

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



Zitting 2000-2001

28 juni 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het stimuleren van autoluwe initiatieven

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Vervoer, over de verkeersveiligheid van voetgangers op autowegparkings

Vraag om uitleg van de heer André Moreau tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het plaatsen van geluidswerende schermen langs de E40

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aankoop van nieuwe trams door De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van de ringwegen rond dorpskernen, meer specifiek de ringweg rond Herselt

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over de recente uitspraken van de minister over mobiliteit en prijsbeleid

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams Mobiliteitsplan en het rekeningrijden

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdeling van het exploitatie-deficit van het Brusselse GEN

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doorstromingsproblemen van het openbaar vervoer

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 28 juni 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.05 uur.*

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het stimuleren van autoluwe initiatieven

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het stimuleren van autoluwe initiatieven.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijnheer de commissiesecretaris, mijnheer de kabinetschef, mijnheer de verslaggever – en daarmee heb ik alle aanwezigen opgesomd -, uit berichten in de lokale pers blijkt dat hier en daar schepencolleges de vraag krijgen of de gemeente zal deelnemen aan de autoluwe dag. De European Car Free Day vindt dit jaar plaats op 22 september, tijdens de Week van de Vervoering. Deze actie heeft als doel de aandacht te vestigen op de negatieve gevolgen van het autogebruik, zoals filevorming en vervuiling. Men probeert zo een mentaliteitswijziging in de hand te werken, en de aandacht erop te vestigen dat er nog andere vervoersmiddelen bestaan, die veiliger zijn en beter voor het milieu.

Vorig jaar viel de Belgische deelname aan dit initiatief nogal tegen. Overigens presteerde Wallonië beter dan Vlaanderen. Slechts negen gemeenten deden mee en organiseerden een aantal vrij beperkte acties : ze bakenden zones af waarin voetgangers, skaters en fietsers absolute voorrang had-

den. Gent was het meest opvallende voorbeeld in Vlaanderen : de hele oude stadskern werd autoluw gemaakt. Al bij al was de Vlaamse deelname belabberd. Vandaar dat de Vlaamse parlementsleden initiatieven hebben genomen om daar verandering in te brengen.

Autoluwe dagen zijn natuurlijk eenmalig. Daarom wordt wel eens gezegd dat ze slechts in beperkte mate kunnen bijdragen aan een duurzame mobiliteit. Eén keer een autoluwe dag organiseren, zou maar weinig uithalen. Mijns inziens kunnen ze echter de aanzet vormen van een grotere bewustwording. Ze hebben een waardevolle sensibiliserende functie.

Momenteel worden er al voorbereidingen getroffen voor de Europese autovrije dag van 2002. Twee groene burgemeesters hebben verklaard dat ze samen met de groene schepenen van een dertigtal groene gemeenten aan de kar willen trekken om een echte autoloze dag in Vlaanderen tot stand te brengen.

Voor 2001 heeft men bewust gekozen voor een autoluwe dag. Het is op 22 september immers toevaltig ook de Dag van de Klant. Aan de vragen die in de schepencolleges worden gesteld, kan men merken dat er wordt gearzeld om op de Dag van de Klant het centrum autovrij te maken. Zoals altijd wordt er gevreesd dat dat een negatieve impact op de consumptie zou hebben. In feite zou men dergelijke initiatieven moeten aangrijpen om de middenstand duidelijk te maken dat voetgangers en fietsers meer uitgeven dan klanten die met de auto komen. Dat blijkt uit recent onderzoek, ook al lijkt het op het eerste gezicht verrassend.

De angst voor autovrije zones zit er echter diep in. Als er in een dorp of een stadskern nog vijftien parkeerplaatsen overblijven, dan zal de middenstand een ware oorlog uitvechten met het schepencollege om die te behouden, hoewel wetenschap-

Decaluwe

pers hebben aangetoond dat het autovrij maken van een commercieel gebied een positief effect heeft op het koopgedrag. In feite is een autoluwe dag samen met de Dag van de Klant dus een perfecte combinatie.

Vorig jaar stelde de CVP-fractie in het Vlaams Parlement voor om de Europese autovrije dag beter te ondersteunen in Vlaanderen. De meerderheidsfracties waren toen niet bijster enthousiast. Toch zijn we erin geslaagd om het Vlaams Parlement unaniem achter onze resolutie te scharen. Meer dan een jaar later is aan deze resolutie nog maar weinig gevolg gegeven. Dit jaar is de belangstelling voor de autovrije dag verdrievoudigd : we gaan van twee naar zes gemeenten, nog steeds een heel mager resultaat dus. Bovendien worden deze gemeenten niet autovrij, maar autoluw gemaakt.

Een aantal lokale overheden hebben ons gemeld dat ze heel moeilijk een echte autovrije dag kunnen inrichten omdat ze niet bevoegd zijn om de gewestwegen autovrij te maken. Veel gewestwegen lopen nog door dorpskernen. We proberen al jaren om die delen van de gewestwegen onder bepaalde voorwaarden terug te geven aan de lokale overheden. Dat lijkt me een logische oplossing. Momenteel is dat echter nog niet gebeurd voor het overgrote deel van de gewestwegen.

Hoewel onze resolutie een aantal concrete voorstellen inhoudt, is de Vlaamse regering er niet in geslaagd ze in praktijk te brengen. De bevolking heeft nog maar weinig gevoeld van die resolutie. Natuurlijk kan men geen totale ommekeer tot stand brengen in één jaar tijd. We vroegen aan de regering om de steden en gemeenten te stimuleren om meer autoluwe initiatieven te nemen. Dat is dus al een afzwakking van de Europese actie. In de praktijk dwarsboomt de hoge overheid gemeentelijke initiatieven meer dan dat ze ze ondersteunt, om het sterk uit te drukken. Haar medewerking is alleszins ver te zoeken. Ook de meerderheid voelt dat aan. Een van de meerderheidspartijen presenteerde een wetsvoorstel om aan de gemeenten het recht te geven om autovrije dagen te organiseren. Op die manier zou het onmogelijk worden dat een hogere overheid zo'n initiatief verhindert met een veto.

September komt eraan. Ik heb niet de illusie dat in 2001 een massa gemeenten de autovrije dag zal invoeren. De Vlaamse regering mag echter niet achterblijven voor de autovrije dag in 2002 : ze wordt geruggesteund door een unaniem goedgekeurde

resolutie en de groenen werken aan een grotere bewustwording rond dit thema. Er moet meer geld komen voor initiatieven op dit vlak.

Mijnheer de minister, welke inspanningen heeft de Vlaamse regering al gedaan ? Welke initiatieven worden voorbereid in uitvoering van de Vlaamse resolutie ? Op welke manier zal de Vlaamse regering gemeentelijke initiatieven voor een autovrije dag ondersteunen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, bij initiatieven in het kader van de European Car Free Day moet met een aantal zaken rekening worden gehouden. Het aantal deelnemende gemeenten is inderdaad niet heel groot. We mogen echter niet vergeten dat dit soort acties moet groeien in de loop der jaren.

Ook in Wallonië nemen geen tientallen steden aan deze actie deel. In overleg met het kabinet van mevrouw Durant werd gezocht naar meer mogelijkheden om de actie in België meer ingang te doen vinden. De gemeenten in Vlaanderen die vermeld staan in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ontvingen een brief van mevrouw Durant en mij waarin hen werd gevraagd om aan deze Car Free Day deel te nemen. Zo werden de betrokken steden op de hoogte gesteld van dit initiatief omdat vorig jaar was gebleken dat niet alle steden weet hadden van deze dag. Aan deze Car Free Day wordt ook aandacht besteed door Komimo, het Comité voor Milieu en Mobiliteit. Komimo is de organisatie die elk jaar in opdracht van het Vlaams Gewest de Week van de Zachte Weggebruiker en de Week van Vervoering organiseert. Komimo ontvangt hiervoor de nodige financiële ondersteuning, namelijk 9 miljoen frank per jaar.

Een ander initiatief gaat uit van de vervoersmaatschappijen De Lijn, de TEC en de MIVB. Zij willen een dagpas van 70 frank aanbieden. Daarmee kunnen de mensen in heel België de bus of de tram nemen voor 70 frank, ongeacht het aantal ritten dat ze op die dag willen maken. Aangezien de Car Free Day samenvalt met de Dag van de Klant, is dit een uitstekend moment om te laten zien dat openbaar vervoer en winkelen hand in hand kunnen gaan.

De bekommernis die de heer Decaluwe uitdrukt, is alleszins ook onze bekommernis. We zullen nog heel wat stappen moeten zetten, want de huidige initiatieven zijn niet voldoende. Er moeten zeker nog meer acties komen. Ik wil wel pleiten voor enige vorm van realisme. Sommige gewestwegen

Stevaert

kunnen namelijk onmogelijk worden afgesloten, tenzij er in heel België een autovrije dag zou zijn. Ik pleit ervoor om sommige gewestwegen op die dag open te laten, omdat we de internationale en economische context niet uit het oog mogen verliezen.

U merkte op dat er gewestwegen zijn die hun statuut van gewestweg eigenlijk niet langer verdienen. Daar zou er dan geen probleem mogen zijn. Zelfs voor echte gewestwegen willen we de nodige maatregelen nemen. We kunnen echter niet alles toestaan. Als een kleine gemeente wil meewerken aan de dag, maar wordt doorsneden door een belangrijke gewestweg, kunnen we die weg niet zomaar afsluiten. Dat zou niet haalbaar zijn.

Het is alleszins onze bedoeling om zo veel mogelijk medewerking los te weken. In sommige grote steden wordt hierover een debat gevoerd, bijvoorbeeld in Antwerpen. Een lovenswaardig initiatief vinden we in Gent, waar de stadskern werd aangepakt. Ik hoop dat dit voorbeeld navolging krijgt.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik dank de minister voor zijn pragmatisch antwoord. Ik zou toch een suggestie willen doen. Er bestaat een unaniem goedgekeurde resolutie. Met het Rekenhof werd de afspraak gemaakt om de uitvoering van de resoluties regelmatig te evalueren. Zou het niet mogelijk zijn om in het najaar eens een poging te doen om een soort beleidsplan of iets dergelijks te maken ? Er moet worden nagegaan op welke manier de resolutie kan worden geconcretiseerd. Hierover kan eventueel een debat worden gevoerd. Het is nodig dat er een campagne wordt gevoerd om de steden te sensibiliseren. Ook de federale minister van Binnenlandse Zaken kan hier bij worden betrokken. Op die manier kan de autoluwe zondag 2002 echt succesvol worden.

Mijnheer de minister, u bent communicatief bijzonder sterk. Ik zou een suggestie willen doen, die misschien wel wat tegen mijn eigen winkel ingaat, politiek gesproken dan. Het is misschien mogelijk om de regionale tv-zenders in te schakelen voor deze sensibilisatie. Dat kost allemaal wel veel geld, maar voor een mentaliteitswijziging is het belangrijk dat voldoende middelen worden ingeschakeld. Via

spotjes kunnen de mensen worden aangespoord om hun auto eens thuis te laten.

Ik zou in het najaar graag te weten komen welke initiatieven u wilt nemen om de resolutie die hier werd goedgekeurd, in beleidsdaden om te zetten, en zo de autoluwe dag 2002 meer dan succesvol te maken.

Het initiatief van de dagpas van De Lijn gaat zeker in de goede richting. Ik denk dat het toch belangrijk is dat we nu alles op alles zetten om goed voorbereid een echt succes te maken van het autoluwe initiatief van 2002.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik sta positief tegenover een aantal suggesties van de heer Decaluwe om een soort actieplan op te stellen. Op Vlaams niveau hebben we een budget voor algemene communicatie. Een gedeelte van dat budget kan worden aangewend voor initiatieven die te maken hebben met de autoluwe zondag 2002. We zullen de administratie de opdracht geven om een actieplan op te maken. Er is hier sprake van bevoegdheidsoverschrijding, want voor die budgetten voor communicatie ben niet ik bevoegd, maar wel de minister-president. We zullen uw voorstel zeker aankaarten. We zitten hier in een groeiproces.

De heer Carl Decaluwe : U hebt gelijk als u zegt dat het niet altijd mogelijk is bepaalde gewestwegen af te sluiten. Is het dan echter niet mogelijk om hiervoor instructies te geven of criteria te bedenken ? Men moet erover nadenken hoe dit op een objectieve manier kan worden ingevuld.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Decaluwe werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Vervoer, over de verkeersveiligheid van voetgangers op autowegparkings

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Vervoer, over de verkeersveiligheid van voetgangers op autowegparkings.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, dit is mijn laatste vraag van het 'seizoen', in deze commissie dan toch.

Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 6 juni 2001 werd in verschillende kranten aandacht besteed aan een onderzoek van Touring Wegenhulp, een studie over de twintig wegrestaurants en stopplaatsen in België. Er waren een aantal belangrijke vaststellingen te noteren. We zullen het nu niet hebben over de kwaliteit van de toiletten of van de maaltijden. Er kwamen echter serieuze tekortkomingen aan het licht in verband met verkeersveiligheid.

U weet ook dat verkeersspecialisten zeggen dat het nodig is om regelmatig uit te rusten bij lange auto-tochten. Dit zou de verkeersveiligheid, althans op de weg, enorm bevorderen. De veronderstelling is natuurlijk dat men, als men stopt, comfortabele maar vooral verkeersveilige stopplaatsen ter beschikking heeft.

Over het aantal wegrestaurants en stopplaatsen mogen we in Vlaanderen zeker niet klagen. Wel blijken er vele problemen in verband met de veiligheid voor te komen. De autowegparking komt voor de voetganger eerder over als een jungle. Het autoverkeer is er vaak te snel. Ook veilige overstekplaatsen, zebrapaden of voetpaden zijn er amper te vinden. Tussenstops zijn dus niet altijd bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Dat geldt in de eerste plaats voor de meest kwetsbare voetgangers, de kinderen. Na een lange rit hebben ze er behoefte aan om zich uit te leven. Ook voor vermoeide ouders is het een verademing dat ze hun kinderen zonder zorgen kunnen laten uitleven. Voorbeelden van veilige ontspanningsinfrastructuur bestaan, maar zijn zeldzaam. Ik noem Marke en Ranst. De weg van de parking naar die speeltuintjes is echter erg onveilig. Er gebeuren dan ook af en toe aanrijdingen.

Inzake veiligheid zijn er heel wat mankementen bij de servicestations. Wie uit de auto stapt, wordt een voetganger. Dat beseffen de servicestations blijkbaar niet. Te voet gaan is op vele parkings en aan tankstations levensgevaarlijk. Aan kinderen is bij het aanleggen van deze rustplaatsen blijkbaar nauwelijks of niet gedacht.

Daarom wil ik de minister enkele vragen stellen. Gaat u akkoord met de bevindingen van het onderzoek van Touring ? Vormen verkeersveilige en kindvriendelijke autowegparkings een prioriteit voor u ? De parkings en tankstations bevinden zich op terreinen die eigendom zijn van het Vlaams Gewest. Ze worden in concessie gegeven aan de uitbaters. Werden in deze contracten voorwaarden ingeschreven met betrekking tot verkeersveiligheid en speeltuigen voor kinderen ? Worden de eventuele voorwaarden gecontroleerd ? Indien deze niet worden nageleefd, worden de uitbaters in gebreke gesteld ? Op welke manier zult u ingrijpen om in verkeersveilige en kindvriendelijke autowegparkings te voorzien ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik kan mij niet uitspreken over de resultaten of de methodologie van het onderzoek van Touring, vermits dit werd uitgevoerd zonder medewerking van de diensten van het Vlaams Gewest. Bovendien is vanuit juridisch oogpunt niet het Vlaams Gewest maar wel de concessiehouders verantwoordelijk voor het beheer van de nevenbedrijven.

In iedere concessieovereenkomst komen voorschriften inzake verkeersveiligheid voor, omdat de parkings van de nevenbedrijven deel uitmaken van het openbaar domein. De naleving van de concessievoorwaarden wordt gecontroleerd door de wendingistricten. In geval van wanbeheer kan het Vlaams Gewest de concessieovereenkomst verbreken. Dit is echter een drastische maatregel die niet lichtzinnig kan worden toegepast, aangezien dit aanleiding kan geven tot hoge schadeclaims vanwege de nevenbedrijven.

Niettegenstaande dit alles wil ik mijn verantwoordelijkheid opnemen. Ik neem de resultaten van de enquête uitgevoerd door Touring en Michelin bijzonder ernstig. Ik heb mijn administratie opdracht gegeven om op regelmatige basis een soortgelijk onderzoek te organiseren. Hiervoor zullen we een beroep doen op een externe dienstverlener gespecialiseerd in dergelijke onderzoeken.

Stevaert

Het is de bedoeling om de nevenbedrijven te stimuleren om hun dienstverlening continu te verbeteren. De parameters waarop de nevenbedrijven zullen worden getoetst, zullen uiteraard in overleg met de nevenbedrijven maar ook met de gebruikers worden opgesteld. Verkeersveiligheid en kindvriendelijkheid zullen een aspect van de beoordeling zijn. Ook de dienstverlening aan de weggebruiker in de restauratie en de faciliteiten in de omgeving zullen worden opgenomen. Indien een nevenbedrijf systematisch onder een minimumdrempel presteert, ben ik van plan om de concessie te verbreken. Ik ben ervan overtuigd dat dit systeem van kwaliteitscontrole de nevenbedrijven zal aansporen om de kwaliteit van de dienstverlening op alle vlakken te verhogen.

De heer Carl Decaluwe : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik hoop dat het parlement te gepaste tijde op de hoogte wordt gehouden van de resultaten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André Moreau tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het plaatsen van geluidswerende schermen langs de E40

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Moreau tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het plaatsen van geluidswerende schermen langs de E40.

De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, op 4 september 2000 maakte ik de problematiek van de geluidsoverlast van de E40 voor de inwoners van Oorbeek, deelgemeente van Tienen, bekend aan minister Dua. Op 11 september 2000 antwoordde ze me : ' De beheersing van geluidshinder afkomstig van weginfrastructuur is een bevoegdheid van minister Stevaert, die terzake trouwens in het kader van het mobiliteitsconvenant aan gemeenten de hand uitsteekt om samen de zwarte punten aan te pakken.' Zoiets lees ik graag, mijnheer de minis-

ter. In het regeerakkoord staat dat lokale besturen met de Vlaamse overheid als partners moeten samenwerken.

De inwoners van de gemeente Oorbeek die langs de E40 wonen, spreken van een toenemende geluidsoverlast. Ze ervaren deze druk op het leefmilieu en de leefbaarheid als erg hinderlijk. Ik citeer even uit een brief van de omwonenden : 'Het constante geraas zowel 's nachts als overdag moet dan ook een ongunstige lichamelijke invloed uitoefenen op de omwonenden. Dit bleek onlangs nog uit een studie van professor Blockmans van het UZ Gasthuisberg die werd gemaakt naar aanleiding van de geluidsoverlast van de luchthaven van Zaventem'.

De relatie tussen milieuhinder en gezondheid staat onomstotelijk vast. Dat is van belang voor het beleid bij het opstellen van een prioriteitenlijst. Blijkbaar zouden de bestaande maar verouderde geluidsschermen slechts 20 percent van het geluid tegenhouden. De oorzaak hiervan ligt in het toenemende verkeer met pieken van meer dan 3.000 voertuigen per uur en de ruwheid van het wegdek. Intussen tekende 91 percent van de gezinnen een petitie met het verzoek om een nieuw geluidsscherm op te trekken. In een andere wijk van Tienen, met name Groot Overlaar, werden reeds moderne hoge geluidsschermen geplaatst. Deze zorgen voor grote voldoening bij de inwoners.

Daarom wil ik de minister enkele vragen stellen. Komen de inwoners van de deelgemeente Oorbeek net als hun stadsgenoten van Groot Overlaar eveneens in aanmerking voor het plaatsen van moderne geluidsschermen ? Zo ja, welke timing wordt daarbij gehanteerd ? Klopt het dat het in gebruik nemen van de HST-lijn Brussel- Luik een bijkomende overlast zal veroorzaken ? Zal het Vlaams Gewest dan ook de verantwoordelijkheid op zich nemen en geluidsschermen plaatsen ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : De geluidsoverlast is een probleem in heel Vlaanderen. Er zijn nog nauwelijks stiltegebieden te vinden. In het Zoniënwoud is bijvoorbeeld overal het razen van auto's te horen. Ook daar is geluidsoverlast niet uit te sluiten. Het plaatsen van geluidsschermen kan een dubbel doel dienen, namelijk het reduceren van geluid maar ook het opwekken van duurzame stroom. De minister heeft daar recent nog voorbeelden van gegeven. Als er nieuwe geluidsschermen worden aangebracht, pleit ik ervoor dit zoveel mogelijk te combi-

Glorieux

neren met de installatie van fotovoltaïsche panelen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, ik woon in een gebied waar ik al naargelang de windrichting zeer sterk de zachte tonen van de autostrade hoor. Ik heb daar verschillende bedenkingen bij.

We moeten er enerzijds naar streven om de woongebieden of gebieden met voorzieningen voor ouderen of gehandicapten die met een hoge geluidsoverlast kampen, te ontlasten. Anderzijds sieren al die schermen Vlaanderen niet. Welke keuze is de meest verantwoorde ? Wat kunnen we doen om de verschillende aspecten te integreren ? Tussen Kon-tich en Brussel zijn er een aantal schermen die zeer mooi begroeid zijn. Er bestaat een grote variatie tussen de schermen. Ik heb geen idee van de kostprijs van klassieke of andere schermen, noch van de effecten van deze schermen.

Hoeveel plekken zijn er in Vlaanderen die met een te zware geluidsoverlast kampen ? Hebt u plannen om hier iets aan te doen ? Welke esthetische bekommernis hebt u hierbij in gedachten ? Hoe wilt u het genieten van de natuurgebieden langs autostrades garanderen ? Dikwijls liggen achter deze bosgebieden woongebieden verscholen. Welke panelen zijn het meest natuurvriendelijk om de geluidsoverlast te verminderen ?

Minster Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, op de vraag van de heer Moreau met betrekking tot de plaatsing van geluidswerende schermen deel ik mee dat de bestaande geluidswerende schermen nog steeds niets aan efficiëntie hebben ingeboet, zodat de vervanging van deze schermen niet aan de orde is. De geluidshinder zal verder worden teruggebracht door het geluidsprobleem aan de bron aan te pakken, namelijk door het ruwe wegdek van de E40 bij de onderhoudswerken met een geluidsarme asfaltlaag te bedekken. Het rolgeluid van de wagens zal hierdoor aanzienlijk afnemen.

In een eerste fase zal deze geluidsarme asfaltlaag aangebracht worden tussen de brug 044 en de afrit Tienen, zodat de geluidshinder te Oorbeek aanzienlijk zal afnemen. Deze werken zullen eind dit jaar bij de opmaak van het indicatief meerjarenprogramma 2002-2004 op het programma voor een geraamd bedrag van 50 miljoen frank worden ingeschreven. De juiste uitvoeringsdatum staat nog niet vast. Er wordt alvast gemikt op 2002.

De ingebruikname van de HST zal geen invloed hebben op de geluidshinder in de wijk Oorbeek. De geluidswerende schermen langs de HST werden in samenwerking met de diensten van de administratie Wegen en Verkeer zodanig ontworpen dat de HST in Oorbeek geen geluidshinder veroorzaken.

Op de vraag van mevrouw Demeester over de plaatsing van geluidswerende schermen kan ik antwoorden dat de plaatsing door het afsluiten van een bijakte bij het mobiliteitsconvenant wordt geregeld. Het initiatief voor het sluiten van een dergelijke bijakte dient van de lokale overheid uit te gaan. Voor die erkenning is de afronding van het mobiliteitsplan niet noodzakelijk zodat de betrokken lokale overheden de aanvraag zonder probleem kunnen indienen.

De laatste 5 jaar heeft het Vlaamse Gewest ongeveer 300 miljoen frank aan de plaatsing van geluidswerende schermen besteed. Mijn streefdoel is tot 200 miljoen frank per jaar te besteden. De lokale overheden kunnen zeker nog concrete voorstellen indienen, tenminste als zij bereid zijn hiervoor de bijakte van het mobiliteitsconvenant af te sluiten. Deze bijakte voorziet in een cofinanciering naargelang van de geluidshinder. Voor de locaties met een geluidsoverlast van meer dan 80 decibel draagt het Vlaamse Gewest echter alle kosten. Niettemin moet er ook voor deze locaties een bijakte afgesloten worden, omdat deze een aantal flankerende maatregelen op het vlak van locatiebeleid bevat die een verdere toename van de geluidshinder voorkomen.

Er bestaan verschillende soorten geluidswerende schermen, allen met een verschillende kostprijs. Niet alle soorten kunnen overal worden geplaatst. De kostprijs speelt een rol, maar ook de locatie. We moeten rekening houden met nog andere elementen. Het werkt soms storend dat de functie van dingen wordt versluierd. Dit komt het esthetische aspect niet altijd ten goede. Ik denk aan rotondes waar steevast in het midden een al dan niet geslaagd kunstwerk troont. Leegte kan een vorm van onthaasting zijn, zelfs op de autoweg. We moeten ons hoeden voor infrastructures met esthetisch onaangename ingrepen.

Ik ben wel voorstander van een zogenaamd gecombineerd gebruik, zoals bijvoorbeeld zonnepanelen. Niet elke locatie leent zich evenwel daartoe en het is een vrij kostelijke zaak. In Geel loopt op dit ogenblik een proefproject dat door verschillende partners, waaronder een bedrijf en de provincie, wordt gefinancierd. Andere geluidswerende scher-

Stevaert

men staan niet altijd op de plaats waar de geluids-overlast het grootst is en bestaan uit grondoverschotten. We kampen in Vlaanderen met grondoverschotten waarvoor we een nuttige plek trachten te vinden. Zo ontstaat een win-winsituatie. Dit lijkt een eenvoudige oplossing, maar de grondoverschotten bestaan dikwijls uit specifieke stoffen, waardoor soms stabiliteitsproblemen of begroeiingsmoeilijkheden opduiken.

Er moet een heel instrumentarium worden ontwikkeld. Het budget is alleszins verhoogd en de gemeenten kunnen aanvragen indienen. Ik ben ervan overtuigd dat geluidsoverlast in hoge mate wordt onderschat en dat we er de nodige aandacht aan moeten besteden. Het best kan men het probleem bij de bron aanpakken, namelijk door geluidstemperende asfalt te gebruiken en allerlei verbeterde technieken voor wagens en vrachtwagens toe te passen. Sommige vrachtwagens produceren zeer storende geluiden. Geluid is een zeer complexe materie. Sommige decibels storen meer dan andere. Uit onderzoek blijkt ook dat sommige diersoorten heel goed tegen geluidsoverlast kunnen en andere veel minder. De mens behoort duidelijk tot de laatste soort.

De voorzitter : De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Mijnheer de minister, dat de verouderde geluidsschermen nog voldoende degelijk zijn, is het standpunt van de administratie. Ik zal uw antwoord overbrengen aan de betrokkenen. Zij zullen het best kunnen beoordelen welke invloed de geplande ingrepen zullen hebben op de geluidsoverlast.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Moreau, ik herhaal dat er een investering is gepland van 50 miljoen frank. Het geluidswerend asfalt zal de geluidsoverlast in principe halveren. Als blijkt dat het niet helpt, zullen we andere oplossingen zoeken.

De heer André Moreau : Mijnheer de minister, ik heb alle waardering voor deze ingreep, 50 miljoen frank is niet niks. We zullen de resultaten ervan afwachten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aankoop van nieuwe trams door De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aankoop van nieuwe trams door De Lijn.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, de kusttrams beschikken over een uitstekend dynamisch halte-informatiesysteem. Onlangs besliste De Lijn nieuwe trams te kopen voor Antwerpen en Gent. Wat is beslist omtrent de informatie voor de reizigers ? Heeft men gekozen voor een dynamisch visueel systeem zoals op de kusttrams ? Is de mogelijkheid overwogen om bijkomende auditieve informatie aan te bieden ? Zowel slechtzienden als toeristen zouden daar veel aan hebben. In andere steden roept men vaak de naam van de volgende halte om. Worden er speciale voorzieningen gepland voor rolstoelgebruikers ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, dynamische halte-informatie biedt inderdaad een toegevoegde waarde. Er moet echter niet noodzakelijk hetzelfde systeem worden gebruikt als aan de kust. De exploitatievorm van de kusttram verschilt fundamenteel van die van het openbaar vervoer in Antwerpen en Gent. De kustlijn is een interstedelijke light-rail. Op stadslijnen moet de informatie voor de reizigers op een andere en nog betere manier worden aangeboden.

Bij de bepaling van het lastenboek heeft de Vlaamse Vervoersmaatschappij in overeenstemming met de beslissing van de raad van bestuur van 23 oktober 1996 gekozen voor statische halte-informatie, zoals op de bestaande Hermelijnen.

Bijkomende auditieve informatie is inderdaad een pluspunt voor slechthorenden, die meer aangewezen zijn op visuele halte-informatie. Momenteel voert het toegankelijkheidsbureau Limburg een onderzoek uit naar de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de diverse systemen voor reizigersinformatie.

Stevaert

Er wordt bestudeerd hoe het openbaar vervoer het best toegankelijk kan worden gemaakt voor rolstoelgebruikers. De lage instap van de nieuwe trams biedt op veel plaatsen al een oplossing voor de problemen van deze mensen. Er kunnen ook aanpassingen gebeuren aan de opstapplaatsen en de perrons. Ook deze problematiek wordt door het toegankelijkheidsbureau onderzocht. Het is de bedoeling algemene normen inzake toegankelijkheid en informatievoorziening op te stellen. Deze normen zullen in alle lastenboeken van de VVM worden opgenomen.

Niet alleen mensen met een handicap maar iedereen heeft baat bij goede reizigersinformatie. Voor mensen die vertrouwd zijn met een bepaalde lijn is het geen enkel probleem op de juiste plaats af te stappen. Andere gebruikers en toeristen hebben echter behoefte aan adequate informatie voor reizigers. We verwachten veel van de studie van het toegankelijkheidsbureau Limburg. Zaken die een verbetering inhouden voor de sociaal zwakkeren, zijn ook goed voor de anderen. De Lijn heeft voor Antwerpen en Gent niet gekozen voor het systeem dat in de kusttrams wordt gebruikt, en zegt daar goede redenen voor te hebben. Er zit alleszins schot in dit dossier. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers heeft van deze aangelegenheid een breekpunt gemaakt en vraagt er systematisch aandacht voor.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, wanneer zal dit toegankelijkheidsonderzoek worden afgerond ? U zei dat De Lijn heeft gekozen voor statische halte-informatie voor de Hermelijnen. Mag ik daaruit afleiden dat het Gentse Tram-Visionproject niet zal worden uitgebreid tot deze nieuwe trams ?

Minister Steve Stevaert : Gisteren maakte de heer Van Wesemael bekend dat er zal worden nagedacht over wat er precies gaat gebeuren met Tram Vision. Ik weet niet wanneer dit alles wordt beslist. Ik beloof echter dat de studie van het toegankelijkheidsbureau openbaar zal worden gemaakt. De toegankelijkheid van en de informatievoorziening op het openbaar vervoer is een topprioriteit in het beleid van de Vlaamse regering ten aanzien van De Lijn. Ik durf me echter niet vastpinnen op een timing.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van de ringwegen rond dorpskernen, meer specifiek de ringweg rond Herselt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van de ringwegen rond dorpskernen, meer specifiek de ringweg rond Herselt.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de voorbije jaren worden we steeds meer geconfronteerd met de problemen die het zware wegvervoer veroorzaakt, vooral in en rond dorpskernen. In de landelijke gemeenten laat dit probleem zich het ergst voelen. De klassieke rol van een dorpskern, met name zijn sociale, commerciële en woonfunctie, geraken in de verdrukking ten voordele van de doorstroomfunctie voor zwaar vervoer. Veel Vlaamse gemeenten zouden willen dat dit probleem wordt opgelost met behulp van ringwegen. Vroeger werden op de gewestplannen al heel wat tracés uitgestippeld voor dergelijke ringwegen, zo ook in de Antwerpse gemeente Herselt.

Ondanks de toegenomen verkeersdruk is men nooit begonnen aan de ringweg rond Herselt. De weg van Aarschot naar Herselt is echter al wel aangepast, en er is een oplossing in de maak voor de verkeersknoop in Geel-Punt, die eveneens op de N19 ligt. De doorstroom in Herselt blijkt nu ook op de agenda te staan. Herselt krijgt meer en meer verkeer te verwerken, en het wegdek van gewestweg is er in slechte staat. Naar verluidt, wil de afdeling Wegen en Verkeer de aanleg van de ringweg niet samen met de aanpassing van de doortocht te willen financieren.

Ik heb een aantal vragen voor u, mijnheer de minister. Welk standpunt hebt u over het probleem van ringwegen rond dorpskernen en dan vooral in het buitengebied ? Zullen deze lokale ringwegen worden beschouwd als missing links in het mobiliteitsplan ? Is het niet aangewezen om op lange termijn de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te garanderen door zowel de aanpassing van de doortocht als de ringweg rond Herselt te plannen ? Het een sluit het ander niet uit, al moet dat natuurlijk wel op een gefaseerde wijze gebeuren. De herin-

De Cock

richting van de Westerlosesteenweg, de N19, op het grondgebied van Herselt is in het meerjarenprogramma opgenomen. Kan die herinrichting nog in 2002 gebeuren? Wordt daarbij ook in autonome fietspaden voorzien, en welke middelen zijn daarvoor uitgetrokken?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de gewestweg N19 te Herselt is een secundaire weg. In principe worden ter hoogte van secundaire wegen geen omleidingswegen aangelegd, maar wordt er gekozen voor een verkeersleefbare herinrichting van de doortocht. Het RSV laat de aanleg van omleidingswegen ter hoogte van secundaire wegen toe als de verkeersleefbaarheid op geen enkele andere wijze kan worden verbeterd. Volgens het RSV zijn de lokale omleidingswegen dus zeker geen missing links. Voor meer details moet men de tekst van het RSV raadplegen. Of aan de voorwaarde is voldaan, blijkt uit een mobiliteitsstudie. Die gebeurt voor elke dorpskern. Zoals voorzien in de procedure van de mobiliteitsconvenant wordt de mobiliteitsstudie uitgevoerd door de betrokken gemeente, met financiële steun van het Vlaams Gewest. In het geval van Herselt is de mobiliteitsstudie nog maar in een oriëntatiefase.

In module 2 van het mobiliteitshandboek is ingeschreven dat bij de aanleg van een rondweg de gemeente er zich toe verbindt om de gewestwegen in hun bestaande toestand over te nemen, omdat ze ten gevolge van de ingebruikname van de rondweg hun bovenlokale verbindingfunctie verliezen. Module 3 zegt dat bij de herinrichting van de doortocht de gemeente afziet van de vraag om nieuwe wegeninfrastructuur aan te leggen ter ontlasting van de heringerichte doortocht. De gemeente moet dus op basis van de mobiliteitsstudie kiezen tussen de aanleg van een rondweg of de herinrichting van een doortocht. Het basisprincipe is dat het Vlaams Gewest in geen geval tweemaal financieel bijspringt. De timing voor de werken ter hoogte van de Westerlosesteenweg wordt bepaald door het gemeentebestuur, want het gemeentelijk mobiliteitsplan is bepalend voor de keuzen die men moet maken.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Ik heb begrepen dat de gemeente Herselt een grotere verantwoordelijkheid moet opnemen om de zaak aan te zwengelen.

Dat is zeker zo wat de mobiliteitsstudie betreft. Ik zal dat in die zin opvolgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over de recente uitspraken van de minister over mobiliteit en prijsbeleid

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over de recente uitspraken van de minister over mobiliteit en prijsbeleid.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte collega's, u hebt nog amper een tiental dagen om een Mobiliteitsplan uit te werken. Ik lees in Bonanza dat uw grootste vijand de tijd is. In elk geval is er al een zeer interessante nota over mobiliteit van de minister-president beschikbaar, en daarover heeft hij het onlangs nog in Trends en P-Magazine gehad. In dat laatste blad werd hij zelfs tot schaduwminister van Mobiliteit gebombardeerd. In zijn nota Mobiliteit in Vlaanderen verdedigt minister-president Dewael opmerkelijke standpunten, en daar wil ik het hier over hebben.

Minister-president Dewael verdedigt in de tekst een reeks van missing links in het autowegennet, ook als deze tegen het RSV ingaan. In de nota staat er: 'Voor volgende eventueel te bouwen nieuwe infrastructuurwerken zullen we een afweging moeten maken'. Ze worden met naam genoemd: de verbinding Liefkenshoektunnel-E17, de aansluiting van de N42 met de A8 op Waals grondgebied, waardoor de regio Geraardsbergen beter wordt ontsloten, de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, waarbij zowel de wegaansluiting op de A17 als de spoorverbinding tussen de drie Vlaamse havens Zeebrugge, Gent en Antwerpen als de waterwegen tegenover mekaar moeten worden afgewogen, en de verbinding Ieper-Veurne via de A18.

Malcorps

Het RSV is ‘opgedrongen door planologen’, zo zegt minister-president Dewael. Blijkbaar wil men tegen 2007 een aantal zaken die ingaan tegen het RSV mogelijk maken. Een aantal heilige huisjes moeten sneuvelen, zodat vanaf 2007 met de werkzaamheden kan worden begonnen. De minister-president wil de weggebruikers laten betalen. Hij beschouwt mobiliteit niet als een grondwettelijk recht. Daarmee gaat hij ogenschijnlijk in tegen de filosofie van het decreet basismobiliteit dat net door het Vlaams Parlement is goedgekeurd, maar ook tegen een recent advies van de SERV over de BAM, waarin men stelt dat de overheid wel degelijk voldoende reguliere begrotingsmiddelen moet vrij maken voor investeringen in mobiliteit.

Op korte termijn denkt de minister-president aan tolheffingen. Op langere termijn neigt hij naar oplossingen als rekeningrijden of een kilometerheffing. Ik ben daar zeker niet tegen. Een variabiliteit van de autokosten, waarbij de vaste autokosten gedrukt worden en ter compensatie een kilometerprijs wordt ingevoerd of de brandstofaccijnzen worden verhoogd. Dat zou dan gebeuren op basis van het principe dat ‘meer moet betaald worden op tijden en plaatsen waar congestie is en minder op andere plaatsen’, zoals u in uw mobiliteitsnota schrijft. Met dit pleidooi gaat de minister-president regelrecht in tegen het standpunt van mobiliteitsminister Stevaert die rekeningrijden altijd fel heeft bestreden en onlangs, in een antwoord op een interpellatie van mij, ook het Nederlandse model van de kilometerheffingen – of beter de ‘mobimiles’ van de heer Pieper – naar de prullenmand verwees.

Ik citeer nogmaals uit de nota van minister-president Dewael: ‘De sociale gevolgen van het principe “de gebruiker betaalt voor mobiliteit” zijn niet eenduidig. Autobezit wordt goedkoper, het rijden per kilometer duurder. Veel gebruikers betalen veel, maar dat verschilt volgens het type van wagen. Mensen zonder werk, met weinig draagkracht, kunnen de dure spitsuren vermijden en profiteren van de lagere kosten in de daluren. Gevariabiliseerde autokosten versterken ook de concurrentiepositie van het openbaar vervoer.’ Dat laatste moet minister Stevaert toch als muziek in de oren klinken.

Mijn vragen luiden als volgt. Gaat het hier om persoonlijke standpunten en bespiegelingen of gaat het om denkwegen die de regering officieel bestudeert? Wat is terzake de opdracht van Forum 21, en hoe zullen de minister-president en de regering de discussie over het Vlaams Mobiliteitsplan voor-

bereiden en opvolgen? Op welke termijn wil de minister-president ‘missing links’ die niet zijn opgenomen in het RSV, in de discussie brengen? Welke opdracht krijgt de minister van Ruimtelijke Ordening in de voorbereiding van de herziening van het RSV tegen 2007?

Overweegt de minister-president op korte termijn reëel onderzoek of pilootprojecten inzake rekeningrijden of kilometerheffing, zoals ook in Nederland het geval is? Blijkbaar zijn op korte termijn – in deze zittingsperiode – enkel tolheffingen te verwachten, en dan wellicht alleen op de oost-westas in Antwerpen, aan de tunnels. Is het niet fundamenteel onrechtvaardig een wegentaks in te voeren die enkel beperkt blijft tot één stad en een aantal tunnels? Is dit eigenlijk niet volkomen in tegenspraak met de invoering op langere termijn van een meer algemeen gevarieerd stelsel waarbij alle weggebruikers worden geresponsabiliseerd? Dat stelsel zou men ook kunnen bijsturen, niet alleen op basis van plaats en tijd, maar ook op basis van het soort wagen en zelfs het soort uitstoot van die wagen, zoals dat ook in Nederland wordt onderzocht.

Dan mijn laatste vraag: de geplande tolheffingen in het kader van het Antwerpse Masterplan hebben duidelijk het karakter van financieringsheffingen en zullen allicht als effect hebben dat er meer wegen en meer auto's komen. Is dit niet in tegenspraak met de keuze voor sturende heffingen, die moeten leiden tot minder verkeer en minder auto's, zeker in congestiegevoelige zones en periodes, en als het even kan ook tot minder vervuiling en meer verkeersveiligheid?

De voorzitter: De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones: Ik wil geen vragen toevoegen aan deze prachtige vraag om uitleg. Ik vind het alleen jammer dat ikzelf of iemand anders niet op het idee is gekomen net dezelfde vraag te stellen aan minister Stevaert, nu beide ministers aanwezig zijn in deze commissie.

De heer Ludwig Caluwé: Jawel. Dat komt nog. Ik stel dezelfde vraag aan minister Stevaert.

De heer Jan Loones: Dan stel ik voor dat we dit samen behandelen. Het zou een prachtig staaltje van open debatcultuur zijn, mochten de minister-president en de minister van Mobiliteit hierover in onze commissie discussiëren.

Mijnheer de minister-president, sommige van uw stellingen klinken me zeer goed in de oren, andere

Loones

totaal niet. Voor ons zijn afwijkingen op het RSV een grens die niet kan worden overschreden. Het specifieke voorbeeld is dat van de A19. Dit is het dossier dat de meeste moeilijkheden zal brengen. We betreuren dat deze regering, doordat een en ander geblokkeerd is, niet in staat is om nu reeds een aantal maatregelen te nemen. Dit is slechts een illustratie.

De voorzitter : Mijnheer Caluwé, u mag zelf beslissen of u deze vragen wilt combineren. U kunt zich nu ook gewoon aansluiten en straks uw eigen vraag apart stellen, waarbij iedereen nogmaals de gelegenheid zal hebben zich aan te sluiten. Mijnheer de minister-president, mag ik u dan wel vragen ook tijdens die vraag hier te blijven.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijn vraag aan de minister bevoegd voor de mobiliteit was geïnspireerd door de verklaringen van de minister-president in diverse tijdschriftartikels. Ik heb zijn mening al deels gelezen. Nu zou het kunnen dat ik mijn vraag aan minister Stevaert moet nuanceren in het licht van het antwoord van de minister-president op de vraag van de heer Malcorps. Daarom had ik eerst graag het antwoord van de minister-president gehoord, zodat ik kan bekijken of mijn vraag nog dezelfde inhoud heeft als mijn geschreven vraag, en of ik die niet moet aanpassen. Daarom lijkt het me het beste de twee vragen gescheiden te houden. Ik wil nu dus gewoon even aansluiten bij de goed onderbouwde en in veel aspecten terechte vraag van de heer Malcorps.

Ook ik zette grote ogen op toen ik een aantal van deze artikels las. De inspiratie voor mijn aanvullende vraag haal ik uit wat de minister-president zei in een interview. Hij verklaarde dat de Vlaamse regering elk jaar een overschot op de begroting heeft, en dat we het geld niet op krijgen. Vanavond, vannacht of in de vroege ochtend zal daar nog eens een pak geld bij komen. Men weet helemaal niet hoe men al dat geld zal verdelen. Toch zoekt de minister-president koortsachtig naar nieuwe inkomsten om de noodzakelijke mobiliteitsinvesteringen te financieren, terwijl die investeringen, wanneer de overheid die doet, op termijn zullen zorgen voor een opbrengst voor diezelfde overheid. Hoe sneller die investeringen gebeuren, hoe beter het dus is voor de kwaliteit van het leven en voor onze toekomstige welvaart en welzijn.

Ik begrijp dus niet dat hij op zoek gaat naar extra financieringsmiddelen, dat hij extra middelen wil afromen van de burger om deze investeringen te kunnen financieren. Het eerste dat voor hem eigenlijk al vast staat, zijn tolheffingen, terwijl minister Stevaert daar vorige week in een discussie vastberaden afstand van nam. Is het plan-Desmyter toch opnieuw het plan-Stevaert geworden ? Daarover moet duidelijkheid komen. Ik dacht dat het voorstel om tolzones te maken in Antwerpen, Gent en Brussel uitging van de minister van Mobiliteit, maar nu blijkt dat het kabinet daar niets mee te maken had en dat dit voorstel van de administratie kwam. Minister Stevaert wil dit niet. Nu lees ik echter dat de minister-president vindt dat er tolzones moeten komen, naar ik vermoed in die drie steden. Uiteindelijk gaat het dus over het plan-Dewael, niet het plan-Desmyter. De heer Malcorps heeft daar terecht vragen bij. Dit betekent immers dat men zal moeten betalen voor het gebruik van infrastructuur die al bijna veertig jaar oud is. Voortaan zal men moeten betalen om door de Kennedy-tunnel te rijden. Ik weet niet hoe men zal uitleggen aan de mensen dat ze voortaan moeten betalen voor infrastructuur die ondertussen bijna versleten is. Dat is immers het gevolg van wat men hier naar voren schuift.

Ook stelt men een of andere vorm van rekeningrijden voor. De bevoegde minister brengt terzake heel wat nuances aan. Er zijn heel wat bezwaren tegen in te brengen. In de praktijk is dit niet zo eenvoudig. Men zou dit kunnen doen door de variabilisering, dus door de vermindering van de fiscaliteit op het bezit van de wagen. Ogenscheinlijk heeft men de bevoegdheid om dit te doen. Voor alle onderdelen ervan, dus zowel de belasting op de inverkeerstelling als de verkeersbelasting, moet men een samenwerkingsakkoord sluiten met de andere gewesten wil men die belastingen kunnen verlagen. De vraag is of de andere gewesten zullen toestaan dat het Vlaams Gewest alleen die verlaging doorvoert. Zo organiseert men immers een fiscale concurrentie. Wanneer de verkeersbelasting in Vlaanderen lager ligt, zullen leasingmaatschappijen verhuizen naar Vlaanderen. Ik betwijfel dus of men daarover een akkoord kan bereiken, gezien datgene waarover vandaag zal worden gestemd. Men kan er al sterke twijfels over hebben of dit zinvol en nuttig is, maar zelfs al wil men het doen, dan nog rijst de vraag of men het wel kan doen in de huidige situatie.

De voorzitter : Minister-president Dewael heeft het woord.

Minister-president Patrick Dewael : Mevrouw de voorzitter, u zult begrijpen dat ik wat zenuwachtig ben. Ik speel hier immers op een vreemd terrein. De heer Malcorps geeft me de gelegenheid om alle commissies van het Vlaams Parlement te leren kennen. Ik kan u wel verklappen dat dit zo op voorhand is ingestudeerd. Ik leg een verklaring af over Kyoto, dan over verhandelbare emissierechten en nu over mobiliteit, en zo krijg ik de gelegenheid om alle commissies in dit parlement te bezoeken. (*Gelach*)

De voorzitter : In het kader van de open debatcultuur.

Minister-president Patrick Dewael : Uiteraard. Minister Stevaert en ikzelf op het programma vandaag : dat is toch een mooie affiche. Alleen is de pers er niet, wat ik jammer vind. Ik dacht dat de heer Malcorps daarvoor zou hebben gezorgd. (*Gelach*) Het scenario zat dus goed in elkaar, maar het was niet volledig.

De voorzitter : De ervaring leert dat de heer Malcorps dit daarna doorgeeft aan de pers, op zijn manier. (*Gelach*)

Minister-president Patrick Dewael : Een tweede reden voor mijn opluchting is de mededeling van de heer Caluwe dat het Lambermontakkoord zal worden goedgekeurd. Hij weet duidelijk meer dan wij op dit ogenblik. Het Lambermontakkoord zal ook geld opbrengen voor Vlaanderen. In de kritieken lees ik steeds hetzelfde, namelijk dat er geld gaat naar Wallonië in ruil voor bevoegdheden voor Vlaanderen. Men vergeet er altijd bij te zeggen dat er ook voor Vlaanderen geld is. Dat moet toch worden benadrukt. U kunt dat misschien straks doen in uw verklaring voor de stemming.

Ik zal nu ingaan op de vragen van de heer Malcorps. In de eerste plaats wil ik het hebben over het 'statuut' van een aantal beschouwingen. De denkwegen die ik naar voren heb gebracht in verband met het mobiliteitsdebat zijn persoonlijke denkwegen. Het moet voor een minister-president toch mogelijk zijn om in verband met een belangrijke aangelegenheid een aantal ideeën aan te reiken om het debat op gang te krijgen ? In de loop van de komende weken en maanden moeten we zeker het mobiliteitsdebat voeren, in eerste instantie natuurlijk hier in deze commissie.

Het is toch niet slecht dat iedereen zich positioneert. Het zou pas problematisch worden voor de democratie als wat ik denk perfect zou overeenstemmen met wat de heer Malcorps denkt, en als

wat de heer Malcorps denkt hetzelfde zou zijn als wat de heer Caluwe denkt. Er zijn – gelukkig maar – verschillen van inzicht. Het gaat hier om een heel belangrijke aangelegenheid, en daarom vind ik het positief dat het debat stilaan ook op gang komt in de media.

We hebben in de regering afgesproken dat de voorstellen die zijn uitgewerkt door professoren en experts ook effectief aan het parlement zullen worden meegedeeld. In het najaar zal de regering dan knopen doorhakken. De voorstellen die de technici, de experts en de professoren naar voren brengen, zullen het voor de commissie mogelijk maken om het debat te voeren met kennis van zaken. Het is namelijk heel belangrijk dat het debat met kennis van zaken wordt gevoerd.

Als men spreekt over een mobiliteitsvisie, mag men niet de fout maken om een aspect uit die totale visie te lichten en dan eens na te gaan wat de consequenties zouden zijn als enkel dit aspect werd uitgewerkt. Als men spreekt over rekeningrijden – een term die ik zelf niet in de mond heb genomen, ik geef enkel dat voorbeeld – moet men vooraf een aantal andere zaken in kaart brengen. Het heeft geen zin om te redeneren dat er voor de rest van de situatie een status-quo geldt, en om dan de mogelijke gevolgen van slechts een aspect te bekijken. Dat is een onaanvaardbare werkwijze.

Het gaat hier om een algemene visie, daarom staan in het regeerakkoord een aantal zaken duidelijk ingeschreven, namelijk het tweesporenbeleid, het bevorderen van het openbaar vervoer, werken aan de missing links, werken aan het vervoer te water, enzovoort. Dat zijn dus allemaal zaken die tegelijkertijd moeten worden aangepakt.

We zouden iets moeten leren in de politiek. Als iemand zijn nek uitsteekt en zegt dat hij een visie over mobiliteit heeft, zouden we daar niet onmiddellijk een paar punten mogen uithalen in een poging om alles grond in te boren. Ik heb een totaalnota naar buiten gebracht, en ik vind dat dat moet kunnen.

In de voorbije weken heb ik ook de kans gekregen om het Forum 21 te installeren, een wetenschappelijke denktank die wil nadenken over de toekomst van Vlaanderen op langere termijn. Het was een veelgehoorde kritiek dat we te veel aan kortetermijndenken deden. Politici zouden enkel aan de volgende verkiezingen denken. De voorzitter van dit forum, de heer Van Miert, heeft me alleszins laten weten dat mobiliteit een van de eerste dossiers zal zijn die door het Forum 21 worden aange-

Dewael

sneden. Het is namelijk een heel prangende problematiek, niet alleen in ons land maar ook in de andere lidstaten van de Europese Unie. We kunnen de ervaring van de heer Van Miert goed gebruiken om te leren uit de initiatieven en de eventuele fouten in andere landen.

Mijn standpuntbepaling is dus slechts een element in het hele debat. We zullen nu moeten wachten op de voorstellen van de experts. In het najaar zal de regering dan zoals ik al heb gezegd een beslissing nemen.

Wat het RSV betreft, is het regeerakkoord heel duidelijk. Ik zal dat nu dus niet opnieuw citeren. Het RSV geeft zelf aan binnen welk tijdsperspectief het samenhangend kader werd uitgetekend. Die termijn vinden we terug in het richtinggevende gedeelte, het gaat effectief om 2007. Daarnaast wordt een gefaseerde ontwikkeling in periodes van vijf jaar vooropgesteld. De eerste vijf jaar lopen stilaan naar hun einde. Het lijkt mij dan ook niet meer dan evident dat we stilaan een evaluatiemoment inbouwen. Dit geldt onder andere voor alle aspecten die betrekking hebben op de missing links. Ik denk dat deze evaluatie echter ook verder moet gaan. Ook hierover is het regeerakkoord duidelijk. De evaluatie van het huidige RSV staat expliciet ingeschreven, met als doelstelling de opmaak van het tweede RSV mogelijk te maken.

De opdracht die hieruit voortvloeit, is er volgens mij een voor alle ministers van de Vlaamse regering die bevoegdheden hebben die zich vertalen naar ruimtelijke aanspraken. Het RSV is voor mij dus een document dat een dynamische ruimtelijke planning moet toelaten in functie van de veranderende maatschappelijke behoeften. Het is dus geen document dat een eindtoestand vaststelt die onveranderlijk vastligt. Het is een document dat vanuit een normale beleidscyclus onderworpen is aan periodieke evaluatie en bijsturing.

Het regeerakkoord is terzake heel duidelijk, de timing is 2007. Ik denk dat we stilaan op een moment komen waarop het RSV aan een evaluatie moet worden onderworpen. Die evaluatie moet gebeuren door alle leden van de regering die daarmee te maken hebben en ook door de parlementsleden. Het is dus alleszins geen tekst waaraan niets meer mag worden veranderd. Dat zou namelijk een onverstandige manier van politiek bedrijven zijn.

Een volgend – zeer belangrijk – element zijn de kosten die verbonden zijn aan verkeer en vervoer. Volgens mij is er hier nood aan meer transparantie. Vandaag weten mensen die kiezen voor een bepaald vervoersmiddel niet welke kosten daar allemaal aan verbonden zijn. Het is misschien illusoir, maar ik heb een pleidooi gehouden voor meer transparantie. We zouden een beeld moeten krijgen van al de kosten die samenhangen met mobiliteit, niet alleen de kosten van aanleg van infrastructuur, maar ook alle onderhouds-, exploitatie- en inpassingskosten en niet te vergeten de kosten van de externe effecten, zoals de kost van de verkeersslachtoffers en de effecten op natuur, milieu en leefomgeving.

Van dit alles moet de consument een beeld krijgen vooraleer hij zijn voorkeur bepaalt. Vandaag weet de consument dat echter niet. Men spreekt over de aanleg van een weg en plakt daar een bedrag op, maar ik zou graag willen dat men effectief een totaalplaatje krijgt om het debat te voeren met meer kennis van zaken. Dan wordt prijs een instrument om schaarse middelen te alloceren, waarbij de vraag naar tijd, plaats en modaliteit wordt afgestemd op het beschikbare aanbod van capaciteit. De discussie gaat voor mij dus niet in eerste instantie over rekeningrijden of over een kilometerheffing. De eerste discussie moet gaan over het aan de oppervlakte brengen van het reële beeld van de kosten voor de mobiliteit. Dat is voor mij essentieel. Hoe die kosten vervolgens worden ingezet en uitgerekend is volgens mij de volgende stap in de discussie.

Wat ik in dat interview heb gezegd, is het volgende. Vandaag betaalt men een bepaalde prijs voor een auto. Nadien probeert men dan op maximale wijze gebruik te maken van die auto. ‘Mijn auto, mijn vrijheid’, denkt men. In de huidige situatie is dat volgens mij een normale, verdedigbare reflex. Vandaag maakt men dikwijls gebruik van de auto omdat het openbaar vervoer geen alternatief biedt, of omdat er te weinig thuisarbeid wordt aanvaard en men wel moet elke dag in de file staan. Men heeft met andere woorden onvoldoende alternatieven ter beschikking, men moet de auto wel gebruiken.

Wat ik wil zeggen is dat men, als men alle kosten in rekening zou brengen, en men tegelijkertijd de gelegenheid zou hebben om in de loop van de komende jaren en maanden de andere pijlers uit te bouwen, men op een bepaald moment toch het debat zal moeten voeren over de totale kostprijs. Als men dan over alternatieven beschikt, zal men met meer kennis van zaken kunnen kiezen.

Dewael

Dan komt de kritiek dat rekeningrijden niet kan. Men argumenteert dat er geen decentralisatie is, dat mensen verplicht zijn om naar Brussel te rijden, dat ze geen alternatief hebben inzake openbaar vervoer en dus de auto wel moeten nemen. Bovendien zijn er geen flexibele uren en is er te weinig kans op thuisarbeid. Er zijn blijkbaar genoeg redenen om de bevolking niet te straffen. Als we echter meer inzicht hebben over de exacte kostprijs van zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer, dan kan het debat op een meer verstandige manier worden gevoerd.

Het principe van tolheffing is aanvaard door de Vlaamse regering. Er loopt momenteel een studie over tolheffing en over de financiering van infrastructuurprojecten. Ik ken de belangstelling van de commissie voor PPS. Tolheffing is daar een instrument voor. De middelen van de overheid kunnen worden versterkt met geprivatiseerd overheids-geld. Om investeerders echter echt met centen over de brug te laten komen, moet duidelijk zijn wat de return on investment is. We willen dat de privé-sector een meerderheidspositie inneemt in de PPS. Dat is trouwens de enige manier om het vanuit budgettair oogpunt te verdedigen. Er zullen inzake tolheffing knopen moeten worden doorgehakt. Ik loop daar niet op vooruit en wacht de resultaten van de studie af. In het buitenland wordt geen probleem gemaakt over tolheffing voor nieuwe infrastructuurwerken. Als we naar Frankrijk of Oostenrijk gaan, aanvaarden we de tol. In Vlaanderen ligt dat blijkbaar anders.

Tolheffing staat niet in contradictie met de visie dat de overheid middelen moet inzetten. De middelen zijn echter beperkt en worden op het einde van het jaar niet allemaal uitgegeven. Dat heeft geleid tot het uitstekende parlementaire initiatief om een financieringsfonds op te richten. De middelen die daarin terecht komen, kunnen worden gebruikt voor schuldafbouw en eenmalige investeringen. Van de 4,7 miljard frank die er dit jaar werd ingestopt, gaat 3 miljard frank naar mobiliteit. Elk jaar opnieuw zal het parlement keuzes moeten maken bij de begrotingscontrole. De minister van Mobiliteit is dit jaar in de prijzen gevallen. In de regering werden al de beslissingen i.v.m. de PMV getroffen. Stilaan krijgt men de beschikking over nieuwe instrumenten die het bestaande mobiliteitsbeleid kunnen versterken. Ook de privé-sector heeft hier een taak.

Ik ben ervan overtuigd dat we het debat in alle openheid moeten voeren. Mijnheer Malcorps, ik

wil helemaal niet in de plaats treden van minister Stevaert. We verstaan elkaar erg goed en in de schoot van de regering komen we steeds tot een consensus.

De voorzitter : Het klopt dat tolheffing een van de instrumenten van PPS is. Er is wel een verschil tussen tolheffing voor 'oud goed' en nieuwe infrastructuurwerken. De geschiedenis van tolheffing in Frankrijk is helemaal anders dan hier. Ik ben voorstander van PPS, maar wel op de correcte manier.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister-president, het Nederlands Planbureau heeft ooit een studie gemaakt waaruit bleek dat het mobiliteitsprobleem onoplosbaar is zolang de prijs van mobiliteit niet wordt bekeken. Het klopt dus dat de kosten voor alle vervoersmodi eerst en vooral transparant moeten zijn. We moeten daar de nodige conclusies uit trekken. Dat zal blijkbaar op middellange termijn gebeuren.

Op korte termijn wordt echter wel al een tolheffing ingevoerd. Dit is een financieringsheffing en moet vrij veel geld in het laatje brengen. Ik veronderstel dat de tolheffing niet alleen aan de Oosterweeltunnel zal worden ingevoerd. Als er aan een nieuwe infrastructuur tol wordt geheven, wordt er minder gebruik van gemaakt. De Liefkenshoektunnel is daar een schoolvoorbeeld van. Dat is ook de bedoeling niet. De tol moet op meerdere plaatsen worden geheven en dat zal vooral in het Antwerpse zijn. Het is niet evident dat de Antwerpenaars voor de infrastructuur moeten betalen. Voor de spoorontsluiting van de Antwerpse haven bijvoorbeeld betalen de Walen en Brusselaars mee. Het is dus logisch dat niet alleen de Antwerpenaars moeten opdraaien voor een aantal infrastructuurwerken in hun streek.

Ik pleit ervoor om, vooraleer tolheffingen in te voeren, eerst het debat te houden over een eerlijker, socialer en ecologisch systeem. Ik denk dat we met tolheffing het meest botte verkeerssignaal geven. Intussen worden in andere landen veel verfijndere instrumenten uitgewerkt. Het is veel logischer deze verfijnde instrumenten te gebruiken in plaats van de botte tolheffing.

Het gaat waarschijnlijk om oost-westreizigers. Antwerpenaren die naar Brussel rijden worden waarschijnlijk niet getroffen. Dat zal de nodige wrevel met zich meebrengen. De discussie over een meer verfijnd prijsmechanisme kan beter nu worden gevoerd. Daarbij moet de vraag worden gesteld hoe-

Malcorps

veel middelen uit de reguliere begroting beschikbaar zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams Mobiliteitsplan en het rekeningrijden

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams Mobiliteitsplan en het rekeningrijden.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, u hoorde zonet de minister-president. Ik begrijp dat hij zijn uiteenzetting als een bijdrage aan dit debat beschouwt. Ik noem het een theoretische bijdrage.

In het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarschuwt hij ervoor om niet direct wetenschappelijke gegevens van planologen om te zetten in regelgeving. Ik denk dat dit voor het rekeningrijden en de kilometerheffing zeker van toepassing is. Mooie theoretische modellen kunnen in een wetenschappelijk laboratorium een mooie sturing van het mobiliteitsgegeven aanwijzen, in de praktijk zorgen ze voor heel wat problemen. Veel mensen zien zich genooddaakt zich op de weg te begeven. Er zal nog heel wat tijd overheen gaan, alvorens het openbaar vervoer een degelijk alternatief wordt.

Men moet het begrip investering serieus analyseren. Elke investering onmiddellijk door de gebruiker doen betalen zou niet productief zijn. Was dit in het verleden het geval geweest, dan zouden veel investeringen nooit doorgang hebben gevonden. Men moet naar het globale effect kijken. Een investering heeft tal van positieve neveneffecten op tal van bedrijvigheden. Ik denk aan de globale toename van economische groei, welvaart en welzijn. Dit effect kan niet worden verkregen als de investering onmiddellijk aan de gebruiker wordt doorgekend. Men moet deze theoretische discussie voeren.

Sluit de minister zich aan bij het pleidooi van de minister-president om op termijn een vorm van rekeningrijden, kilometerheffing of een soort van Nederlandse Mobimiles – een heffingssysteem afhankelijk van het soort weg en het gebruikte tijdstip – in te voeren ? Neemt de minister dit voorstel over of welke zienswijze heeft hij ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, op de vraag van de heer Caluwé of ik mij bij de woorden van de minister-president aansluit, antwoord ik bevestigend, maar ik hoor iets anders dan de heer Caluwé. De vraag of de Vlaamse regering over rekeningrijden een standpunt heeft, zou ik eenvoudigweg ontkennend kunnen beantwoorden. Dat zou evenwel te eenvoudig zijn. De werkelijkheid is dat de leden van de Vlaamse regering ieder een eigen standpunt hebben bepaald. Ik wil hier mijn eigen standpunt even verduidelijken.

Nogal wat economen beschouwen rekeningrijden als het ultieme, meest efficiënte instrument om de externe effecten van het verkeer, en vooral de kosten die het veroorzaakt, te beperken. Die externe effecten zijn de economische gevolgen van filevorming en congestie, van verkeersonveiligheid, van aantasting van de verkeersleefbaarheid, het milieu en de natuur, en van de beperkingen die het soms aan economische en sociale ontwikkelingsmogelijkheden stelt.

Iedereen weet intussen dat mijn beleid volledig is gericht op het wegwerken van deze externe effecten. Hiervoor is een blik op mijn beleidsbrief en beleidsnota en op allerhande afgelegde verklaringen voldoende. Mijn eerste prioriteit gaat naar het wegwerken van de verkeersonveiligheid. Ik ben er steeds meer van overtuigd dat rekeningrijden, en alle mogelijke varianten inbegrepen, op dit ogenblik in Vlaanderen niet als het ultieme, meest efficiënte instrument naar voor moet worden geschoven.

De werkelijkheid in Vlaanderen en in de ons omringende landen is veel complexer dan de eenvoudige vraag- en aanbodschemata's op één enkele verbinding, waarmee de zinvolheid van rekeningrijden wordt geargumenteed. Het dagdagelijks verkeersgebeuren is veel complexer dan de ingewikkelde macro-economische modellen. De werkelijkheid is nog altijd geen geabstraheerd luchtkasteel.

Rekeningrijden doorvoeren zou misschien enigszins de plaatselijke congestie verhelpen, maar op

Stevaert

ruimere schaal verhoogt het alleen maar de negatieve effecten van mobiliteit. Rekeningrijden doorvoeren houdt ongetwijfeld een deel van het gemotoriseerd verkeer van de autosnelweg af, maar duwt het de overige wegen op. Autosnelwegen zijn veiliger dan het overige wegennet. Rekeningrijden op de autosnelwegen verhoogt de algemene onveiligheid. Frankrijk is een goed voorbeeld. De wegen parallel aan de autosnelwegen met tolheffing vormen een aaneenschakeling van zwarte punten en zones.

Vlaanderen doet het in Europa evenmin goed. De zuidse landen, zoals Spanje en Portugal, waar men op het hoofdwegennet betaalt, doen het evenwel nog veel slechter. Voor meer veiligheid zal rekeningrijden zeker niet zorgen. Dit is het belangrijkste aandachtspunt uit mijn verklaringen. In de eerste plaats moet iets aan het onveilige gedrag worden gedaan, in tweede instantie iets aan de intrinsieke onveiligheid van de weg.

Rekeningrijden in de congestiegebieden rond Antwerpen en Brussel doorvoeren zou ongetwijfeld nog meer van het gemotoriseerd verkeer naar de omliggende gemeenten en dorpen doorschuiven. Niet alleen de onveiligheid, maar ook de onleefbaarheid nemen daardoor toe. Rekeningrijden doet de congestie in de straten, waar mensen wonen en werken, nog toenemen. Geluidshinder, barrièrewerking en luchtverontreiniging zouden eveneens verder toenemen en de stadsvlucht zou erdoor worden versterkt. Meer leefbaarheid veronderstelt in de eerste plaats de geluidshinder van voertuigen verbeteren en hun uitstoot verminderen.

Door rekeningrijden in te voeren, wil men ongetwijfeld dat een deel van het verkeer van de spits naar de dalperiode verschuift. Dan moet dit voor de weggebruikers ook echt mogelijk zijn. De minister-president heeft hier reeds naar verwezen. Nu wordt dit langs alle kanten geblokkeerd. Het verkeer dat in files vastzit, wordt veroorzaakt door opgelegde begin- en einduren van arbeid en lessenrooster. Vooraleer rekeningrijden kan werken, moet meer flexibiliteit worden geboden, meer dan tot nu toe mogelijk was.

Rekeningrijden doorvoeren, betekent dat de gebruiker betaalt. Rijden wordt dan duurder. Dit is een waarheid als een koe. Het staat ook als een paal boven water dat een belangrijk deel van de weggebruikers op dit ogenblik niets betaalt. Dit deel

kreeg namelijk een benzinekaart en een wagen, soms zelfs een chauffeur ter beschikking.

Als we rijden duurder maken, betaalt die groep van gebruikers nog steeds niets. Hun gedrag zal dus niet veranderen. Vorig jaar voerden de OPEC-landen het rekeningrijden in. En de brandstofprijzen stegen fors. Toch is de congestie niet verminderd. Zij die gratis rijden, zullen blijven rijden. En zij die de auto wel moeten gebruiken, zullen waarschijnlijk op andere posten besparen. Rekeningrijden heeft op wereldschaal de economische groei vertraagd. Voor mij is het duidelijk : rekeningrijden is het slechtste instrument om te komen tot een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Het houdt geen rekening met de draagkracht, met de intrinsieke veiligheid van het verkeersnetwerk, met de draagkracht van het stedelijk weefsel, met de stroefheid van de werktijden, met de draagkracht en de kwaliteit van de alternatieven, met de draagkracht van de economisch zwakkeren en van de economie in zijn geheel. Dat is ook het geval voor het naar tijdstip van gebruik en naar type van gebruikte weg verschillende kilometerheffing. In Nederland wil men zelfs een uniforme kilometerheffing invoeren. Ik kan daar met mijn gezond verstand niet bij, en de realiteit geeft het gezond verstand geregeld gelijk.

We leven in een federaal land. De congestie doet zich vooral voor in de regio die het economisch het beste doet. De invoering van rekeningrijden zou zorgen voor een communautaire scheef trekking. *(Opmerkingen van de heren Johan Malcorps en Ludwig Caluwé)*

De voorzitter : Laat eerst de minister aan het woord.

Minister Steve Stevaert : Fiscale autonomie zal ons toestaan om de Vlaamse bevolking iets meer te geven, en dat is positief.

Het kan toch niet dat de Vlamingen moeten betalen omdat het in Vlaanderen economisch goed gaat ? De postbode uit Limburg moet elders aan de slag, want in Limburg is er niet genoeg werk. Die postbode verdient evenveel als een postbode uit Wallonië, en ze worden beiden betaald door de federale overheid. Het schijnt dat de Vlaamse postbode meer brieven bestelt dan zijn Waalse collega. Het kan dan toch niet dat die Vlaamse postbode wordt opgezaagd met rekeningrijden of een kilometerheffing ? *(Opmerkingen van de heer Ludwig Caluwé)*

De voorzitter : Straks mag u repliceren. Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik vraag om oog te hebben voor de economische, sociale, communautaire en ecologische gevolgen van een maatregel die uitermate nadelig zou zijn voor Vlaanderen.

Men mag niet vooruitlopen op wat in het Mobiliteitsplan zal staan. Dat zal worden opgesteld onder leiding van de heer Desmyter. In de commissie zullen we daarover uitvoerig debatteren, en men zal de kans krijgen om bijdragen te leveren. Op het gepaste ogenblik zal de regering dan knopen doorhakken.

Een ander punt is de discussie over het Masterplan voor Antwerpen en de financiering ervan. De regering heeft over dit dossier van 60 tot 70 miljard frank een uitspraak gedaan. Dat was revolutionair. Op dit ogenblik worden de instrumenten klaargemaakt om de verkeersknoop in en rond Antwerpen te ontwarren. De financiering moet op de meest moderne wijze gebeuren. Een publiek-private samenwerking kan daarbij nuttig zijn. De overheid stelt middelen ter beschikking. In de begroting zijn gelden ter bevordering van de mobiliteit opgenomen. Minister-president Patrick Dewael heeft hier al gezegd dat we elk jaar gelden kunnen recupereren die kunnen worden aangewend voor duurzame investeringen, en niet voor recurrente aangelegenheden. Naast deze aanzienlijke middelen zal ook de privé-sector zijn inbreng doen. De privé-sector wil winst maken, en dat is logisch. Men is verwonderd dat in Vlaanderen nog geen tol bestaat. Die tol bestaat wél : de Liefkenshoektunnel ligt bij mijn weten in Antwerpen.

Het Masterplan kan men niet financieren zonder op bepaalde vormen van tol een beroep te doen. Hoe hoog die tol moet zijn en wie hem moet betalen, is nog niet beslist. In professorenmiddens leven daarover tegengestelde visies. We moeten dat nog uitklaren, en daartoe worden studieopdrachten gegeven. Het is nog te vroeg om daarover al beslissingen te nemen. In elk geval mogen we niet denken dat het rekeningrijden een paardenmiddel is om het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen aan te pakken. Rekeningrijden staat haaks op de beleidsbrieven en op de beleidsnota. Onze grootste problemen zijn het hoge aantal verkeersslachtoffers en de files. Om dat op te lossen, zijn duizend-en-een maatregelen nodig. Als al die maatregelen zijn genomen en als het openbaar vervoer echt performant is, dan pas kunnen we nadenken over de wenselijkheid van nieuwe systemen. Anders creëert men illusies.

Het grote verschil tussen rekeningrijden en tolsystemen ligt hierin dat het eerste een sturende heffing wil zijn. De beste sturende regeling is wel dat men de vaste kosten vermindert en de variabele doet toenemen. Internationaal is dat als een goed principe erkend. Minister-president Dewael en ikzelf aanvaardden dat principe. Ik wil er wel aan herinneren dat we in een federaal land leven, en die discussie moet op het federale niveau worden gevoerd. De vaste-kostprijzbepaling zal ten dele tot de bevoegdheden van de Vlaamse overheid behoren, de variabele daarentegen tot de bevoegdheden van de federale overheid. We moeten goed nadenken of we wel een systeem willen waarbij de Vlaamse inkomsten verminderen ten voordele van de federale inkomsten. Ik wil daarover een discussie. Dat moet allemaal goed worden overwogen, en het heeft geen zin om a-priori's te formuleren.

In Nederland pakt men dat met de nodige voortvarendheid aan. Ik zie toch dat de Nederlanders er niet in slagen om vooruitgang te boeken. En als men daarin toch zou slagen, vraag ik me af wat de impact zal zijn. Ik ben een groot voorstander van prijzentransparantie in elke sector. Ik was een van de eerste politici die daarover voorstellen hebben geformuleerd. We zouden de kostprijs van alle producten en diensten moeten kennen. Daaruit mag men niet besluiten dat de gemeenschap die kostprijs ook zou moeten betalen. De verwerking van een vuilzak kost ongeveer 100 frank. Ik wou dat op de zakken laten afdrukken, want de mensen denken dat de stad geld verdient met de verkoop van vuilzakken, die 15 of 20 frank kosten. Neen, de stad verliest daar geld aan. De mensen denken dat de stad de vuilniszakken in het warehouse koopt voor 5 frank, en er meer voor vraagt en er aan verdient. Men houdt geen rekening met de verwerkingskosten. Ik ben er een voorstander van dat bij elke dienst die de overheid biedt aan de burgers wordt meegedeeld hoeveel dit kost. Zo mogen ouders weten wat de opleiding van hun kind kost, zij het dat ze dit niet moeten betalen. Geef die informatie maar. Ik ben een voorstander van die transparantie. Dan ontstaat er misschien een groter draagvlak voor een politiek beleid en een draagvlak voor wat we doen met onze belastingen. Daarover kunnen we discussiëren. We moeten echter oppassen met het idee dat rekeningrijden het ultieme middel is dat de problemen zal oplossen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik heb goed geluisterd. Het verslag van deze discussie zal zeer interessant zijn. U hield een perfect pleidooi, dat ik vrijwel volledig deel, tegen elke moge-

Caluwé

lijke vorm van kilometerheffing en rekeningrijden. In toekomstige discussies zal het zeer zinvol zijn om te verwijzen naar dit verslag, wanneer men opnieuw gaat twijfelen. De argumenten die we hebben gehoord zullen zinvol zijn en van pas komen in deze discussies.

Ik ben het echter niet met u eens wanneer u zegt dat tolheffing in wezen geen vorm van kilometerheffing of rekeningrijden is. Dat is het in wezen wel. Een aantal negatieve aspecten van rekeningrijden komen net, en zelfs nog sterker, aan het licht wanneer men tolheffing gaat concentreren op bestaande infrastructuur. Dan heb ik het niet over tolheffing voor de financiering van nieuwe infrastructuur. Ik zal de repliek geven die de heer Malcorps wilde geven. Zo zal de postbode uit het Waasland die in Antwerpen de post bedeeft wanneer er een tolheffing komt aan de Kennedytunnel, die heffing moeten betalen omdat hij door die tunnel moet. Anders moet hij rondrijden en in de file gaan staan aan de brug in Temse. Daar mag hij immers wel nog gratis over, tenzij men barrières wil zetten aan alle overgangen van de Schelde, zodat Vlaanderen en Brabant opnieuw gescheiden zijn door tolpoorten. Men moet goed nadenken over de gevolgen van een dergelijke tolheffing op bestaande infrastructuur. Neen, de ruime middelen waarover de Vlaamse regering zegt te beschikken moeten prioritair worden besteed aan toekomstgerichte investeringen. Zo moet men niet naar al die andere middelen grijpen, die veel negatieve effecten hebben. Eventueel kan men dan met schaduwtoel nog een aantal zaken oplossen.

Daarnet hoorde ik de minister eigenlijk een deel van mijn pleidooi om het Lambermontakkoord niet goed te keuren, overnemen. Wat men nu doet, zal het in de toekomst immers bijzonder moeilijk maken om de variabelisering door te voeren, om de belastingen op het bezit van de wagen te verlagen en de belastingen op het gebruik ervan te verhogen. Men moet deze beide samen houden. Voor mij kunnen de accijnzen worden geregionaliseerd, zodat de beide worden samengebracht op het niveau van de gewesten. Als ze evenwel opgesplitst worden, dan zal het zeer moeilijk zijn om deze beleidsvorm in de praktijk om te zetten. De heer Malcorps heeft dus vooralsnog de kans om consequent te zijn wanneer over dit akkoord wordt gestemd. Als we dan nog een tegenstem vinden, dan zijn we er.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik raak er steeds meer van overtuigd dat de federale parlementsleden er voor moeten zorgen dat het Lambermontakkoord wordt goedgekeurd. Indien we de vaste kosten overhevelen, dan zal de toekomst uitwijzen dat het inderdaad zeer zinvol is om ook de variabele kosten op termijn over te hevelen naar Vlaanderen.

De voorzitter : Hiermee is duidelijk geworden dat vragen om uitleg niet de meest geschikte vorm zijn om dit soort debat te voeren, maar wel interpellaties of brede gedachtewisselingen. Ik heb nu de regels wat overschreden en de mensen wat meer tijd gegund. Vanaf september of begin oktober zullen we de gelegenheid hebben om van gedachten te wisselen over het door de heer Desmyter ingediende mobiliteitsplan. Mijnheer de minister-president, die gedachtewisseling kan u en de regering helpen om zich een idee te vormen over een mobiliteitsplan. De minister heeft beloofd dat we deze tekst voor het reces zullen krijgen.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdeling van het exploitatiedeficit van het Brusselse GEN

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdeling van het exploitatiedeficit van het Brusselse GEN.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, ook dit lijkt me een punt dat nog wel zal terugkeren, dus hou ik het kort.

In het kader van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten wordt gezocht naar een verdeling voor het verwachte exploitatiedeficit van het Brussels GEN na 2010. Dit tekort wordt nu geraamd op 5,7 miljard frank. Blijkbaar is de afspraak dat ook de gewesten mogen delen in dit tekort, naar analogie met het federale spoorakkoord over het geheel van de NMBS-investeringen. Dit bedrag zou komen bo-

Malcorps

venop de al bestaande lastenverdeling tussen gewesten en de federale overheid wat betreft investeringen in infrastructuur, materieel of het vergroten van frequentie en dienstverlening. Dan gaat het om investeringen om het GEN op te starten : eenmalige investeringen dus. In het andere geval, wanneer het dus gaat om de exploitatie, gaat het uiteraard om recurrente uitgaven, die een blijvend beslag zullen leggen op de begroting van het gewest.

Hierbij kan de vraag worden gesteld of het normaal is dat gewesten zouden moeten instaan voor het dekken van de exploitatiekosten of -verliezen voor dat deel van het net dat kan worden beschouwd als het basis- of standaardnet. Men mag immers verwachten dat dit basisnet onder het federale regeer- en spoorakkoord valt en dus niet alleen wat de investeringen, maar ook de wat uitbating betreft integraal federale bevoegdheid dient te zijn. Wat wel denkbaar is, is dat complementaire investeringen in meer lokale of decentrale lijnen, analoog met bijvoorbeeld investeringen in snelbusdiensten, waarin bijvoorbeeld is voorzien in de voortreffelijke interprovinciale studie van het Brabant-Brusselnet, aanvullend ook door de gewesten mee worden gefinancierd.

Mijnheer de minister, kunt u me medelen hoe ver het staat met dit samenwerkingsakkoord, en wanneer dit gefinaliseerd wordt ? Is er al een akkoord over de lastenverdeling wat de verwachte exploitatieverliezen betreft ? Ziet u ook de medefinanciering door het gewest van investeringen in het standaard netwerk zitten ? Of wilt u wel degelijk de financiële inbreng van het gewest beperken tot aanvullende investeringen in de opwaardering van meer decentrale lijnen, zoals die lijnen in het Brabant-Brusselnet ? Ik hoop dat het niet de bedoeling is dat dit net in de plaats van het GEN komt, maar dat het veeleer aanvullend is. Anders hebben we een ernstig probleem. Hebt u al een zicht op de kosten die dit minimaal en maximaal met zich mee kan brengen ? Worden er nog pogingen ondernomen om te onderzoeken hoe het tekort zelf kan worden gedrukt ? Dat is immers het basisprobleem. We weten nu al dat we na 2010 met een aanzienlijke rekening zitten, dus zouden we terzake toch wel een preventief beleid kunnen voeren.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : De vraag van de heer Malcorps leent zich uitstekend om even te vragen aan de minister hoe het nu eigenlijk staat met het NMBS-investeringsplan en de aanrekening ervan.

In wezen maakt dit daar een deel van uit. Over welke kosten is er een akkoord tussen de federale en de andere gewestregeringen om ze uit de verdeelsleutel te houden ? Blijkbaar heeft men zich wel akkoord verklaard om deze 60-40-verdeelsleutel toch in stand te houden, maar pleit de Vlaamse regering er nog steeds voor om er een aantal investeringen uit te houden.

Mee om die reden hebben de vakbonden het spoor vanmorgen nog eens de facto in twee gesplitst, wat nogmaals duidelijk maakt dat men de communautaire scheidingslijn binnen de spoorwegen niet kan negeren. Wat is de stand van zaken op dit vlak ? Ook in het spoorvervoer bestaat er duidelijk een breuklijn tussen Vlaanderen en Wallonië.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Caluwé, ik kan hier alleen maar op antwoorden dat de gesprekken over de NMBS nog niet zijn afgelopen.

Wat de vraag van de heer Malcorps betreft, deel ik u mee dat het ontwerp van samenwerkingsakkoord over het Brusselse GEN eerstdaags aan de gewesten zal worden overgemaakt voor advies. De federale regering keurde dit ontwerp goed op 20 april 2001. Eventuele onderhandelingen over het samenwerkingsakkoord kunnen pas beginnen nadat de gewesten hun advies hebben bekendgemaakt.

Wat de exploitatieverliezen betreft, is vroeger steeds gesteld dat elk betrokken politiek niveau, dus zowel de federale regering als de gewesten, een oplossing moet vinden voor de exploitatieverliezen van het openbaar-vervoerbedrijf waarvoor het bevoegd is. Ik zie geen reden om af te wijken van deze regel. Het exploitatiedeficit voor het spoorgeeelte van het GEN wordt voor een groot deel veroorzaakt door een leasingconstructie voor het GEN-treinmaterieel. De kosten daarvan keren jaarlijks terug. Tot nu toe heeft het Vlaams Gewest alleen maar geïnvesteerd in het rollend materieel van De Lijn, en ik wil dat zo houden.

Het Vlaams Gewest zal de nodige investeringen doen voor de businfrastructuur, zoals eigen beddingen en verkeerslichtenbeïnvloeding, op Vlaamse bodem. Overigens zal het standaardnetwerk niet alleen door spoorlijnen worden gevormd, maar ook door snelbuslijnen. Er mag trouwens geen onderscheid worden gemaakt tussen een standaardnetwerk en een zogenaamd aanvullend aanbod. Het openbaar vervoer vormt één geheel en dient één doel. Het is weinig zinvol om sommige vervoersproducten, zoals de GEN-treinen, als een afzonderlijke categorie te beschouwen.

Stevaert

De kostenschattingen zijn allerm minst definitief, aangezien heel wat onderdelen nog verder moeten worden uitgewerkt. Uit alle tot nu toe uitgevoerde analyses blijkt echter onomstotelijk dat investeringen in buslijnen veel efficiënter zijn : ondanks de veel lagere kosten wordt er toch een aanzienlijk aantal passagiers bediend. Het is voor mij duidelijk dat we verder moeten gaan in deze richting. Een andere manier om efficiënter te werken is reeds gedane investeringen sneller te laten renderen, bijvoorbeeld door infrastructuur in aanleg zo snel mogelijk een verhoogd aanbod te laten rijden, zonder dat daarbij de maximale frequentie van vier treinen per uur moet worden gehaald. Op die manier kunnen we snel en efficiënt inspelen op de toenemende vraag.

Het Brabant-Brussel-net en het GEN moeten elkaar versterken. Het ene mag niet in de plaats van het andere komen. Ik herhaal dat de exploitatieverliezen van het vervoersaanbod dat tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort, niet ten laste van de gewesten mogen komen. Busvervoer is veel goedkoper dan treinverkeer. We moeten daarmee rekening houden.

De heer Johan Malcorps : In de studie voor het Brabant-Brussel-net lees ik dat een verhoogde frequentie op het bestaande radiaal georiënteerde spoornet wel degelijk zinvol is. Bij nieuwe investeringen moet men echter de kosten en het nut van radiale spoorlijnen afwegen tegen die van tangentiële lijnen en snelbuslijnen. We moeten er vooral voor zorgen dat dit net aanvullend is op het GEN. Het mag niet de bedoeling zijn de ontwikkeling van het GEN te remmen. Brussel worstelt met zeer grote vervoersproblemen. Het is in ieders belang dat die zo snel mogelijk worden opgelost.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doorstromingsproblemen van het openbaar vervoer

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering,

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doorstromingsproblemen van het openbaar vervoer.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 28 maart 2001 werd in het Vlaams Parlement het decreet over de basismobiliteit goedgekeurd. Dit decreet houdt in dat over enkele jaren elke Vlaming op maximum 500 tot 750 meter van zijn woning een halte van het openbaar vervoer moet vinden.

De Lijn speelt hierin een zeer belangrijke rol. De Lijn is een autonome overheidsinstelling met als grootste aandeelhouder het Vlaams Gewest. De opdracht van De Lijn wordt bepaald in een beheersovereenkomst met het Vlaams Gewest. De huidige beheersovereenkomst loopt tot eind 2001.

Om het openbaar vervoer zo goed mogelijk te laten werken, is het van het grootste belang om te zorgen voor een vlotte verkeersdoorstroom op de plaatsen waar het openbaar vervoer vaak voorbijkomt. Alleen door een vlotte doorstroom kunnen de geplande rittijden worden nageleefd en de reizigers vlot bediend en verplaatst.

In de praktijk staan zowel in de steden als in de gemeenten tal van problemen een vlotte doorstroom in de weg. Dit heeft niet alleen een nefaste invloed op de kwaliteit van het openbaar vervoer, maar ook op de exploitatiekosten, zoals blijkt uit een studie van de ULB in opdracht van de MIVB. In Antwerpen moest het budget voor exploitatiekosten met 34 percent worden verhoogd. Door bijkomende reistijd stijgen de kosten voor personeel, stelplaatsen, voertuigen, brandstof, administratie, enzovoort, zonder dat dit een maatschappelijke meerwaarde oplevert.

De belangrijkste oorzaken van de doorstromingsproblemen in de Antwerpse regio zijn de congestie op de invalswegen, met name een teveel van 7000 langparkeerders, zoekverkeer, verkeersremmende maatregelen, wildparkeren en een slechte coördinatie van de verkeerslichten. Om deze problemen op te lossen, moet met tal van partners worden overlegd.

Mijnheer de minister, op welke tram- en buslijnen worden de meeste doorstromingsproblemen vastgesteld ? Gaat het uitsluitend om stedelijke gebieden of ook om landelijke gebieden ? Welke hinderenissen komen het meest voor ? Op welke manier wordt de lokale overheid betrokken bij de oplos-

Van den Eynde

sing van de doorstromingsproblematiek ? Welke partners moeten volgens u worden aangesproken om een betere doorstroom van het openbaar vervoer te kunnen garanderen ? Al jaren klaagt De Lijn over de slechte coördinatie van de verkeerslichten. Kan u daar iets aan doen ? Hoe moeten gemeentebesturen omgaan met verkeersremmende maatregelen ? Hoe zal u de doorstromingsproblemen aanpakken ? Hoe zal u de kosten daarvan reduceren ? Hoe staat het met de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn ?

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, een betere verkeersdoorstroom van het openbaar vervoer is een van de strategische projecten die verband houden met de Kritische Succesfactor 'Het zo goed mogelijk gebruiken van de aangeboden vervoers- en verkeersinfrastructuur' uit de beleidsnota over mobiliteit en openbare werken. De administratie is de verantwoordelijke voor dit strategisch project.

De Lijn stelde de volgende aandachtspunten voor. In het kader van de mobiliteitsconvenants moeten sommige gemeenten worden aangezet tot het opstellen van een mobiliteitsplan, inclusief een verkeerscirculatieplan. De auto moet daarin zoveel mogelijk uit het centrum worden geweerd en het openbaar vervoer moet meer ruimte krijgen. De gemeenten moeten zich verbinden tot een strikt parkeerbeleid. In de binnensteden is geen plaats meer voor bijkomende parkeerdruk. Op zo veel mogelijk congestiegevoelige trajecten moeten bus en tram beschikken over vrije banen, of moet door andere ingrijpende maatregelen prioriteit worden gegeven aan het openbaar vervoer. Bij de invulling van de Provinciale en Gemeentelijke Structuurplannen dienen de secundaire wegen en de lokale wegen een specifieke ruimtelijke inrichting te krijgen, die de doorstroming van het openbaar vervoer optimaliseert.

Met specifieke ruimtelijke inrichting bedoelt men onder andere ruimte voor bus- en/of trambanen, verkeerslichtenbeïnvloeding, het inrichten van voorsorteerstroken en sassen ter hoogte van kruispunten, een strikt parkeerbeleid en de uitbouw van overstappunten.

In het kader van de actie 'Op één Lijn', gericht naar de gemeenten, besteedt De Lijn dit jaar bijzondere aandacht aan de problematiek van de doorstroming van het openbaar vervoer. De Lijn voert op dit moment in de vijf Vlaamse provincies een objectieve behoefteanalyse uit. Aan de hand van de resultaten van deze analyse wordt een ranglijst vastgelegd van waar de doorstromingsproblemen het meest nijpend zijn. Deze prioriteitsscores worden, volgens een in overleg bepaalde procedure, mee verwerkt in de prioriteitenlijst die AWV opstelt inzake investeringen in wegeninfrastructuur.

In het kader van de begrotingsbesprekingen 2002 is voorgesteld om ten behoeve van De Lijn in 170 miljoen frank extra te voorzien voor het aanleggen van vrije busbanen.

Inzake verkeerslichtenbeïnvloeding wordt gestructureerd overleg gepleegd tussen de diverse betrokken partners.

De bestaande overeenkomst tussen de Vlaamse regering en De Lijn wordt met één jaar verlengd. Een nieuwe beheersovereenkomst, ingaand op 1 januari 2003, wordt voorbereid.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.17 uur.*
