij een wijzigend aanbod.

De heer Martens heeft gevraagd of we op 1 april de nieuwe stroom van besparingen op ons af zullen zien komen. Of wordt het 15 april? Hoe dan ook, of het 1 april wordt, 15 april of nog een latere datum, ik denk dat het heel belangrijk is dat u vandaag nog aan De Lijn laat weten dat ze de OVC's dringend moet bijeenroepen. Het gaat niet op dat je aan gemeente X,Y of Z zegt dat er morgen of overmorgen OVC is, en volgende week de dienstregeling laat ingaan. Als we de procedure en het overleg ernstig nemen, dan moeten we daar tijd voor nemen om dat met de gemeenten te bespreken.

Minister, ik ben blij dat nagenoeg alle fracties zich hebben aangesloten bij de vraagstelling en het debat. Ik hoop dat u vandaag of morgen in actie schiet en De Lijn heel duidelijk laat weten dat de normale OVC's ruim op voorhand moeten worden samengeroepen en dat de gemeenten moeten worden ingelicht.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, het zou goed zijn dat het wijzigend aanbod van De Lijn wordt besproken in de gewone OVC. Ik kan de heer Roegiers daarin volgen. Ik vind het nog altijd vreemd dat de entiteiten op zichzelf beslissen over dit gewijzigd aanbod. Als dan zoals in Oost-Vlaanderen, een aantal mensen graag de beste van de klas zijn en eigenmachtig het aanbod gaan wijzigen, is dat een vreemde zaak als men in andere provincies daar anders mee omgaat. Ik denk dat er ook enige coördinatie moet zijn tussen de entiteiten over welk aanbod veranderd mag worden.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de communicatie van De Lijn. Het is vreemd dat De Lijn het aanbod wijzigt en dat slechts 1 week vooraf communiceert en enkel op haar website. Ik vind dat de reizigers ook wat dat betreft recht hebben op een goede dienstverlening. Ook daar mag de procedure wel gevolgd worden.

Ten slotte wil ik me aansluiten bij het pleidooi van de heer Martens voor de vertramming. Ik onderschrijf zijn redenering volledig. Als Vlaams-Brabant zich gediscrimineerd voelt zoals mevrouw Brouwers zei, dan moeten we misschien eens overwegen om daar sneller trams aan te leggen.

De heer Jan Peumans: In een vorig leven waren we met de administratie Openbare Werken, onder inspecteur-generaal Janssens – zoals dat toen nog heette – al bezig met de doorstroming op de Grotesteeweg. Ik spreek over de periode 1988-1991. Ik geef het maar mee voor de geschiedenisboeken.

Mijnheer Martens, ik nodig u uit om een aantal schriftelijke vragen uit de vorige legislatuur na te lezen. Indertijd heeft eens een minister van Openbare Werken 1 miljard frank besteed

aan verkeerslichtenbeïnvloeding. Antwerpen hoorde daarbij. Dat geld is eigenlijk in het water gegooid. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

Het was zeer zeker de bedoeling om een goede doorstroming te creëren.

Er is indertijd een overeenkomst getekend tussen de stad Antwerpen, De Lijn en AWW. De stad Antwerpen kreeg daardoor 7 miljoen voor voetpaden. Op haar beurt zou de stad zich engageren om aan doorstroming te gaan doen. Ik zal u een kopie bezorgen van die overeenkomst. Ik geloof dat ze dateert van 2005-2006. Ik heb de vorige minister daarover ondervraagd. Maar het resultaat was dat de stad Antwerpen weinig tot niets deed op het gebied van doorstroming. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

7 miljoen ontvangen voor voetpaden is natuurlijk leuk, maar men moet zijn engagementen nakomen.

Ik zal u die overeenkomst bezorgen. Ze werd ondertekend door het toenmalige stadsbestuur en mevrouw Lieten, zij was toen directeur-generaal. Het maakt echter niet uit wie dat ondertekend heeft. Ik vind het heel jammer dat er geen resultaat is op het vlak van doorstroming. Zelfs na de heraanleg op de leien loopt het tramverkeer niet vlot. Dat is een zwak punt. Hoe beter de doorstroming, hoe goedkoper het vervoer wordt. Die theorie begrijpt u toch.

De heer Bart Martens: Voorzitter, het is mogelijk dat de stad in gebreke is gebleven, maar de meeste knelpunten liggen op de gewestwegen. Denk maar aan de Jan Van Rijswijcklaan, de Grotesteenweg, de Bredabaan en de Turnhoutsebaan.

De heer Jan Peumans: Neem de Lange Leemstraat maar een keer. Dat is een voorbeeld van doorstroming. Die ken ik heel goed.

De heer Dirk de Kort: Kunnen we allemaal een kopie krijgen van die overeenkomst?

De heer Jan Peumans: Ja natuurlijk. Ik zal u ook alle schriftelijke vragen bezorgen die ik daarover heb gesteld. Ik ben 5 jaar pleitbezorger geweest voor de doorstroming van het openbaar vervoer.

Op een bepaald moment heeft men in de vorige legislatuur 16 miljoen euro bijkomende middelen gegeven voor de rust- en de rijtijden van de chauffeurs. De vorige minister heeft zich toen geëngageerd om betere doorstroming te realiseren in enkele steden. U mag gaan kijken in de steden. De chauffeurs kunnen met moeite hun rust- en rijtijden nakomen ondanks de bijkomende middelen. We moeten eens een debat houden over de doorstroming, over alle aspecten ervan, en niet alleen inzake Antwerpen, maar ook over andere steden. U zult zien dat er ook qua mentaliteit een heel groot verschil is tussen Antwerpen en Gent bijvoorbeeld. De stad Antwerpen kreeg van het gewest flink betaald voor die voetpaden, wat een kleine gemeente niet krijgt. De politie zou zelfs optreden indien nodig. Er zou controle zijn. En het resultaat was zoals wij zeggen: 'nougatbollen'.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Martens, u hebt uw vraag zelf al beantwoord. Ik ben gedurende 6 maanden minister van Mobiliteit. De overeenkomst moet er komen tussen AWW, De Lijn en de stad. Ik heb u gezegd dat daaraan wordt gewerkt. Hoe sneller hoe beter, wat mij betreft. Het moet in beweging blijven. We moeten alles goed aftoetsen. Dat engagement hebt u van mij.

Mijnheer Roegiers, u zegt dat ik in actie moet schieten. Ik heb in februari 2010, een maand geleden, aan de waarnemend directeur-generaal van De Lijn een brief geschreven. U kunt daar een kopie van krijgen. Ik heb hem gevraagd om alstublieft zeer veel aandacht te besteden aan het overleg met de gemeenten. Dat is al gebeurd.

De procedure met de beperkte OVC en de gewone OVC is afgesproken. We hebben goed afgebakend wie wat gaat doen en waar dat moet komen. De VVSG gaat daarmee akkoord. Ik ga die procedure morgen niet helemaal op haar kop zetten. Ik denk dat u daarin eigenlijk mijn

medestander bent. Als men procedures verandert, moet men goed overleg plegen met degenen die er belang bij hebben. Dat zijn alle steden en gemeenten, maar de VVSG gaat ermee akkoord. Ik heb ook nog niet zoveel klachten gekregen. Als men mij vraagt om enkele kleine wijzigingen aan te brengen, een beetje te sleutelen, ga ik morgen in overleg met de VVSG.

Ik doe geen andere zaken dan mijn voorganger, mevrouw Van Brempt. De procedure is niet veranderd. In de vorige legislatuur zijn ook dienstregelingsaanpassingen doorgevoerd. Dat gebeurt ook los van besparingsrondes. Gent is vanaf het krokusverlof op een ander systeem overgeschakeld. Dat was voor de rest van Oost-Vlaanderen al het geval. Ik heb aan die procedure niets veranderd. Dat loopt, en dat loopt goed.

Er moet bilateraal contact zijn met de beperkte OVC. Als dat niet gebeurd is, is dat een fout, en dan moet ik mij excuseren. Misschien is er wel contact geweest. Ik heb daar nog geen definitief antwoord op. Ik heb wel een brief laten sturen door De Lijn naar de burgemeester. Ik vind de goede verstandhouding met de lokale besturen wat dat betreft van bijzonder groot belang.

Inzake algemene communicatie ben ik het met u eens. De communicatie is in elk dossier van groot belang. We hebben het deze voormiddag al gehad over de communicatie bij wegenwerken. Bij dienstregelingsaanpassingen geldt hetzelfde principe. Een van de beste maatstaven is de respons achteraf. Men moet zijn beslissingen durven te evalueren. Dat was zo bij de beslissing om vooraan in te stappen op de bussen, dat is zo bij de dienstregelingsaanpassingen. We moeten goed nagaan wat de effecten waren van die maatregelen. We moeten niet alleen vooruitzien en iets aanpassen, we moeten ook achterom zien en ons afvragen of het op een goede manier is gegaan. Ik ga ervan uit dat De Lijn dat ook consequent doet.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Essentieel is die omschrijving ‘kleine wijzigingen’. Een kleine wijziging staat natuurlijk nergens gedefinieerd. Zo krijgt men van bij het begin wrevel bij de steden en gemeenten. Het is De Lijn die zal beslissen of het een beperkte of normale OVC is, vandaar mijn pleidooi om alle wijzigingen, en dat is geen grote procedurele verandering, in een normale OVC te bespreken. Daar blijven we blijkbaar van mening verschillen.

Minister Hilde Crevits: Ik zal contact opnemen met de VVSG om te weten hoe dat zit.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik onthoud uw engagement, minister, om zeer snel tot die overeenkomst te komen tussen het gewest, De Lijn en Antwerpen voor wat betreft de doorstromingsmaatregelen. Openbare Werken en Mobiliteit zitten nu weer in één portefeuille. Het gewest heeft geen enkel argument meer om niet snel voortgang te maken. Er is in het verleden al heel wat geïnvesteerd. Er zijn al heel wat middelen beschikbaar gemaakt. Heel wat detectielussen zijn aanwezig. De stad Antwerpen heeft heel wat middelen op haar begroting staan. Het zou spijtig zijn, mochten die niet kunnen worden aangewend in het voordeel van het openbaar vervoer en de mobiliteit in het algemeen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik wil nog één suggestie doen, minister. Er is een evaluatie gebeurd van de gewijzigde dienstregeling in de krokusvakantie.

Minister Hilde Crevits: Ik heb gevraagd naar de commentaar achteraf en naar eventuele klachten over de communicatie. Ik neem aan dat men dat zorgvuldig evalueert.

De heer Filip Watteeuw: Het zou goed zijn om de evaluatie te bespreken met de stad Gent. Ik weet dat de stad Gent niet echt tevreden is over wat er toen is gebeurd. De stad evalueert het negatief.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomst van de IJzeren Rijn en de tweede goederenspoorontsluiting van de Antwerpse haven

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, minister, enkele weken geleden publiceerde de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) een studie waarin werk wordt gemaakt van een “voorwaardenscheppend kader voor de ingebruikname van de IJzeren Rijn voor de Kempen”. Uit de studie, die werd uitgevoerd door Technum, blijkt dat er flankerende maatregelen moeten worden genomen om enerzijds een oplossing te bieden aan de nijpende problemen aan de spoorwegovergangen en anderzijds om de geluidsoverlast en trillingshinder bij de doortocht van woon- of dorpskernen te milderen.

Ik geef enkele voorbeelden – de studie van Technum is overigens zeer interessante lectuur. Een aantal overwegen blijft ten gevolge van de heringebruikname van de IJzeren Rijn niet minder dan 9 uur per dag dicht. De files aan die overwegen worden steeds langer. Er zijn overwegen die per uur meer dan 22 minuten gesloten zullen zijn, in Mol zelfs 23 minuten. Dat zijn toch ernstige gevolgen voor de gemeenten waar de IJzeren Rijn langskomt.

Het lijstje met voorgestelde milderende maatregelen – uitgewerkt in samenspraak met alle betrokken gemeenten – is lang. De maatregelen zijn onder andere de elektrificatie van de spoorlijn, de optimalisatie van het personenvervoer, de volledige verdubbeling van het spoor tussen Mol en Neerpelt en maatregelen om de geluids- en trillingshinder te verminderen. Specifiek per gemeente worden investeringen zoals fly-overs, aanleg in sleuven, geluidswanden en omleidingen gevraagd.

Dat is een prijzig lijstje dat de Kempense gemeenten naar voren schuiven. De vraag rijst of hier middelen voor beschikbaar zijn. Uit het antwoord van vicepremier Steven Vanackere op een parlementaire vraag blijkt dat de totale kost voor de reactivering van de IJzeren Rijn wordt geraamd op 40 miljoen euro in België, 536 miljoen euro in Nederland en 120 miljoen in Duitsland. De in de IOK-studie voorgestelde flankerende maatregelen kunnen binnen dat budget van 40 miljoen euro alleszins niet worden gerealiseerd. De Kempense gemeenten willen enkel het debat over de reactivering van de IJzeren Rijn op een constructieve manier aangaan als er ook in de Kempen geïnvesteerd wordt in een flankerend programma en “eerst wordt aangetoond dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) leidt tot een positief resultaat voor Vlaanderen”.

Nederland kan flankerende maatregelen doorvoeren zoals een omleiding rond Roermond en een ondertunneling van het natuurgebied van de mijnweg. De Kempense gemeenten vragen zich terecht af waarom Vlaanderen dat niet zou kunnen. Waarom zouden bij de passage van de spoorlijn door een aantal Vlaamse dorpskernen dergelijke investeringen niet mogelijk zijn?

De IOK onthult de MKBA die werd gemaakt in opdracht van Infrabel en tot nog toe niet openbaar was gemaakt. Steven Vanackere wou ze destijds als bevoegd minister ook niet openbaar maken in afspraak met zijn Nederlandse collega. Er zit immers informatie in die van pas moet komen bij de onderhandelingen met Nederland en Duitsland. De IOK licht hier een tip van de sluier op. De analyse levert een verrassend slecht resultaat op.

De MKBA werd uitgevoerd door het studiebureau Transport & Mobility Leuven in samenwerking met Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) en komt tot de volgende conclusie. “Om de IJzeren Rijn te heropenen, moeten de 3 landen een investering doen van 590 tot 750 miljoen euro. De heropening zal leiden tot negatieve baten voor de

samenleving van 335 tot 530 miljoen euro. Deze negatieve baten houden rekening met verschuivingen van weg en binnenvaart naar spoor en alle externe kosten van alle modi. De belangrijkste reden waarom het project zo mager scoort, is dat de IJzeren Rijn vooral vervoer trekt van de bestaande Montzenroute, die nog niet aan zijn capaciteitslimieten zit. De winst voor de gebruiker voor het wisselen van route is klein, en er is bovendien slechts een beperkte impact op congestie op de weg. Deze kleine baten compenseren nooit de hoge investeringskosten. Zelfs als de groei van het vervoer tussen Antwerpen en Duitsland sterker zou toenemen dan voorspeld door de modellen, zullen de baten te klein zijn om de hoge investeringskosten te dekken. Bovendien veroorzaakt de verschuiving van elektrische treinen op de Montzenroute naar dieseltreinen op de IJzeren Rijn nog extra emissiekosten.”

Uit de MKBA blijkt dus dat niet minder 80 percent van de vracht die de IJzeren Rijn zal vervoeren, afkomstig zal zijn van de Montzenroute, een beetje een vergelijkbare situatie met de Betuwelijn destijds, waar 80 percent van de vracht van de binnenvaart afkomstig zou zijn. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat ook die Betuwelijn in een ex-post-MKBA een negatief resultaat liet optekenen.

Dat betekent natuurlijk een domper op de feestvreugde, minister. De IJzeren Rijn was altijd het paradepaardje van een Vlaamse spoorstrategie, maar de MKBA werpt nu een ander licht op de zaak. De vraag is nu in welke mate we daar opnieuw een rendabel verhaal van kunnen maken, bijvoorbeeld door te investeren in extra reizigersvervoer op die verbinding en dies meer.

Ondertussen zit de NMBS/Infrabel ook niet stil. Zij zouden werk maken van een plan-MER voor de tweede goederenspoorontsluiting van de Antwerpse haven. U weet dat in het dossier van 2000 ook plannen werden uitgetekend voor een tweede goederenspoorontsluiting, maar die sloot enkel aan op de Montzenlijn – dus de lijn Lier-Aarschot en zo verder naar Montzen – en voorzag niet in een aansluiting op de IJzeren Rijn.

De NMBS heeft dat dossier weer opgepikt en zou nu een aantal nieuwe tracés onderzoeken, omdat ook het vorige tracé, met het doorkruisen van de Netevallei en de hinder die dat zou veroorzaken in de wijk Kloosterheide, met het doorkruisen van een woonwijk in Emblem enzovoort, niet echt op een maatschappelijk draagvlak kon rekenen, om het nog zacht uit te drukken. Naar verluidt zou NMBS/Infrabel nu aan een aantal alternatieven werken. Eén alternatief is een geboorde tunnel van het vormingsstation tot aan de rotonde in Wommelgem, al dan niet samen met de oostelijke bretel uit het Meccano-plan, de autoverbinding Merksem-Wommelgem, waar de burgemeester van Schoten gisteren nog een lans voor heeft gebroken, ‘als het maar onder de grond zit’. Ik heb vandaag begrepen dat ook Wommelgem zich daarvoor gaat uitspreken.

Van daaruit zou de NMBS dan twee varianten voorzien. Als eerste variant een blijvende geboorde tunnel tussen Wommelgem en Lier, om aan te sluiten op de verbindingen na Lier, en een tweede variant, waarbij men de Krijgsbaan tussen Wommelgem en Mortsel zou ondertunnellen, om dan aan te sluiten op de bestaande lijn Mortsel-Lier.

Uit de IOK-studie blijkt dat bijvoorbeeld de gemeente Nijlen nu opnieuw een oude variant van die tweede goederenspoorverbinding wil laten bestuderen, een variant die genoemd is naar voormalig minister-president Van den Brande, die eigenlijk langs de E313 de trein zou laten doorsporen tot de lijn Lier-Herentals, om dan aansluiting te geven op de IJzeren Rijn. Genoeg stof voor discussie, denk ik.

Minister, hebt u al kennis genomen van de studie van IOK? Wat is uw reactie daarop? Wat is uw reactie op het voorwaardenscheppende kader voor de heractivering van de IJzeren Rijn, dat daarin staat uitgewerkt? Hebt u al kennis genomen van de door Infrabel bestelde maatschappelijke kosten-batenanalyse die vorig jaar werd opgeleverd door Transport and Mobility Leuven en TNO? Deelt u de conclusie uit de studie dat de heractivering van de

IJzeren Rijn leidt tot een nettokost voor de maatschappij, vanuit internationaal perspectief bekeken? Welke gevolgen verbindt u daaraan?

Klopt het dat de NMBS werk maakt van een nieuw plan-MER voor de tweede goederenspoorontsluiting naar de Antwerpse haven, waarin, naast het referentietracé van 2000, ook twee alternatieve verbindingen zouden worden onderzocht? Wat is de stand van zaken in dit dossier? Hoe wordt het Vlaamse Gewest daarbij betrokken? Bent u vragende partij om in dat kader ook het zogenaamde Van den Brande-tracé opnieuw te laten onderzoeken? Welke afstemming vindt er plaats tussen dit plan-MER naar de tweede goederenspoorontsluiting en de aangekondigde plan-MER-studie van AWV rond de E313?

In de bijlage van het IJzeren Rijn-rapport van IOK wordt melding gemaakt van een masterplan tussen de NMBS, De Lijn, de stad Lier en het Vlaamse Gewest. Kunt u daar bijkomende uitleg over geven? Wat is de stand van zaken daarvan? Hebt u al stappen ondernomen om in het kader van een Vlaamse spoorstrategie zelf het heft in handen te nemen om nut en noodzaak van de tweede goederenspoorontsluiting, de heractivering van de IJzeren Rijn en de meekoppeling met reizigersvervoer te laten onderzoeken? Welke investeringen worden daarbij prioritair geacht en werden reeds besproken met de NMBS in het kader van hun nieuwe investeringsprogramma?

De voorzitter: Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten: Voorzitter, minister, collega's, ik wil me graag aansluiten bij de vraag om uitleg van de heer Martens. Ik ben alvast erg benieuwd naar het antwoord van de minister.

Ik wil nog één element toevoegen aan het debat. Op de ministerraad van de Vlaamse Regering van 29 mei 2009 werd een beslissing genomen, op voorstel van de toenmalige viceminister-president Van Mechelen en de ministers Van Brempt en Crevits. Daarin staat: "De Vlaamse Regering gelast de bevoegde ministers om voor de stationsomgevingen van Kortrijk, Turnhout en Lier te onderhandelen met de betrokken stadsbesturen, de NMBS-holding, Infrabel en De Lijn, met het oog op de ondertekening van samenwerkingsovereenkomsten voor die stationsomgevingen. Ze engageert zich om na de ondertekening een globaal masterplan uit te werken met de betrokken partners. Ze keurt het voorstel van medefinanciering van de opmaak van de studies goed."

Ik vertel dat omdat het heel erg verbonden is met het dossier dat de heer Martens aanhaalt. Wat Lier betreft, minister, is de heraanleg van de stationsomgeving immers nauw verbonden met de keuze van het tracé van de tweede spoorontsluiting en de activering van de IJzeren Rijn. Er is eigenlijk één dossier van gemaakt. Infrabel heeft er na die beslissing bij het stadsbestuur van Lier heel erg op aangedrongen om een samenwerkingsovereenkomst te laten goedkeuren in de gemeenteraad, om tot dat masterplan te kunnen overgaan. Dat is ook gebeurd, maar sindsdien is het windstil. En dat verklaart natuurlijk mijn uitermate grote interesse voor het antwoord dat u zult geven aan de heer Martens.

De voorzitter: Mevrouw Deckx heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Deckx: Minister, het zal u niet verwonderen dat ik mij wil aansluiten bij de vragen van de heer Martens en de opmerkingen van mevrouw Vanderpoorten. De Kempen, of toch de gemeenten rond mijn woonplaats, en mijn gemeente Mol zelf zijn heel erg betrokken bij het dossier van de IJzeren Rijn. Wij zijn al lang bekommerd – niet alleen de gemeenten, maar ook de bewoners van de gemeenten – over wat gaat komen. Nu wij vaststellen dat er helemaal geen duidelijkheid is over het economische nut van heel de zaak van de reactivering, vragen wij ons af of het wel een goed idee is om dat tracé te blijven gebruiken.

In de studie die door IOK is uitgevoerd, kunt u vaststellen dat de gemeenten bijzonder veel flankerende maatregelen vragen. Dat is een heel terechte vraag, omdat een groot deel van die

spoorwegen door de dorpskernen lopen. Als je ziet welke bijkomende hinder er zal worden veroorzaakt, niet alleen door het gesloten blijven van overwegen, maar ook qua geluids- en trillingshinder en dergelijke meer, dan denk ik dat die vraag zeer gerechtvaardigd is, en dat er zelfs niet kan worden overwogen tot reactivering zonder gevolg te geven aan die bemerkingen.

In mijn eigen gemeente Mol heeft men schoorvoetend een advies gegeven, maar eigenlijk heeft men nog bedenkingen bij de uitvoering van wat daar is voorgesteld. Dat om maar te zeggen dat het niet zo evident is dat men doorgaat met heel het gebeuren. Ik ben heel erg benieuwd naar uw reactie, minister.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, collega's, 2 weken geleden zijn wij met de Commissie voor Openbare Werken en Mobiliteit en een delegatie van de commissie Maatschappelijke Versnelling op werkbezoek geweest in de Antwerpse haven. We hebben daar de Liefkenshoekspoorwegtunnel en Antwerp Gateway bezocht. We hebben er met een aantal mensen van gedachten gewisseld over een toekomstig Vlaams spoorbeleid.

Er werd toen onder meer gesproken over de tweede spoorwegontsluiting voor de Antwerpse haven en ook over de heractivering van de IJzeren Rijn. Het is in die context, minister, dat de negatieve teneur die door de studie van Transport & Mobility naar voren wordt gebracht, moet worden gerelativeerd. De resultaten van de MKBA die naar voren worden geschoven, vertrekken natuurlijk van een aantal uitgangspunten en vaststellingen die mijns inziens toch wat genuanceerd moeten worden.

De prognoses die in de studie werden verwerkt, zijn heel beperkt gehouden. In de prognoses voor de Antwerpse haven tegen 2030 en ook voor Zeebrugge zijn de volumes waarmee rekening moet worden gehouden, een pakje hoger in de richting van het Ruhrgebied. Het is zo dat we ook merken dat de Montzenroute als een volwaardig alternatief wordt voorgesteld, terwijl we nu al merken dat heel wat spoorwegoperators met bestemming Duisburg, nu al verkiezen om op de Nederlandse Brabantroute te rijden, omdat die een aantal kostenvoordelen heeft en meer ladingen per trein kan realiseren. Men verwijst naar de fysieke karakteristieken van de Montzenroute waardoor men een probleem heeft met de hellingen. Ik meen ook dat er onvoldoende naar de modal shift wordt verwezen in die studie. Men verwacht dat er effectief een serieuze verplaatsing van het wegvervoer naar het spoor zal kunnen plaatsvinden en dat de kostprijs per vervoerde container op de IJzeren Rijn tot 30 percent goedkoper is dan die via de Montzenroute of andere havenspoorroutes. Dat betekent dat we ons met de Antwerpse haven beter kunnen positioneren, zelfs ten opzichte van Rotterdam, omdat we met een lagere kostprijs effectief kunnen zorgen voor het vervoer.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, het zal u niet verbazen dat ik het woord neem om de belangen van mijn regio, de Kempen natuurlijk, te behartigen. Het verrast me dat de heer Martens zich ook ontpopt als een fervente voorstander van de belangen van de regio. *(Opmerkingen)*

In elk geval moeten we ons bewust zijn van de noodzaak van milderende maatregelen voor het project van de IJzeren Rijn, dat hier al tientallen jaren naar voren wordt geschoven en waarover al veel werd gesproken. Op dit ogenblik is er een nieuw element in dit dossier, namelijk de studie van IOK. Daarin wordt het voorwaardenscheppend karakter voor de IJzeren Rijn naar voren gebracht voor de regio Kempen. Het betreft een zevental gemeenten die langs het tracé liggen. Zoals mevrouw Deckx ook al naar voren heeft gebracht, liggen de stationsomgevingen in de dorpen en doorkruisen de spoorlijnen die dorpen en zorgen ze voor een splitsing van die dorpen wanneer de IJzeren Rijn effectief tot 72 à 74 goederenbewegingen per dag zou komen.

IOK heeft de daad bij het woord gevoegd en heeft de studie laten uitvoeren. Ik leg de klemtoon nogmaals op de titel van die studie: “Voorwaardenscheppend kader voor de IJzeren Rijn”. Met andere woorden, alle voorwaarden en maatregelen die in de studie naar voren worden gebracht, zijn maatregelen die als voorwaarden worden gesteld voor de reactivering van die IJzeren Rijn. Het uitgangspunt voor al die voorwaarden, is dat wanneer de IJzeren Rijn wordt gereactiveerd, er niet alleen lasten aan moeten worden verbonden voor de regio Kempen, maar ook lusten. Vanuit de regio wordt dan ook de vraag gesteld dat er ook aandacht wordt besteed aan die lusten. Ik denk in het bijzonder aan één bijkomende frequentie voor personenvervoer naar de regio Kempen en ook aan een betere ontsluiting van het hele gebied, regio Kempen, niet alleen voor het personenvervoer, maar ook voor het goederenvervoer.

In dit verband is het ook belangrijk om te verwijzen naar het tracé gelegen langs de E313 en het Albertkanaal, waar momenteel, tot Meerhout, een goederenlijn ligt. Die kan mijns inziens veel beter worden ontsloten voor de bedrijvigheid in de regio Kempen. Met andere woorden, de studie van IOK vraagt een aantal maatregelen, maar die maatregelen zijn erop gericht om de IJzeren Rijn op dat tracé, langs die dorpskernen en door die stationsomgevingen, leefbaar te maken. Ze zijn er inderdaad op gericht om geluidswerend en trillingswerend te zijn, maar ze voorzien ook in – en dit is belangrijk – een sleufvorming voor de huidige bedding van de sporen om qua barrièrevorming een zekerheid te hebben dat de spoorovergangen verzekerd zijn en gevrijwaard blijven.

Minister, ik wil afsluiten met de duidelijke vragen of er al werk wordt gemaakt van een Vlaamse spoorstrategie, in welke mate er rekening zal worden gehouden met de studie van IOK inzake het voorwaardenscheppend kader en in welke mate er ook wordt gedacht aan lusten voor de ontsluiting van het spoorvervoer naar de regio Kempen, en niet alleen aan lasten.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, ook ik heb kennis genomen van de studie van IOK. IOK is er al 10 jaar mee bezig. Ik vind dat ze vrij laat zijn met het uitbrengen van deze studie waarvan eigenlijk alle randvoorwaarden reeds lang gekend zijn, maar ik ondersteun ze wel. Wat er wordt gezegd over flankerende maatregelen en dorpskernen, dat is evident. Mijn bekommernis betreft de modal shift, want ik wil ook meer vracht op de trein krijgen. Als we de vergelijking maken van de IJzeren Rijn met de Montzenroute, en we zien de onderbezetting ervan, dan lijkt het me een prioriteit om daar ons transport op te krijgen. Ik verwacht dus wel iets van die tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.

Ondertussen zijn we gewoon om met Nederland te onderhandelen over de IJzeren Rijn en de Scheldeverdieping, en we zien dat de transporten in Europa vertrekkende vanuit de havens van Rotterdam en Antwerpen, allemaal oost-west zijn georiënteerd, net als de spoorlijnen en de kanalen. Dus waarom zouden we dan, wetende dat de Montzenroute onderbezet is en dat de Betuwelijn ook onderbezet is, eens geen gesprek op gang brengen om te bekijken of we daar ook onze trafiek op kunnen zetten? Dat is een oefening. Sommige mensen uit havenkringen vinden dat een goed idee, anderen stellen dat het weer een verlies voor de tewerkstelling voor de sector in de haven betekent.

We hebben dat gesprek bij mijn weten nooit goed gevoerd. Ik zou u willen vragen dat we, wanneer we gestalte geven aan dat Vlaams spoorwegbeleid, ook die piste eens onderzoeken en een beetje van naderbij bekijken in hoeverre we de oost-westrelatie richting Duitsland, ook via de Betuwelijn kunnen bewerkstelligen. Dan moeten we al die investeringen waarvan we al lang weten dat ze echt te duur zijn – en dat hebben transporteconomen al jaren vooraf gezegd – echt niet doen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, ik ben zwaar onder de indruk van al deze vragen. Ze zijn begonnen met de vraag van de heer Martens: “bent u op de hoogte van de studie?”. Ik zou daarop geantwoord hebben: “ja”. Voor de mensen die daaraan twijfelen, ik heb ze zelfs bij. Ik geef er u nog wat toelichting daarbij.

Alle betogen hier zijn heel interessant en ik heb goed geluisterd. Een debat daarover is sowieso interessant en toont ook aan, mevrouw Smaers, hoe belangrijk het is om onze eigen spoorstrategie goed te ontwikkelen en te hebben. In het bestek van deze vragen is het echter onmogelijk om nu een hele hoop beschouwingen te geven over de eigen spoorstrategie, maar de voorzitter heeft daarnet gesuggereerd om het hier binnen afzienbare tijd eens over te hebben. We zijn nu een behoeftestrategie aan het maken, lacunes aan het detecteren en aan het bekijken binnen de eigen administratie wat de goede manier is om dit aan te pakken en uiteindelijk te komen tot een eerste ontwerp van bijdrage aan de spoorstrategie in Vlaanderen. We moeten eens bekijken wanneer het een goed moment is om dat hier te bespreken, want ik veronderstel dat u daar graag op voorhand een debat over wilt voeren in plaats van er achteraf mee geconfronteerd te worden.

De studie van IOK is begin maart op het kabinet aangekomen. Ik heb ook gehoord dat in een heel recent verleden Infrabel alle Antwerpse en Limburgse gemeenten bezocht heeft om een toelichting te geven over de stand van zaken in het IJzeren Rijndossier. Tijdens die verschillende vergaderingen en contacten die Infrabel met de lokale overheden had, hebben de gemeenten hun noden ook kenbaar gemaakt. Infrabel heeft me bevestigd dat die noden in grote mate overeenstemmen met wat terug te vinden is in die IOK-studie. Zaak is natuurlijk om rustig te bekijken wat het antwoord kan zijn. De studie dateert van begin maart. Het is belangrijk dat we daar allemaal kennis van nemen en goed nagaan hoe daarop een antwoord kan worden gegeven.

Ik wil u wel melden dat er tot nu toe nog geen beslissing is genomen over de kostenverdeling van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Daarover wordt nog onderhandeld tussen Nederland, Duitsland en België. Infrabel heeft me ook gemeld dat in functie van de evolutie van deze onderhandelingen, de uitwerking van de eventueel milderende maatregelen op Belgisch grondgebied afgehandeld zal worden. Dat is ook de reden waarom Infrabel op pad is geweest en naar al die gemeenten is gegaan.

Mijnheer Martens, die maatschappelijke kosten-batenanalyse die Infrabel besteld heeft bij Transport & Mobility Leuven en bij TNO, is eveneens bekend. U kunt van mij nu niet vragen dat ik daarover persoonlijke beschouwingen geef. Ik zal dat ook niet doen. Het is niet mijn gewoonte om dat te doen. Het is van belang dat het onderzoek samen met Infrabel ten gronde wordt bekeken. Er zijn nog een aantal vragen die daarover blijven bestaan. De heer de Kort heeft er al naar verwezen. In de studie wordt bijvoorbeeld de toename van het spoorverkeer afkomstig van het wegvervoer vrij laag ingeschat, terwijl Vlaanderen juist heel veel belang hecht aan het realiseren van een modal shift. De vraag is ook of de opportuniteiten die de reactivering van de IJzeren Rijn biedt voor de economische ontwikkeling en de ontsluiting van de Kempen en Noord-Limburg, voldoende bekeken worden. Ik weet niet meer precies wie heeft gezegd dat de IOK-studie voorwaardenscheppend is om het wel te doen. Het gaat niet over de bezwaren om het niet te doen, wel wat de voorwaarden zijn om het wel te doen. We moeten er dan ook omzichtig mee omgaan. Ik wil enkel zeggen dat het voor mij belangrijke zaken zijn, waarvan we niet zomaar kunnen zeggen dat ze goed of slecht zijn. We moeten grondig kijken hoe we dat allemaal kunnen oplossen.

Daarnaast vermeldt de MKBA-studie als belangrijkste reden waarom de IJzeren Rijn minder goed scoort het volgende: “De IJzeren Rijn trekt trafiek aan van de bestaande Montzenroute, die actueel inderdaad niet aan zijn theoretisch maximale capaciteit zit.” Men meldt me dat die zogenaamde driehoek Aarschot een knelpunt vormt op Belgisch grondgebied. Investerings zijn hier noodzakelijk wil men toekomstige capaciteitsproblemen vermijden. In de MKBA wordt als het ware aangenomen dat deze investeringen al zijn gebeurd. Die investeringen

moeten natuurlijk nog gedaan worden. Het spoorverkeer dat zich situeert op het baanvak Lier-Aarschot is nu zeer intensief, zowel voor goederen als personen. We kunnen niet zomaar zeggen dat we morgen op die lijn volle bak zullen investeren. Dat zijn toch vragen die rijzen bij de eerste screening van die MBKA. Het gaat dus om twee waardevolle pakketten, waarbij we samen met Infrabel zeer zorgvuldig moeten nagaan wat de resterende vragen zijn.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en in het ontwerp van mobiliteitsplan Vlaanderen wordt een tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen beoogd. Men wil daarmee de bestaande spoorlijn 15 Antwerpen-Lier-Herentals-Neerpelt ontlasten, zeker voor goederen, die vanuit de Antwerpse haven naar het zuiden vervoerd worden.

U weet ook dat Infrabel op dit ogenblik de aanbesteding voorbereidt voor de opmaak van een nieuwe plan-MER voor de tweede spoorontsluiting. In die plan-MER worden drie alternatieven onderzocht worden: het geoptimaliseerd tracé 2000-2002; de geboorde oplossing vanaf het Albertkanaal van Schoten tot Lier; het tracé R11 langs Deurne naar Lier. Infrabel heeft mij op de hoogte gebracht van wat ze wenst te doen. Vandaar dat ik aan mijn administratie heb gevraagd de nodige stappen te zetten en te zorgen voor de afstemming van de verschillende plan-MER's.

Het resultaat van mijn vraag is dat een ambtelijke werkgroep is gevormd, die de onderlinge afstemming van beide projecten, zowel qua inhoud als qua timing, begeleidt. Naast mijn eigen administratie zijn daarin ook de administraties Leefmilieu, Energie en Natuur, Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, Mobiliteit en Openbare Werken, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Ondernemen, het Agentschap Natuur en Bos en Infrabel vertegenwoordigd.

De voorbereiding van het bestek voor de plan-MER tweede havenontsluiting volgens het integratiespoor geschiedt op die manier op een vrij geïntegreerde wijze. De afstemming met andere belangrijke dossiers, zoals het Economisch Netwerk Albertkanaal en de E313, is hierbij essentieel. U weet dat sinds 2009 de tactische studie E313 is afgewerkt. Daarnaast is er ook het coördinatieplatform van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Men doet daar wel wat inspanningen. Ook voor de E313 is er een plan-MER nodig, waarbij alles met elkaar wordt gelinkt. Het is van belang dat het geïntegreerd, gesynchroniseerd gebeurt en dat de plannen niet met elkaar botsen.

Het zogenaamde Van den Brande-tracé is een bijkomende complementaire spoorlijn die treinen laat sporen vanuit Wommelgem langs het Albertkanaal en de E313, om vervolgens aan te sluiten op de lijn Lier-Herentals. Dat tracé is niet opgenomen in de milieubeoordeling van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen omdat het geen volwaardig alternatief vormt voor de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.

Mevrouw Vanderpoorten, mijnheer Martens, de Vlaamse Regering besliste in mei 2009 dat er voor de stationsomgevingen Kortrijk, Turnhout-Zuid en Lier globale en geïntegreerde ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën moeten worden uitgewerkt en dat moet worden meegewerkt aan een globaal masterplan. In functie daarvan moet een samenwerkingsovereenkomst per stationsomgeving opgemaakt worden met de spoorwegondernemingen, De Lijn, de betrokken steden en het Vlaamse Gewest. Het gaat om diverse beleidsdomeinen. Het is de bedoeling dat men binnen de respectieve stuurgroepen tot een globaal masterplan komt. Ik kan vandaag bevestigen dat de samenwerkingsovereenkomst van Lier is opgesteld. Ze zal door mij aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd zodra het dossier volledig klaar is. Ik weet niet wat de precieze stand van zaken is. U zegt dat het windstil is. Ik wil wel laten nagaan of er bottlenecks zijn. Het is absoluut niet de bedoeling dat er een vertraging optreedt.

Ik heb daarnet al even gealludeerd op de spoorstrategie. Er is een eerste overleg geweest met Infrabel en de NMBS. Daarmee vertel ik u niets nieuws. Ik heb dat al gezegd. Vervolgens hebben we binnen de eigen administratie gekeken hoe dat nu op een gecoördineerde manier moet worden aangepakt. Inzake de logistiek wordt bijvoorbeeld overleg gepleegd met de

havens. Er moet ook administratieoverschrijdend gewerkt worden. Dat is de reden waarom er een stappenplan is opgesteld. De behoeften kunnen in kaart worden gebracht. Er wordt nagegaan wat de lacunes zijn en welke gegevens we nodig hebben. Naast wat wij willen, is ook de visie van Europa belangrijk. Europa is eveneens bezig met een aantal ontwikkelingen in verband met het spoor. We mogen de trein niet missen. Het is de bedoeling klaar te zijn met dat eerste ontwerp bijdrage aan de spoorstrategie in Vlaanderen. Het zou nuttig zijn als we dat hier op termijn nog eens als zelfstandig geheel bekijken.

Het is voor mij van belang om voor de studies, de MKBA en de studie van IOK, aftoetsingen met Infrabel te doen. Er is ook gevraagd wat de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen betekent voor de ontlasting van de bestaande spoorlijn 15 Antwerpen-Lier-Herentals-Neerpelt voor goederen. Het is de bedoeling dat als er capaciteit vrijkomt, dat die zou kunnen worden ingezet voor personenvervoer. Dat lijkt me evident. Dat aspect moeten we blijven koesteren.

Mijnheer Martens, op 7 juli 2008 stelde u een vraag om uitleg over de tweede spoortoegang van de haven van Antwerpen en het voordeel voor de reizigers in die regio. Ik heb u toen gezegd dat ik opdracht heb gegeven aan de stuurgroep E313 om het personenvervoer te bekijken in de fase van inventarisatie, maatregelen en scenario's. Het syntheserapport heeft aandacht besteed aan de knelpunten, de toekomstperspectieven via modelonderzoek en heeft de mogelijke oplossingen van de problemen rond de E313 geanalyseerd. Het heeft ook zaken nauwkeurig in kaart gebracht.

Op 30 oktober 2009 heb ik de Vlaamse Regering van al deze zaken in kennis gesteld. Er zijn nog geen beslissingen genomen. Mevrouw Smaers, u hebt daarover ook al eens een vraag gesteld. Het debat van vandaag maakt nog eens duidelijk dat we het globaal moeten bekijken en de juiste keuzes maken voor alle modi en voor alle projecten die vandaag op tafel liggen.

De heer Bart Martens: Ik dank u voor uw antwoord, minister. Ik heb begrepen dat Infrabel de toer van de gemeenten gedaan heeft of aan het doen is en min of meer op dezelfde flankerende maatregelen uitkomt als die die zijn uitgewerkt in de IOK-studie. Minister, minister Vanackere heeft geantwoord in de Kamer dat voor de investeringen in België 40 miljoen euro is uitgetrokken. Ik vrees dat dat serieus ontoereikend zal zijn om al die flankerende maatregelen te kunnen financieren. Er is sprake van fly-overs, een omleiding rond Herentals, geluidsmuren, sleuven, elektrificatie, verdubbeling vanaf Mol enzovoort. Dat gaat om een pak meer geld dan die 40 miljoen euro van minister Vanackere. Ik wil wel zien wat er uiteindelijk van komt. Infrabel kan nu wel zeggen dat ze op dezelfde flankerende maatregelen uitkomen, als die uiteindelijk niet worden uitgevoerd, staan we daar.

Mijnheer de Kort, als dat potentieel veel groter is, zal ook de hinder veel groter zijn. De studie van IOK gaat nu uit van 72 goederentreinen per dag. Er zijn inderdaad in het verleden studies geweest, ook van NEA in samenwerking met de Universiteit Antwerpen, die op 115 treinen per dag kwamen. Dat betekent wel dat de wachttijden aan de overwegen en dergelijke evenredig toenemen. Dat is een tweesnijdend zwaard. Langs de ene kant wordt het project misschien rendabeler, maar langs de andere kant neemt de overlast toe en zijn er misschien nog veel meer flankerende maatregelen nodig.

Minister, u zegt dat Infrabel in de plan-MER drie tracés zal onderzoeken: het verbeterd tracé uit 2000 en de twee alternatieven die ik daarnet heb aangestipt. Ik vind het vreemd dat men het Van den Brande-tracé zo snel weggooit. Als je het meent met die IJzeren Rijn en denkt dat je die 72 goederentreinen daarop kunt laten rijden, hoeft je die omweg via Lier niet meer te maken. Dan kun je het leeuwendeel van die goederentrafiëk van de huidige bestaande verbinding tussen Berchem, Mortsel en Lier weghalen. Ik heb de indruk dat de NMBS nog altijd met de Montzenroute als een voorkeursroute, ook voor het oost-westverkeer, blijft zitten. In een plan-MER moet het bespreekbaar zijn om nog andere alternatieven verder te onderzoeken.

Minister, op die koppeling met het reizigersvervoer moeten we vanuit Vlaanderen drukken. Tweederde van het autoverkeer op de ring is bestemmingsverkeer van of naar Antwerpen. Er is dus nog een enorm potentieel om automobilisten op de trein of op de tram te krijgen. Daarvan moeten we vanuit Vlaanderen een hard punt maken.

Mevrouw Smaers, ik ben inderdaad geïnteresseerd in de treinen naar of van de Kempen. Ik zou ook liever hebben dat de mensen uit de Kempen die nu op de E313 anderhalf uur staan te bumperen om naar Antwerpen te komen, hun wagen daar kunnen achterlaten en op een performante manier met het spoor naar Antwerpen kunnen komen. Dat bespaart ons ook heel wat verkeersdrukke in Antwerpen.

De koppeling van de plan-MER aan de E313 is niet enkel noodzakelijk, zoals u hebt aangehaald, minister, om het potentieel van het treinverkeer voor reizigers te laten bestuderen, maar ook om te kijken in welke mate al die infrastructuurwerken in dat profiel van de E313 zijn in te passen. Er is in die tactische studie sprake van bijkomende rijstroken. In het referentiealternatief van de NMBS en nog veel meer in het Van den Brandetracé is er sprake van het meelopen van die spoorlijn met de E313. U zult niet alles kunnen realiseren binnen de beschikbare ruimte daar, u zult keuzes moeten maken. Daarom is het noodzakelijk om plan-MER E313 en plan-MER tweede goederenspoorverbinding op elkaar af te stemmen.

Mevrouw Griet Smaers: Ik vind het een goede suggestie om een debat te houden over de Vlaamse spoorstrategie. Dan kunnen we dit verhaal er volledig in meenemen.

De voorzitter: Dat is de bedoeling.

De heer Dirk de Kort: Ik wou hetzelfde zeggen over de Vlaamse spoorstrategie. Minister, u hebt verwezen naar lopende studies over de E313. De MER moet daarvoor worden opgeleverd, kortelings ook voor de tweede spoorwegontsluiting. Op dit moment hoort het departement Ruimtelijke Ordening ook een aantal gemeentebesturen. Dat is opgesplitst in een groep uit de Antwerpse en een uit de Limburgse regio. Het gaat over het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Men verwijst net naar die twee studies waarin wordt gezegd dat er eerst een mobiliteitsoplossing moet zijn voor er een verdere beslissing wordt genomen over het aanleggen van het bedrijventerrein. Ik hoop dat het verder in die richting gaat: eerst een mobiliteitsoplossing, voor het probleem in die regio verder wordt vergroot.

Mevrouw Kathleen Deckx: Minister, ik moet eerlijk zeggen dat uw antwoord mijn ongerustheid niet tempert. Ik ben ook grote voorstander van het algemene debat. Ik pleit ervoor om te voorkomen dat de treinen zouden gaan rijden zonder dat de flankerende maatregelen worden uitgevoerd. Als ik hoor welk budget vandaag wordt uitgetrokken, ben ik heel ongerust. Dit is echt een ramp voor onze regio. Ik durf dat hier zo wel te stellen. Ik vrees voor de gevolgen.

Mevrouw Smaers, u zegt dat het personenvervoer vanuit de Kempen en de elektrificatie zeker moeten worden meegenomen als voorwaarden voor het realiseren van extra goederenvervoer. Dat volg ik wel, maar ik denk niet dat dat als pasmunt mag worden gebruikt. Wij hebben als regio absoluut recht op die uitbreiding van dat personenvervoer en die elektrificatie, in vergelijking met andere regio's van Vlaanderen. Dat hoeft niet per se te worden gekoppeld aan het heractiveren van de IJzeren Rijn.

De heer Dirk Peeters: Minister, u hebt niets gezegd over mijn suggestie voor een gesprek met Nederland over de Betuwelijn. Het is moeilijk praten met Nederlanders, dat weet ik wel. De Nederlandse spoorwegen zijn ook de gemakkelijkste niet. Ik heb er ook ooit contacten mee gehad. Het lijkt me toch een oefening waard, zeker als we het debat nog eens uitvoerig gaan voeren over de Vlaamse spoorstrategie. Dan moeten we dat zeker nog eens bekijken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Pas als ik hier vandaag zou zeggen dat u allemaal gerust kunt zijn, zou er reden tot ongerustheid zijn. Het zijn dossiers die over grote infrastructuurwerken gaan. We moeten die dossiers met zeer veel zorg behandelen en nagaan wat de kwaliteiten zijn. Ik

heb het gevoel dat zodra een maatschappelijke kosten-batenanalyse er ligt, daar geen vragen meer over gesteld mogen worden. Over een ander dossier moeten dan weer extra veel vragen worden gesteld. Ik vind dat we dat een beetje nuchter moeten bekijken. Als er pertinente vragen zijn, dan moeten we daar antwoorden op zoeken.

Mevrouw Deckx, ik lees toch juist: IOK, voorwaarden-scheppend kader voor de ingebruikname? Het ene is aan het andere gelinkt. Het is belangrijk dat dit bestaat. Infrabel, en dan pik ik in op wat de heer Martens zei, heeft gezegd dat wat hierin staat, is wat we hebben gehoord bij de gemeenten. Dat betekent dat Infrabel de zorgen die daarin staan, heeft meegekregen. Wanneer er wordt gediscussieerd over een kostenverdeling, lijkt me dat evident. Vandaar dat ik tot tweemaal toe gezegd heb dat het voor beide projecten belangrijk lijkt dat Vlaanderen verder zorgzaam overleg pleegt met Infrabel.

Er zijn grote projecten waarover nagedacht wordt. Het is niet omdat men over iets nadenkt dat men daar ook bang voor moet worden. We moeten gewoon zorgzaam zijn en rekening houden met alle mogelijke factoren. Dat is wat ik u vandaag heb proberen duidelijk te maken. Ik heb begrepen dat daar op het gepaste moment een vervolg aan gebreed wordt.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik kijk uit naar die Vlaamse spoorstrategie. Ik denk ook dat andere dossiers zoals goederenspoorlijn 11 daarin moeten worden meegenomen. Ik hoop dat u in uw regelmatig overleg met de NMBS zult pleiten voor de nodige middelen voor flankerende maatregelen, indien de IJzeren Rijn opnieuw zou worden geactiveerd. Destijds hebben we ook voorwaarden gesteld aan de hst-verbinding langs de E19, ook op het vlak van ecoducten. Welnu, een aantal van die ecoducten is nog altijd niet gerealiseerd hoewel we die destijds als voorwaarde hadden opgelegd. We moeten dus zeker zijn en garanties hebben dat, voor er een heringebruikname komt, de middelen er zijn om die milderende maatregelen te financieren.

De voorzitter: We zullen die spoorstrategie opnemen in de regeling van de werkzaamheden. We zullen ook aan ons eigen parlementair informatiecentrum vragen om een oplijsting te maken. We hebben hier een decreet van de voorlaatste regering dat past in de spoorstrategie. Daarbij was co- en prefinanciering bedoeld als hefboom om heel snel een aantal spoorwerken die Vlaanderen prioritair vond maar die niet in de 60/40-verdeling zaten, op te nemen. We komen dus nog terug op die Vlaamse spoorstrategie.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de N76 Westerring in Genk

De voorzitter: Het betreft hier een schriftelijke vraag die is omgezet in een vraag om uitleg.

De heer Janssens krijgt het antwoord daarop, dat zal worden toegevoegd aan het verslag. Hij heeft wel nog een vraag over de ongevallen.

De heer Chris Janssens: Minister, in een antwoord op een andere schriftelijke vraag over ongevallen op gewestwegen stond dat u daar niet over beschikte en dat ik me moest wenden tot het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS). Als u een mobiliteitsbeleid voert, dan kan het toch niet anders dan dat u over die gegevens beschikt. U kunt of wilt die blijkbaar niet bezorgen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Sinds begin maart 2010 heb ik geactualiseerde lijsten met gegevens over ongevallen in mijn bezit. Die lijsten worden via de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, de opvolger van het vroegere NIS, verkregen. Ze worden slechts

verkregen na voorafgaand advies van de Privacycommissie en ze mogen niet verder worden verspreid. Er zijn dus nieuwe gegevens beschikbaar voor de Kuilenstraat en de Nieuwe Kuilenweg. Het probleem is echter dat ik u ze niet kan bezorgen, volgens wat hier in mijn schriftelijke antwoord staat.

Ik ben wel bereid om dat eens te laten nakijken, want er staan bijvoorbeeld geen namen in. Indien blijkt dat dit niet correct is, dan bezorg ik u die gegevens. Indien blijkt dat ik ze niet verder mag verspreiden, zult u zelf een aanvraag moeten doen.

De heer Chris Janssens: Ik kan daar voorlopig vrede mee nemen op voorwaarde dat u dat effectief laat navragen. Ook wat die andere schriftelijke vraag betreft, wacht ik voorlopig uw antwoord af. Ik kan dan eventueel overwegen om mijn vraag opnieuw in te dienen.

Ik heb helemaal niet geïnformeerd maar namen, enkel naar de statistieken over de gewestweden tout court.

De voorzitter: Ik heb trouwens destijds een vraag gesteld over de N78 en ik heb die ongevallencijfers wel gekregen.

Minister Hilde Crevits: Dat is heel vreemd. Ik zie eigenlijk geen enkele reden waarom ik die gegevens niet zou mogen geven.

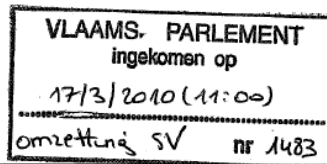
De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

BIJLAGEN

Bijlage 1**Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de N76 Westerring in Genk**

VLAAMS PARLEMENT
 □ SCHRIFTELIJKE VRAGEN



HILDE CREVITS
 VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vraag nr. 389
 van 11 februari 2010
 van CHRIS JANSSENS

N76 Westerring Genk - Verkeersveiligheid

De verkeerssituatie aan de Westerring (N76) in Genk wordt met de dag onveilig. De (zware) verkeersongevallen stapelen zich op en vereisen een dringende aanpak. Alleen al de voorbije drie maanden lieten drie mensen het leven ten gevolge van een verkeersongeval. Vooral de kruispunten aan de Kuilenstraat en de Nieuwe Kuilenweg eisen een zware tol. De afgelopen jaren eiste deze weg al veel mensenlevens. Het totale aantal ongevallen met doden en zwaargewonden ligt zeer hoog.

De Westerring is een gewestweg en valt dus onder de bevoegdheid van het Agentschap Wegen en Verkeer. De Westerring is in de vorige legislatuur door de bevoegde minister opgenomen in de lijst gevaarlijke punten die dringend weggevoerd dienden te worden.

Deze gewestweg vormt al jaren het onderwerp van discussies (tussen de verschillende overheden) over verkeersveiligheid.

Na elk (dodelijk) ongeval vernemen we dat er dringend maatregelen genomen moeten worden. Toch blijft de situatie zeer verkeersonveilig.

1. Wat is de stand van zaken in dit dossier (N76)? Welke aanbestedingen zijn reeds gebeurd, wat is reeds uitgevoerd, wat heeft één en ander gekost en/of hoe worden zij gebudgetteerd?
2. Beschikt de minister over recente ongevallenstatistieken m.b.t. de N76? Graag een overzicht vanaf het jaar 2000, met vermelding van de aard van de ongevallen (dodelijke afloop, zwaargewonden, lichtgewonden, materiële schade, ...).
3. Welke ingrepen werden er uitgevoerd ter bevordering van de verkeersveiligheid op de N76 sinds het jaar 2000? Graag een gedetailleerd overzicht met vermelding van de kostprijs per ingreep.
4. Op basis van welke studies of onderzoeken werden deze ingrepen uitgevoerd? Graag een gedetailleerd overzicht.
5. Welke maatregelen en ingrepen zitten er momenteel in de planning voor de N76, zowel op korte als op lange termijn? Op basis van welke studies? Graag een overzicht met tijdsschema.
6. Heeft de stad Genk in het verleden de problematiek van de gewestweg N76 op Genks grondgebied aangekaart bij de minister van Openbare Werken? Heeft de stad Genk concrete ingrepen aangevraagd? Zo ja, welke?
7. Op welke wijze wordt er inzake een opvolging van de situatie en de geplande maatregelen overleg gepleegd met de betrokken lokale besturen?

8. Klopt het dat de uitvoering van het project reeds vertraging heeft opgelopen ten gevolge van vertragingen bij het uitvoeren van noodzakelijke onteigeningen? Zo ja, in welk mate en om welke redenen?

Bijlage 2**Antwoord van de minister Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken**

VLAAMS PARLEMENT
VRAAG OM UITLEG

HILDE CREVITS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vraag nr. 1483
van 11 februari 2010
van CHRIS JANSSENS

N76 Westerring Genk - Verkeersveiligheid

1. Wat is de stand van zaken in dit dossier (N76)? Welke aanbestedingen zijn reeds gebeurd, wat is reeds uitgevoerd, wat heeft één en ander gekost en/of hoe worden zij gebudgetteerd?

De N76 heeft 7 verschillende kruispunten die onder het gevaarlijke punten programma vallen:

3 kruispunten zijn aangepakt:

- Op het kruispunt met de Achterstraat werd de klassiek driekleurige lichten omgebouwd tot een conflictvrije regeling (conflictvrij op de hoofdas – met optimalisatie van de doorstroming op de Achterstraat, kostprijs 256.902,97 euro).
- Bij het kruispunt met de Zuiderring (kostprijs 168.335,68€) zijn de klassieke driekleurige lichten omgebouwd tot een conflictvrije regeling (conflictvrij op de hoofdas - met integratie van een invoegstrook op de N76 vanuit de Zuiderring)
- Bij het kruispunt met de H. Fordlaan zijn twee fietstunnels gerealiseerd en zijn ook de verkeerslichten aangepast (kostprijs 4.980.262,46€)

1 project is lopende

- Op het kruispunt met de Bosdel zijn de klassieke verkeerlichten omgebouwd tot een conflictvrije regeling (conflictvrij op de hoofdas – met integratie van bypassen).

Er dient nog enkel een nieuwe toplaag te komen op het kruispunt. Dit is voorzien om 's nachts uit te voeren in het kader van minder hinder. Uiteraard hebben we ten gevolge van de strenge winter die asfaltering geschorst tot we voldoende zachte nachten hebben om kwalitatief werk te kunnen verrichten. De werken staan ingepland voor een van de komende weken maar dit kan natuurlijk nog schuiven indien het weer geen kwalitatieve uitvoering toelaat tijdens die nachten. De aannemer zal nu reeds de overtallige signalisatie wegnemen (kostprijs 410.664,26€)

2. Beschikt de minister over recente ongevallenstatistieken m.b.t. de N76? Graag een overzicht vanaf het jaar 2000, met vermelding van de aard van de ongevallen (dodelijke afloop, zwaargewonden, lichtgewonden, materiële schade, ...).

De geactualiseerde lijsten met ongevalsgegevens voor de jaren 2006 en 2007 zijn beschikbaar sinds begin maart 2010.

Deze lijsten worden verkregen via de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI), de opvolger van het vroegere NIS. Deze gegevens worden slechts verkregen na voorafgaand advies van de privacycommissie, en mogen dan ook niet verder verspreid worden.

Voor de Kuilenstraat en Nieuwe Kuilenweg zijn de recente gegevens beschikbaar bij de politiezone GAOZ.

3. Welke ingrepen werden er uitgevoerd ter bevordering van de verkeersveiligheid op de N76 sinds het jaar 2000? Graag een gedetailleerd overzicht met vermelding van de kostprijs per ingreep.

Buiten de ingrepen vermeld in antwoord 1. werd op de N76 in Genk ook het kruispunt met de Forirstraat voorzien van verkeerslichten (200.000€). Dit werk werd uitgevoerd in 2006.

4. Op basis van welke studies of onderzoeken werden deze ingrepen uitgevoerd? Graag een gedetailleerd overzicht.

In het kader van het wegwerken van de gevaarlijke punten werden voor deze projecten start- en projectnota's opgemaakt en door de PAC (Provinciale Audit Commissie) en PCV (Provinciale commissie Verkeersveiligheid) conform verklaard. In deze nota's worden de ongevallencijfers, intensiteiten, enz. geanalyseerd en daaruit worden de meest aangewezen oplossingen afgeleid.

Op de PCV van 14.07.1999 zijn de finale beslissingen genomen voor de kruispunten met de Bosdel en de Zuiderring.

Op het PAC van 26.10.2004 is de startnota voor de kruispunten met de nieuwe Kuilenweg en Kuilenstraat conform verklaard. Dit project bevindt zich nog in de ontwerpfase.

Op de PCV van 28.10.2004 is de finale beslissing genomen voor het kruispunt met de Achterstraat.

Op het PAC van 26.04.2005 is de finale beslissing genomen voor het kruispunt met de H. Fordlaan.

Op het PCV van 05.07.2007 is de finale beslissing genomen voor het kruispunt met de Europalaan.

Als u een gedetailleerd overzicht wenst van de verschillende projecten, kan ik u die altijd bezorgen.

5. Welke maatregelen en ingrepen zitten er momenteel in de planning voor de N76, zowel op korte als op lange termijn? Op basis van welke studies? Graag een overzicht met tijdschema.

Voor het project N76-Europalaan is het ontwerp dossier bijna klaar. Het betreft een aanpassing van de conflictvrije regeling met optimalisering van het kruispunt. Pas als alle onteigeningen klaar zijn kan de aanbesteding worden gehouden. Indien mogelijk wordt de aanbesteding nog eind 2010 georganiseerd, zodat de werken in 2011 kunnen plaats vinden.

In de definitieve toestand komt er een fietstunnel aan de Kuilenstraat en een onderdoorgang voor alle verkeer met volledige uitwisseling, dit is met op- en afritten, met de N76 aan de Nieuwe Kuilenweg. De plannen voor de definitieve herinrichting van deze kruispunten worden nu uitgewerkt evenals de procedures voor onteigening. Het onteigeningsplan zal kortelings worden overgemaakt aan het federale aankoopcomité voor raming.

Om de veiligheid op deze kruispunten te verbeteren totdat de projecten definitief worden uitgevoerd zullen volgende maatregelen worden uitgevoerd tegen het bouwverlof 2010 :

N76 x Nieuwe Kuilenweg: (mp. 22.971)

- voorlopige driekleurige lichten in afwachting van realisatie definitief ontwerp ;
- infrastructuraanpassingen tot een minimum beperkt;
- semi-conflictvrije regeling, gelet op het feit dat andere verkeerslichten op de

- N76 ook semi-conflictvrij zijn;
- snelheid afbouwen naar 70 km/u voor vrachtwagens (+3,5 ton) ter hoogte van de verkeerslichten (uniform met de overige verkeerslichten op de N76) ;
- aandacht besteden aan de voorsignalisatie om kop-staart botsingen tot een minimum te beperken.

N76 x Kuilenstraat: (mp. 22.500)

- afsluiten van de middenberm;
- oversteken van fietsers en voetgangers opheffen, markeringen verwijderen ;
- oneigenlijk gebruik onmogelijk maken door obstakels ;
- fietsers en voetgangers omleiden.

6. Heeft de stad Genk in het verleden de problematiek van de gewestweg N76 op Genks grondgebied aangekaart bij de minister van Openbare Werken? Heeft de stad Genk concrete ingrepen aangevraagd? Zo ja, welke?

Er is halfjaarlijks overleg tussen de stad Genk en AWW, waarbij ook de situatie op de N76 aangekaart werd. Het kabinet wordt geïnformeerd over de dossiers die hier besproken worden.

7. Op welke wijze wordt er inzake een opvolging van de situatie en de geplande maatregelen overleg gepleegd met de betrokken lokale besturen?

Zoals bij andere lokale besturen, zijn er regelmatig overlegmomenten met de stad Genk waarbij alle projecten en studies in de stad worden opgevolgd.

8. Klopt het dat de uitvoering van het project reeds vertraging heeft opgelopen ten gevolge van vertragingen bij het uitvoeren van noodzakelijke onteigeningen? Zo ja, in welk mate en om welke redenen?

Hoewel er binnen het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' een versnelling werd gerealiseerd m.b.t. de doorlooptijd van de onteigeningsprocedure, blijft dit een van de knelpunten in de timing van de uitvoering van deze projecten..

■