



Vlaams
Parlement

vergadering **C202 – OPE16**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 april 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over toegankelijke bussen en trams - 1618 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over lpg-gebruik - 1638 (2010-2011)	5
Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheidscamera's - 1642 (2010-2011)	8
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen - 1761 (2010-2011)	11

■

Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter**Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over toegankelijke bussen en trams - 1618 (2010-2011)**

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, heel veel personen met een handicap hebben extra moeite om zich te verplaatsen. Voor hun verplaatsingen zijn ze, meer nog dan andere mensen, aangewezen op het openbaar vervoer. De grote voorwaarde is dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor die personen met een handicap. De Lijn is zich daarvan bewust, want op haar website kun je lezen dat om die bussen en trams toegankelijk te maken, de maatschappij samenwerkt met verschillende verenigingen in het werkveld van personen met een handicap.

In samenwerking met de vzw Toegankelijkheidsbureau werden normen vastgelegd voor voertuigen, gebouwen, infrastructuur en communicatie. Er is ook een actieplan waarbij De Lijn standaard uitgaat van toegankelijke bushaltes bij nieuwe wegenwerken. Er is een aankoopplan voor de vervanging van bussen en trams die toegankelijk zijn, en in het geval van bussen zelfs knielen voor de rolstoelgebruikers, zodat ze moeiteloos kunnen instappen.

Vandaag bestaat lang niet het hele patrimonium uit toegankelijke opstaphaltes en rollend materieel. Als men er zeker van wil zijn of een rit rolstoeltoegankelijk is, moet men vooraf reserveren via de belbuscentrales. Die zijn provinciaal georganiseerd. Ik heb me de moeite getroost de werking van dichtbij te bekijken, en heb vrij grote verschillen in de dienstverlening vastgesteld. In Limburg kan men het kortst, minstens één uur, voor de gewenste verplaatsing reserveren. In de andere provincies is dat twee uren, in Antwerpen twee uren tot een dag. Ik weet niet wat ik daaronder moet verstaan.

Er is ook een verschil in het moment vanaf wanneer men kan reserveren. In Limburg is dat vanaf een maand, in Vlaams-Brabant vanaf zeven dagen. De openingsuren zijn ook heel verschillend. In het weekend is het beter om in Antwerpen geen belbuscentrale te contacteren, want dan zijn die gesloten.

Minister, hoe verklaart u deze provinciale verschillen? Moet er niet zoiets als een meer generieke dienstverlening bestaan voor deze doelgroep? Acht u het zinvol om de verschillen tussen de provinciale belbuscentrales inzake dienstverlening aan personen met een handicap weg te werken?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Enkele weken geleden heb ik ook een vraag om uitleg gesteld over het systeem en de evaluatie van de belbussen, om in het kader van de flexibiliteit van belbussen iets te kunnen doen aan die regeling. Misschien is deze vraag om uitleg opnieuw een aanleiding om de vraag naar de evaluatie onder de aandacht te brengen. Wat wordt daarmee gedaan?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Deze vraag om uitleg is heel interessant omdat ze een moeilijk snijpunt in De Lijn aanraakt. De Lijn is provinciaal georganiseerd en wil daarvoor de nodige autonomie hebben. Dat heeft tot gevolg dat er soms een creatief aanbod ontstaat. Principieel bestaat het product belbus in elke provincie. Maar samen met u heb ik vastgesteld dat er nogal wat verschillen zijn, zowel voor de manier van reserveren als voor het aanbod zelf. Daar kan beleidsmatig wel wat mee gebeuren.

De provinciale diensten zeggen dat het voor hen van belang is kort op de bal te kunnen spelen voor het invullen van de effectieve noden van de reizigers. In Vlaanderen zijn er gebiedseigen aspecten aan de belbusgebieden. De organisatorische en technische mogelijkheden zijn ook anders. Met dat laatste heb ik wat meer moeite.

De efficiënte inzet van middelen is een belangrijke drijfveer. Daar kan ik perfect mee leven. Ik kan er ook mee leven dat men de belbuscentrale wil afstemmen op de noden van de reizigers die er gebruik van willen maken. In 2007 had de Vlaamse ombudsman commentaar op de manier waarop het belbusstelsel is georganiseerd. In Oost-Vlaanderen was er een stijgend aantal klachten, namelijk 545, over de bereikbaarheid van de belbuscentrale. Dat is heel veel.

Het management van De Lijn heeft naar aanleiding van de reacties via de Vlaamse ombudsman aanpassingen doorgevoerd. Na 2008 heeft de Vlaamse ombudsman geen beleidsaanbevelingen meer gedaan. Je zou dus kunnen zeggen dat het overal naar behoren werkt. Toch is het zinvol het onderscheid te maken tussen wat je doet omwille van de noden en vragen van de mensen, en waar de grens ligt van wat het aanbod moet zijn over alle provincies heen.

De tijd is rijp om wat wijzigingen aan te brengen in het systeem dat organisch is gegroeid. Ik heb dat probleem met de nieuwe directeur-generaal besproken. Ook hij is van mening dat er moet worden gestroomlijnd als het gaat over de reservatie-uren. Het is tijd om dat te uniformiseren.

De Lijn heeft me gemeld dat er een gebiedsevaluatie loopt. Het is nuttig om meteen ook de stroomlijning van de dienstverlening te evalueren om ervoor te zorgen dat de toegankelijkheid van de dienstverlening in alle provincies gelijk is. Ik verwacht dat het dit jaar wordt gestroomlijnd. Ik laat het aan het management over mij een voorstel te doen hoe ze beter gaan stroomlijnen, samen met de provinciale directeuren.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, deze vraag om uitleg is er gekomen door een klacht die iemand me heeft doorgegeven over de manier waarop de belbuscentrale in Oost-Vlaanderen werkt. Binnen de twee uren kon er geen aanbod worden gegarandeerd. Niet alleen is er een verschil in dienstverlening, er is ook geen gegarandeerd aanbod. Dat maakt het heel wat moeilijker voor mensen die zich moeten verplaatsen.

Je kunt dan zeggen dat je dat moet plannen, maar enige autonomie moet toch worden nagestreefd voor personen met een handicap. Het is niet omdat iemand een handicap heeft, dat hij plots alle verplaatsingen een week op voorhand moet plannen. Ik pleit voor een generieke en gegarandeerde dienstverlening. Dat is iets anders dan een gelijk aanbod overal en voor iedereen. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Er zijn verschillen in onze regio. Een andere zaak is hoe men dat organisatorisch moet aanpakken. Dat is natuurlijk wel de verantwoordelijkheid van het management. Daar bestaat wel de mogelijkheid om op in te grijpen.

Ik ben blij met de toezegging dat men wil werken aan stroomlijning en uniformisering. Ik vraag me alleen af wat de timing is.

Minister Hilde Crevits: Dat is voor dit jaar.

De heer Bart Van Malderen: Ik zou willen afronden met te zeggen dat het fysiek toegankelijk maken van algemene lijnen en opstaphaltes natuurlijk de beste oplossing is. Wordt daar nog verder werk van gemaakt? Ik kan daarover misschien een aparte vraag indienen. Mij lijkt dat de inspanning op dat vlak onverminderd voortgezet moet worden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Van Malderen, ik zou die inspanningen niet durven te verminderen. Als ik me niet vergis, zijn er al schriftelijke vragen over gesteld. Ik vermoed dat u de antwoorden kunt terugvinden. Ook in de beleidsbrieven is er een heel hoofdstuk gewijd aan de fysieke toegankelijkheid van de gewone bussen, niet alleen voor de mensen met een beperking, maar ook voor mensen met kinderwagens.

Wat de belbus zelf betreft, denk ik dat we precies hetzelfde bedoelen. De zaak is organisch gegroeid en iedereen heeft naar best vermogen een oplossing gezocht. Maar of men nu West-Vlaming, Limburger of Antwerpenaar is, dat is voor iedereen gelijk. We kunnen geen onderscheid maken tussen groepen van mensen. Op basis van geografische gegevens kan het echter niet zijn dat men meer of minder tijd nodig heeft om te kunnen inschrijven.

Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Smaers heb ik gezegd dat de gebiedsevaluatie loopt. Het is de bedoeling dat dit jaar enkele keuzes worden gemaakt. Wat de effectieve bereikbaarheid van onderbezette bussen naar een belbus, onderbezette belbussen naar een taxi betreft, mag het niet zijn dat de middelen die zo worden gespaard niet gaan naar plaatsen waar nood is aan extra lijnen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over lpg-gebruik - 1638 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Collega's, deze vraag is een beetje actualiteitsgebonden. Ze heeft te maken met de hoge brandstofprijzen. Ik denk dat we overall mensen tegenkomen die praten over de hoge elektriciteitsprijzen en die 72 euro. Voor mensen is dat vooral erg omdat ze die ook koppelen aan de hoge brandstofprijzen aan de pomp.

Door de hoge diesel- en benzineprijzen schakelen steeds meer Belgische bestuurders over op vloeibaar gemaakte petroleumgassen (lpg). De Federatie Butaan Propaan (FeBuPro) wil dat de overheid een subsidie uitkeert van 1000 tot 1500 euro aan de automobilisten die een lpg-installatie laten installeren. Een liter lpg kost 67 eurocent en is daarmee momenteel een euro goedkoper dan een liter benzine. De voorzitter van de commissie Autogas van FeBuPro, de heer Paul Verwilghen, verwacht dat die kloof in de komende weken en maanden nog groter zal worden. Lpg zou snel maar een halve euro per liter gaan kosten. Hij vermoedt dat nog meer Belgen de omschakeling zullen maken. Omdat het nogal duur is om een lpg-tank te plaatsen – gemiddeld 1800 euro –, spoort hij de overheid aan om bij te dragen in de installatiekosten, zeker omdat het gas milieuvriendelijker is.

Lpg zit nog steeds in een verdomhoekje, hoewel rijden met lpg enkel voordelen oplevert. Vanuit het oogpunt van de gebruiker is dat zo omdat rijden op lpg beduidend goedkoper is dan rijden op diesel of benzine. Voor het milieu is dat zo omdat rijden met lpg minder vervuilend is dan rijden met diesel of benzine. Het is de minst vervuilende brandstof. Bovendien wordt nog veel van de 'geproduceerde' lpg als afvalproduct behandeld en door de raffinaderijen op inefficiënte wijze verbrand. Het gebruiken als brandstof is een mindere last voor het milieu omdat een verbranding in een automotor een van de meest zuivere verbrandingsmethoden schijnt te zijn. De maatschappij heeft er ook voordeel bij, want als er meer met lpg wordt gereden, daalt de druk op de prijs van benzine en diesel.

Het enige tegenargument dat nog in veel hoofden zit, is dat rijden op lpg schijnbaar gevaarlijk is en dat men rijdt met een 'bom'. Dat kon in het verre verleden zo zijn toen elke 'autoknutselaar' op eigen houtje een lpg-installatie mocht plaatsen. Toen zijn er wel wat ongelukken gebeurd. De wetgeving is sindsdien strenger geworden en alleen erkende installateurs mogen nog lpg-installaties plaatsen in de wagen. Ook Europa legt zware kwaliteits- en veiligheidseisen op. Bovendien hebben testen uitgewezen dat het veiliger is met lpg te rijden dan met een brandstoftank gevuld met benzine of diesel.

De vraag is dan ook wat nog een reden kan zijn om lpg stiefmoederlijk te behandelen. Nog steeds wordt er een aanvullende verkeersbelasting op geheven en wordt een hogere kost bij

de autokeuring aangerekend. Nu Vlaanderen bevoegd is over de verkeersbelasting, heeft het nog een breder arsenaal dan vroeger dat kan worden ingezet om lpg mee te ondersteunen. Ik geef een niet-limitatieve opsomming van mogelijkheden: de afschaffing van de aanvullende verkeersbelasting; een lagere verkeersbelasting invoeren voor wagens die op lpg rijden ten opzichte van wagens die op benzine en diesel rijden; een bijdrage geven in de plaatsing van een lpg-installatie naar analogie met de roetfilter; bij het geven van concessies van tankstations langs autosnelwegen het aanbieden van lpg als voorwaarde stellen.

Minister, zijn er argumenten die tegen het gebruik van lpg pleiten? Welke maatregelen zijn allemaal mogelijk binnen het bevoegdheidsdomein van de Vlaamse overheid om lpg te ondersteunen en wat zal de Vlaamse overheid doen?

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Misschien kent de minister het antwoord op mijn vraag. Lpg-voertuigen mogen meestal niet parkeren in een ondergrondse garage. Wat is daar de reden voor? *(Opmerkingen van de heer Tom Dehaene)*

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Er zijn inderdaad nog een paar hinderpalen. Als dat wordt onderzocht, zou het interessant zijn om de scope te verruimen naar aardgas en biogas. Dat zijn niet zo'n futuristische oplossingen meer. Als ik me niet vergis, is Colruyt bezig met een strategisch plan inzake aardgas. In de ons omliggende landen en in Scandinavië worden steeds meer stappen gezet in verband met het gebruik van biogas.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Zijn er argumenten die tegen het gebruik van lpg pleiten? Nee, die zijn er niet echt.

Ik heb een technische fiche mee over lpg. Momenteel bestaat het merendeel van de lpg-voertuigen uit aangepaste 'retrofit' benzinevoertuigen: het basisvoertuig is een benzinevoertuig dat wordt geretrofit naar lpg. Er zijn ook al voertuigen op de markt die specifiek ontwikkeld zijn voor lpg, maar hun aandeel in het wagenpark is momenteel nog steeds beperkt, namelijk 0,8 procent.

In se valt er weinig aan te merken op lpg, maar het retrofitten moet op een goede manier gebeuren. Die kleine voertuigen verbruiken 9 tot 10 liter, de grotere verbruiken 11 tot 12 liter. Om eenzelfde autonomie te bereiken als gewone benzinevoertuigen, moet het reservoir zowat 1,4 maal groter zijn dan een benzinetank. U weet dat lpg ontstaat bij productie en behandeling van aardgas en aardolie, en dus een fossiele brandstof en bijgevolg niet hernieuwbaar is.

Indien lpg-wagens goed worden afgesteld, zijn alle schadelijke emissies doorgaans lager dan die van benzinewagens. Dat vraagt echter een goed onderhoud en een blijvend goede regeling. Als die niet goed worden onderhouden of geïnstalleerd, krijg je een omgekeerd effect.

De emissiereductie bij het ombouwen van een bestaand benzinevoertuig is uiteraard afhankelijk van de kwaliteit van de ombouwinstallatie. Enkel door het gebruik van hoogtechnologische lpg-installaties kun je een daadwerkelijke vermindering van de emissies bewerkstelligen. Lpg bevat geen lood en stoot bijzonder weinig zwavel uit. Dat betekent dat de CO₂-uitstoot veel lager ligt dan die van benzinemotoren. Kortom, als alles goed geïnstalleerd, afgesteld en onderhouden wordt, zit je sowieso met een lagere milieubelasting.

De veiligheid van de lpg-installaties werd aanzienlijk verbeterd door de invoering van het koninklijk besluit (KB) van 9 mei 2001 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen voor het aandrijven van auto's. Dankzij die technische vooruitgang en de toepassing van strenge normen ligt het brand- en ontploffingsgevaar bij lpg-reservoirs momenteel niet meer hoger dan bij benzinereservoirs.

Om het gebruik van lpg aan te moedigen, werd de toegang tot gesloten parkeergebouwen, die

vroeger vaak verboden waren voor lpg-voertuigen, geregeld. Het KB van 17 mei 2007 stelt maatregelen vast voor de preventie van brand en ontploffing waaraan de gesloten parkeergebouwen moeten voldoen om ze geschikt te maken als parkeerruimte voor lpg-voertuigen. Dat KB is er dus. Er moeten nog preventiemaatregelen worden genomen, maar in principe kan je ze toegankelijk maken voor lpg-voertuigen.

De heer Dehaene stelde daarnet dat het ontploffingsgevaar verband hield met het feit dat gas zwaarder was dan lucht. Lpg-damp wordt explosief als je ze in een bepaalde verhouding met lucht mengt. Daarom mogen tankstations met lpg in Nederland niet in de directe omgeving van woningen worden gebouwd. Ook het transport van lpg kan gevaar opleveren. Zo ontplofte in juni 2009 een treinwagon met lpg in het Italiaanse Viareggio. Daarom probeert men dit transport zo veel mogelijk te beperken. De combinatie van het gas met lucht kan een probleem vormen.

Tijdens de volledige levenscyclus voor verschillende voertuigtechnologieën van het type familiewagen scoort het lpg-voertuig minder gunstig dan een recente dieselwagen, met name die van het type Euro 5. De energie-efficiëntie van lpg-voertuigen is iets lager dan die van dieselvoertuigen en vergelijkbaar met die van benzinevoertuigen.

Samengevat kan je zeggen dat lpg minder emissie geeft bij een hoogtechnologische installatie, maar iets minder energie-efficiënt is dan benzine en diesel. Kortom, in se is er niets absoluut tegen lpg, maar is het ook niet zo dat lpg op alle fronten zoveel beter is. Het heeft dus voor- en nadelen.

Welke maatregelen zijn er mogelijk? Er zijn vandaag ongeveer 600 tankstations waar lpg wordt aangeboden. Ook langs autosnelwegen kan lpg getankt worden. De aanbieding van lpg is al een twintigtal jaren een concessievoorwaarde voor tankstations langs de autosnelwegen. We hebben dat nog eens gecheckt: momenteel bieden alle tankstations langs de autosnelwegen lpg als brandstof aan. In het buitenland is dat trouwens niet overal zo. Dat heb ik zelf ooit nog vastgesteld.

De accijnzen en de fiscale ondersteuning zijn een federale bevoegdheid. Een voordeel van lpg is dat het de minst dure brandstof is. Er is wel een bijkomende verkeersbelasting op basis van het vermogen, die werd ingevoerd door de Federale Regering en niet door de Vlaamse. De reden van deze aanvullende verkeersbelasting was om zo de vrijstelling van accijnzen op lpg-brandstof gedeeltelijk te compenseren.

U hebt terecht opgemerkt dat de BIV en de jaarlijkse verkeerstaks nu een Vlaamse bevoegdheid geworden zijn. U weet dat wij ook de oefening aan het maken zijn om het hele systeem, zowel de BIV als de verkeersbelasting, te herzien en niet langer te belasten op vermogen. Nu is die aanvullende lpg-taks ook gebaseerd op vermogen. Het is de bedoeling om dat niet meer te doen en om te voorzien in een belasting die gebaseerd is op de uitstoot van het voertuig.

Ik denk dat we in dit debat over diesel, benzine, lpg en andere brandstoffen, een keuze voor technologie moeten maken. Een technologie kan moderner en milieuvriendelijker worden. Ik denk dat we moeten bekijken hoe milieuvriendelijk een bepaalde technologie is en op basis daarvan de taksen bepalen.

De hervorming van de belasting op de inverkeerstelling zit reeds in een ver gevorderd stadium. De regering heeft daar echter nog geen finale beslissing in genomen. Een logische basis voor de milieuvriendelijkheid lijken mij de CO₂-emissies, de euronorm, de brandstof die wordt gebruikt en de aanwezigheid van een roetfilter. Als je die normen toepast op de lpg-wagen, heb je een voordeel dat vooral toe te schrijven is aan de directe CO₂-emissies die gemiddeld 12 procent lager liggen – wat toch niet min is – en ook de lagere emissies die vrijkomen bij de productie van lpg.

Twee jaar geleden werd de ecoscore, een webtoepassing, ontwikkeld. Je kunt het voordeel van het lpg-voertuig opmaken uit die ecoscore. Die ecoscore houdt rekening met de emissies

van het voertuig, los van de technologie die hiervoor in de wagen gebruikt wordt. De ecoscore houdt ook rekening met de emissies die vrijkomen bij de productie van de brandstof. Ze houdt dus wel nog geen rekening met de technologie en de evolutie van de technologie. Ik vind die technologie echter wel belangrijk, omdat er heel wat ontwikkelingen op de markt zijn waar we moeten proberen op in te spelen, zowel wat brandstof als wagentechnologie betreft. Ook de heer D'Hulster verwees daar al naar.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, wat spoort mij aan om deze vraag te stellen? Wel, dat de energiefactuur – of het nu gaat over verwarming, elektriciteitsverbruik van toestellen of brandstofverbruik – de hoofdbekommernis van heel wat Vlamingen is. Een liter lpg is een euro goedkoper dan een liter benzine.

U hebt een aantal milieuvoordelen opgesomd. Alleen krijg ik met betrekking tot de energie-efficiëntie van mijn medewerker, die uit ervaring spreekt, te horen dat die bij een Volvo S80 7,3 liter per 100 kilometer bedraagt, en niet 9 à 11 liter per 100 kilometer.

Er zijn dus heel veel redenen om dat te promoten, al was het maar omdat het gaat over iets dat overblijft bij de distillatie om te komen tot benzine en andere brandstoffen. We moeten dat dus ook een zinvolle bestemming geven, en hier krijgt het die zinvolle bestemming, als brandstof voor voertuigen. Er zou veel kunnen gebeuren om die lpg te promoten, bijvoorbeeld bij mensen die zich vandaag zorgen maken omdat hun portemonnee minder dik is dan de maand lang is. Naast alle mogelijke positieve overwegingen die voort nog kunnen worden gemaakt met betrekking tot lpg, is dat een overweging om ter zake toch iets te doen. In Vlaanderen lijken mensen me nog onvoldoende bewust van die voordelen. Ook voor de samenleving en het milieu heeft lpg allerlei pluspunten. De overheid heeft een aantal instrumenten, zoals taksen, belastingen en het vergunningenbeleid. Ze moet lpg de kans geven die het verdient, en het gebruik ervan door de weggebruiker zo veel mogelijk promoten. Dat hoor ik eigenlijk niet bij u. U geeft een opsomming, u maakt een inventaris, maar eigenlijk maakt u geen keuze of bekennt u geen kleur ter zake.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Keulen, het allerbelangrijkste dat de Vlaamse Regering kan doen, is het volgende. De aanvullende verkeerstaks is gebaseerd op vermogen. Het is de bedoeling af te stappen van het systeem waarbij de jaarlijkse verkeersbelasting wordt vastgelegd op basis van het vermogen. Ik denk dat ik vrij duidelijk ben daarover. Vervolgens zullen we de nieuwe belasting afstemmen op de uitstoot, op de parameters die ik heb gegeven. Dit kan dus niet veel duidelijker zijn. Ik kan u alleen niet zeggen of dit vanaf volgende maand of vanaf volgend jaar het geval zal zijn. De Vlaamse Regering moet immers nog de eindbeslissing nemen. Ik vind het echter heel belangrijk dat rekening wordt gehouden met de voordelen en de nadelen van elke technologie. Dat is wél een keuze die ik nu probeer te maken. Dat moet ook op een fatsoenlijke manier gebeuren voor die lpg-voertuigen. We hebben er dus voor gekozen om niet langer te belasten op basis van het vermogen, maar wel op basis van de uitstoot. Ik heb u zelfs, denk ik, cijfers gegeven, waaruit blijkt dat de lpg beter scoort.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheidscamera's - 1642 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Voorzitter, geachte leden, minister, de Vlaamse overheid levert een bijdrage met betrekking tot de snelheidscamera's. Gemeenten en politiezones kunnen de

plaatsing ervan langs gewestwegen vragen. Ik ben me er ten eerste van bewust dat dit zeer dure palen zijn. We kunnen die dus niet op elke straathoek plaatsen, ook al gaat het over gewestwegen. Daarom ook maakt de Vlaamse overheid een prioriteitenlijst van alle vragen die ze krijgt.

Een belangrijk element voor het bepalen van die prioriteiten zijn blijkbaar de cijfers over de ongevallen met zwaargewonden, lichtgewonden of dodelijke slachtoffers. Ik kan daar begrip voor hebben, maar daardoor zien we wel een belangrijk element over het hoofd. Ik vraag me af of we dat niet wat ruimer kunnen bekijken.

Het voorbeeld van de snelheidscontroles die door de politiezones worden gedaan, is voor mij een belangrijk en objectief element. Sommige lokale besturen en politiezones doen al jarenlang inspanningen om de snelheid onder controle te krijgen in de gemeenten in kwestie, door veel snelheidscontroles te doen.

Ik noem het voorbeeld van een gemeente die ik goed ken, namelijk Zemst. Die gemeente is daar ondertussen voor gekend. Dat heeft effect gehad: zo daalt het aantal ongevallen er elk jaar opnieuw.

Er is niet alleen Zemst. Ook andere gemeenten doen inspanningen door mobiele snelheidscontroles, en vermijden zo ongelukken. Daardoor zullen ze niet op uw prioriteitenlijst terecht komen. Dat is jammer, omdat er ook in die politiezones en gemeenten nog altijd punten zijn langs gewestwegen waar veel snelheidsovertreders worden betrapt. Ook daar zou een objectief cijfer op kunnen worden geplakt, bijvoorbeeld 20 procent. De gemeenten zijn vragende partij om daar een flitspaal te zetten, zodat de politie daar niet regelmatig moet worden gepost om er te controleren.

Minister, bent u bereid niet alleen rekening te houden met die ongevallen, maar eveneens met toch ook wel objectieve cijfers over snelheidscontroles en die plaatsen waar veel overtredingen worden vastgesteld? Kunt u eventueel overwegen ook op die plaatsen een snelheidscamera te plaatsen?

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) heb ik het genoeg gehad veel met politiezones samen te werken met betrekking tot verkeer en verkeersveiligheid. Ik heb daar kunnen vaststellen dat heel wat politiezones, ook heel kleine, verkeersdiensten hebben die ongelooflijk gemotiveerd zijn om het aantal slachtoffers binnen die zone te reduceren.

Ook heb ik vastgesteld dat de werkdruk in die zones, zeker in die zones die daar echt mee bezig zijn, ongelooflijk groot is. De federale overheid legt hun een hele hoop handhavingsdoelstellingen op, zoals snelheidscontroles, gordelcontroles en alcoholcontroles. Het is niet evident om die doelstellingen te halen.

Daarnaast zijn er ook heel wat vragen van de gemeenten zelf, zoals de verkeersklassen en noem maar op. Het is heel belangrijk om, zoals de heer Dehaene suggereert, die politiezones die gemotiveerd zijn, te belonen waar dat mogelijk is, misschien niet alleen met flitspalen, maar ook met wat meer ondersteuning qua educatie en dergelijke.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Dehaene, ik dank u voor uw vraag, die vrij pertinent is en ook recent aan bod is gekomen bij de jongste bijeenkomst van de taskforce Handhaving en het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Ik heb in deze commissie al uitgebreid toegelicht hoe de plaatsing van vaste camera's of flitscamera's wordt geprioriteerd. Ik geef de criteria kort nog even aan. Er is het aantal ongevallen op een deeltraject van 1 kilometer. Er is de ernst van de ongevallen, waarbij dodelijke slachtoffers natuurlijk meer doorwegen dan zwaargewonden, en zwaargewonden meer dan lichtgewonden. Er zijn ter zake ook een aantal bijsturingen gebeurd met betrekking tot zwakke weggebruikers die slachtoffer worden in het

verkeer. Ook het aantal historisch gevaarlijke punten binnen een deeltraject komt aan bod.

De prioriteitenlijst wordt vandaag dus opgesteld op de meest objectieve wijze en aan de hand van de verkeersongevallencijfers. U weet dat er een aantal maanden geleden commotie was ontstaan hierover. Er werd beweerd dat al die flitscamera's op de verkeerde plaats stonden en dat dit alles zinloos was. Ik heb alle politiezones een voor een gevraagd wat ze daarvan vonden: als ze de parameters toetsten, waren dat dan de goede plaatsen? Het resultaat was verbluffend, in positieve zin. Ik heb nog niet alle resultaten, maar op basis van de eerste oefening die we hebben gedaan, is gebleken dat die camera's toch wel op goede plaatsen staan.

Ondertussen hebben we, aangezien we toch die enquête aan het doen waren, zowel aan de lokale politie als aan de lokale overheden gevraagd wat de extra criteria waren die ze zouden hanteren om een site prioritair uit te rusten. Het is immers ironisch: als we een site uitrusten met een camera aan de hand van het aantal ongevallen, betekent dit dat er al ongevallen moeten zijn voor we een vaste camera plaatsen.

Wat is er bij die bevraging uit de bus gekomen? De meest vermelde criteria zijn: ongevallencijfers, wat prioriteit nummer 1 blijft; snelheidsmetingen en snelheidscontroles; de verbindingsfunctie van de weg en de aanwezigheid van zwakke weggebruikers, schoolroutes, schoolomgeving en dergelijke; meldingen van subjectieve onveiligheid, waar er nog geen grote ongevallen zijn gebeurd maar waar men het gevoel heeft dat het niet veilig is; de verkeersdichtheid.

Binnen de taskforce zullen we overleggen over de objectiveerbaarheid van deze criteria. Een aantal zaken kun je gemakkelijk objectiveren, een aantal andere niet. Bijvoorbeeld subjectieve onveiligheid objectiveren is mogelijk, want dan wordt het objectieve onveiligheid. Het snelheids criterium is gemakkelijk. De piste die nu op tafel ligt, is de V85, de maximumsnelheid die door 85 procent van de weggebruikers op een weg wordt gereden. Dat zou een criterium kunnen zijn dat op een objectieve manier kan worden meegenomen. Dat is nu het criterium dat voorlopig uitgewerkt is. Het is nog niet beslist. Als we enkel met de ongevallencijfers rekening houden, en dan nog eens de meest recente, en je voegt daar een snelheids criterium aan toe, dan moet je nog een bepaalde weging geven. Waar kom je dan terecht in de lijst? Ga je de preventieve controles voorrang geven en op wat? Die oefening wordt nu gemaakt. Op een volgende vergadering zal de taskforce Verkeersveiligheid daarover verdere voorstellen doen.

Heel concreet weten we wat de gemeenten en de politiezones als extra criteria wensen. De ongevallenstatistieken blijven op 1 staan, maar onmiddellijk daarna komt de snelheid. Er is al een voorstel om de V85 mee te nemen, maar het moet nog worden uitgeklaard op welke hoogte dat criterium op de prioriteitenlijst zal worden geplaatst. Dat geldt ook voor de andere criteria. We moeten bijvoorbeeld kijken of we snelheid en schoolomgevingen moeten combineren. Al die zaken worden op dit ogenblik besproken.

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Minister, ik dank u voor het antwoord. Zal dat nog voor de zomer rond zijn?

Minister Hilde Crevits: De timing is absoluut voor dit jaar. Ik heb een tijd geleden de eerste resultaten gegeven van de bevraging van de politiezones. Die is ongeveer afgerond. Ik weet niet of het nog voor de zomer zal zijn, maar het is de bedoeling om dit jaar nog de nieuwe prioriteiten en de wegingen voor te leggen alsook de resultaten van de screening van alle flitspalen. Staan ze goed, moeten ze al dan niet worden verplaatst? Zo ja, welke flitspalen? Dat is om het investeringsprogramma voor de komende jaren te kunnen vastleggen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen
- 1761 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, ik zal proberen mijn lange vraag wat in te korten en ze zo duidelijk mogelijk te maken voor de commissieleden. Ik heb een tweeledige bedoeling met deze vraag. Ik wil twee bezorgdheden naar boven brengen waarmee ik de afgelopen jaren bezig ben geweest. Ik heb u daarover ook al ondervraagd, minister. Dat is ten eerste de dataverzameling, namelijk alle gegevens die we nodig hebben om een mobiliteitsplan uit te tekenen, ten tweede het Mobiliteitsplan Vlaanderen en uiteraard de koppeling tussen die twee.

Laat me, om zo vlot mogelijk te werken, verwijzen naar de resolutie betreffende de beleidsmatige onderbouw van het beleid Mobiliteit en Openbare Werken, die in de vorige legislatuur is goedgekeurd. Die is ondertekend door de toenmalige meerderheid. Een van de punten die aan de Vlaamse Regering werden gevraagd, was een verdere kennisopbouw en kennismanagement te doen inzake mobiliteit, gegevens te centraliseren, internationaal te toetsen en een reeks duurzaamheidscriteria inzake mobiliteit op te stellen. Dat was in 2008.

Minister, uzelf hebt in 2009 naar aanleiding van het Mobiliteitsrapport van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) een persmededeling uitgestuurd waarin u in uw inleiding zei: "Zeer frappant vind ik de hiaten die vastgesteld werden in het cijfermateriaal over het Vlaamse mobiliteitsbeleid." Dat zei u in 2009.

Ondertussen zijn er een aantal adviezen en rapporten uitgebracht door de MORA waarin ook die al een paar keer heeft aangedrongen om werk te maken van de dataverzameling. Zelf heb ik u vorig jaar met een uitgebreide schriftelijke vraag van 2 juli 2010, waarop ik trouwens een zeer uitgebreid antwoord heb gekregen, daarover ook nog eens ondervraagd. Ik heb toen gevraagd welk cijfermateriaal inzake het Vlaams mobiliteitsbeleid ontbreekt. Toen zei u dat een volledig overzicht van de ontbrekende data die relevant zijn voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid, nog niet bestaat. Dat zei u in 2010.

Ondertussen is het informatieve deel van het Mobiliteitsrapport Vlaanderen in volle opmaak. Het decreet legt u op om die dataverzameling aan te leggen maar ook om een brede publieksbevraging te doen. Ik heb begrepen dat die ondertussen is gestart en loopt. Ik heb de brochure van de website gedownload en afgeprint. Het informatieve deel, waarvan ik veronderstel dat het ook bezig is, zou gebaseerd moeten zijn op enerzijds de publieksbevraging, die er ook een deel van is, en anderzijds vooral op de dataverzameling. Wat is de stand van zaken van de mobiliteit in Vlaanderen? Daarvan zei u vorig jaar: we weten eigenlijk niet welke data beschikbaar zijn en welke niet.

Nu wil het toeval – wat is toeval? – dat u deze week dinsdag, twee dagen voor deze vraag om uitleg, uw eerste verkeersindatorenrapport met precieze gegevens over aantal en type voertuigen op de autowegen in Vlaanderen hebt bekendgemaakt. Fijn. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Dat is goed, minister, ik feliciteer u daarmee. Ik moest alleen een beetje glimlachen toen ik het u zag aankondigen en ook naar de agenda van deze commissie keek en naar mijn vraag. Voor alle duidelijkheid: ik vind dat niet erg.

Al die zaken aan elkaar gekoppeld, namelijk het feit dat zowel vanuit de commissie als vanuit de MORA u al een paar keer gevraagd bent om werk te maken van die dataverzameling, dat tegelijkertijd het informatief gedeelte van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bezig is, en gekoppeld eraan dat de publieksbevraging bezig is, heb ik een aantal fundamentele vragen over die dataverzameling en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Hiermee hoop ik de lange

inleiding van mijn vraag geskipt te hebben, maar wel duidelijk heb gemaakt waarover mijn precieze vraag gaat.

Minister, zal die gebrekkige dataverzameling niet doorstralen naar het informatieve deel van het Mobiliteitsplan? Of is daaraan intussen tegemoetgekomen tijdens de opmaak van het informatieve deel? Zo ja, hoe dan? Ontbreken er nog steeds data om te voldoen aan de vereisten waaraan het informatieve deel van het Mobiliteitsplan moet voldoen? Of anders gesteld: beschikte de planningscommissie over voldoende gegevens om tot een analyse te komen? Is de nulmeting exhaustief? Zijn er genoeg indicatoren gedefinieerd? Welke bijdrage heeft het steunpunt geleverd? Hoe willen we verder tegemoetkomen aan het probleem van de gebrekkige dataontsluiting?

In een persmededeling van 19 maart 2011 kondigde de Vlaamse Regering, en dus vooral u, een grote mobiliteitsenquête aan. Al sinds 29 maart kan elke Vlaming zijn of haar visie geven over hoe de mobiliteit er in Vlaanderen tegen 2020 en 2030 en zelfs nog langer moet uitzien. Op de website mobiliteitsplanvlaanderen.be kunnen burgers aan de enquête deelnemen. Daar vinden we ook een brochure waarin de grote mobiliteitsuitdagingen worden toegelicht.

U stelde in 2010: “Wanneer het parlement van de mogelijkheid gebruik wil maken om zijn visie te formuleren op die problematiek naar aanleiding van die publieke consultatie, dan kan ik dat enkel toejuichen. Het moet dan wel georganiseerd en getimed worden zodat op het ogenblik dat de publieke consultatie begint, het parlement een initiatief neemt om in te stappen in dat traject.” De publieksbevraging is bezig. U hebt de commissie zelf uitgenodigd om haar visie te geven, maar die heeft eraan verzaakt. Ofwel horen we zo dadelijk in uw antwoord dat we dat nog kunnen doen.

Minister, mag hieruit worden afgeleid dat het informatieve gedeelte van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen intussen volledig is afgerond? Zo ja, kan dit informatieve gedeelte worden overgemaakt aan de commissie en/of worden toegelicht? Werd een gezamenlijke toekomstverkenning opgemaakt voor Mobiliteit, Milieu, Economie en Ruimtelijke Ordening? De Europese Commissie publiceerde onlangs haar witboek Transport. In hoeverre zijn de elementen hieruit al meegenomen in het informatieve gedeelte van het ontwerp mobiliteitsplan?

Mijn derde vraag gaat over de betrokkenheid van de lokale besturen. Dat lijkt me cruciaal, ook en zelfs in deze fase. De publieksparticipatie richt zich tot iedereen, niet specifiek tot het bestuur van steden en gemeenten. Zullen de lokale besturen betrokken worden in het raam van deze publieke participatie? Of worden zij pas betrokken in de fase van het openbaar onderzoek? Zullen zij hun reacties kunnen geven op het informatieve deel van het mobiliteitsplan? Zo ja, op welke wijze? Hoe zal hiermee rekening worden gehouden?

Minister, ik hoop dat ik niet te zagerig ben geweest. (*Gelach*)

Ik kijk uit naar uw antwoord. Ik vind het een belangrijke vraag, zeker wat betreft de dataverzameling. Ik wil u uitnodigen om het rapport dat u deze week hebt bekendgemaakt, in deze commissie voor te stellen.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, de heer Roegiers heeft een omstandige vraag gesteld. Het is van belang dat we met een maximale maatschappelijke betrokkenheid het Mobiliteitsplan Vlaanderen opmaken. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen, de andere strategische adviesraden en het grote publiek moeten daarin hun rol kunnen spelen. Het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is in opmaak. Hebben de MORA en andere adviesraden al een inbreng gedaan? Welke fases moeten we nog doorlopen om tot een definitief informatief deel te komen?

Vanuit het parlement willen we proactief meewerken aan de totstandkoming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Wanneer komt de fase eraan dat wij als commissie onze inbreng kunnen doen? Kunnen wij ook advies geven over dat informatieve deel en wanneer?

Misschien kunnen we het best onze visie geven wanneer de MORA en de andere strategische adviesraden hun advies hebben gegeven over dat informatieve deel.

De heer Roegiers heeft vragen gesteld over het verzamelen van data. Het is uiteraard belangrijk om zo veel mogelijk data te verzamelen. Blijkbaar is het soms moeilijk om toegang te krijgen tot data als die van andere bevoegdheidsniveaus moeten komen. Ik denk ook aan de ongevalanalyses en dergelijke. Wanneer is er gestart met het verzamelen van al die data en indicatoren? Hoe lang is dat traject al bezig en welk deel moet er nog worden afgelegd? Welke moeilijkheden ervaart u nog om alle nodige data te verzamelen? Hebt u misschien ook aanbevelingen op dat vlak? Kunnen de commissie en andere instanties daarop inspelen?

We hebben daarstraks in deze commissie het verslag gekregen van mevrouw Bamps over de Europese Transportraad. We hebben de voorbije weken ook informatie gekregen over het Europese witboek Transport. We zijn nog volop bezig met de opmaak van het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar ik neem aan dat u ook rekening houdt met de objectieven die Europa stelt in dat witboek. Neemt u dat mee in de voorbereiding?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dank u wel, collega's, voor deze zeer interessante vraag. Op dit ogenblik wordt door de gewestelijke planningscommissie de opmaak van de teksten voor het informatieve deel afgerond. Het is de bedoeling om de komende maanden binnen de planningscommissie de besprekingen te kunnen opstarten rond het richtinggevende deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat is de stand van zaken. De enquête loopt. Het richtinggevende deel wordt in de komende maanden afgewerkt.

Het informatieve deel bestaat uit drie luiken waarvan het eerste deel de bestaande toestand in beeld brengt, het tweede deel ingaat op de toekomstige ontwikkelingen en het derde deel beleidsalternatieven bevat. De discussie over de indicatoren laat mij ook niet onberoerd. Toen ik in 2009 het eerste rapport van de MORA kreeg, viel ik echt van mijn stoel. Blijkbaar was er in de jaren daarvoor nooit werk gemaakt van het opmaken van afdoende nauwkeurige, meetbare indicatoren. Ik vind het ook heel belangrijk dat die indicatoren er zijn. Voor mij was dat een probleem.

De gewestelijke planningscommissie weet dat ook. Hoe kun je indicatoren verzamelen? We hebben een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag. Dat is in het verleden opgestart. Dat is nu volwassen geworden. We kunnen voor het eerst meten. Deze week zijn inderdaad de verkeersindicatoren voorgesteld. Maar dat is enkel het verkeer van vrachtwagens, auto's, bestelwagens. Er komt veel meer precies cijfermateriaal over het gebruik van het openbaar vervoer. Om de personenmobiliteit te bekijken hebben we die chipkaart nodig. Die beslissing is genomen, maar dat komt er nog aan. We moeten ons dus baseren op het bestaande cijfermateriaal.

Dat is besproken, mijnheer Roegiers, met de gewestelijke planningscommissie. Zij zijn van oordeel dat er vandaag niet zodanige datalacunes zijn dat zij zouden wegen op de opmaak van het richtinggevende deel of de onderbouwing ervan in het gedrang zouden brengen. De discussie over de databeschikbaarheid waarnaar de MORA in het verleden verwees, is trouwens beperkt tot het eerste deel dat de huidige toestand in beeld brengt. We moeten daarnaast monitoringsindicatoren hebben, maar die moeten nog worden opgemaakt. We moeten eerst de discussie goed vatten en dan kijken hoe we gaan monitoren. Maak u daarover geen zorgen: ze worden erbij betrokken.

Het gaat er nu over of er voldoende onderbouwd materiaal is om dat eerste deel te maken. Er zijn passages waar kwantitatieve gegevens ontbreken. Daar wordt zo veel mogelijk gewerkt met een kwalitatieve duiding van de problematiek. Een dergelijke duiding is vaak mogelijk op basis van onderzoeken die in het verleden door diverse instanties zijn gevoerd. Daar waar gegevens ontbreken, is dit ook aangegeven in de teksten. Uit de feedbacknota van de MORA

kan ik niet afleiden dat die mensen zelf momenteel belangrijke hiaten zien in de analyses die zijn uitgevoerd.

De nulmeting is niet exhaustief als je daaronder verstaat dat alle beschikbare data zijn opgenomen. In het informatieve deel wordt een selectie gemaakt van data die de planningscommissie relevant vindt in het licht van het toekomstige beleidsplan. Van het informatieve deel van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen mag en kan ook niet worden verwacht dat het tot in het grootste detail alle ontwikkelingen in beeld brengt op de verschillende bestuursniveaus en deze kwantificeert. Het Vlaams Parlement stelt immers in zijn resolutie dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen zich op hoofdlijnen moet situeren. Dit betekent ook dat de analyses die worden uitgevoerd, zich hierop moeten richten. Dat is ook de bedoeling van de actuele toestand.

Als basis voor het toekomstig Mobiliteitsplan is het uiteraard belangrijk te weten waar we nu staan, maar is het evenzeer belangrijk te weten hoe de toekomstige ontwikkelingen zich zullen aandienen en met welke problemen dit gepaard zal gaan. De bedoeling van een beleidsplan is immers hierop te kunnen anticiperen.

Wat het in kaart brengen van de toekomstige ontwikkelingen betreft, wordt gewerkt met verkeersmodellen om deze trends in beeld te brengen. In het voorbije jaar hebben we heel veel expertise bijgewonnen. Het verkeerscentrum beschikt nu over een zogenaamd multimodaal model. Het verkeersmodel houdt rekening met allerhande ontwikkelingen, bijvoorbeeld het toekomstplan van De Lijn 2020, de geplande ontwikkelingen van industrieterreinen. Die kun je allemaal mee in rekening brengen om te onderzoeken wat de impact op het verkeer is. Het zijn theoretische modellen, maar een beleidsplan moet zo veel mogelijk anticiperen op de toekomst.

Parallel aan de opmaak met het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen is de gewestelijke planningscommissie ook gestart met het uitwerken van het monitoringskader voor de opvolging van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. We hebben die indicatoren nog niet. Momenteel wordt gewerkt aan het analysekader voor de opvolging van de beleidsdoelstellingen. Die moeten worden vastgelegd, en dan moeten we nagaan wat de parameters zijn waarop we dat jaar na jaar aftoetsen. Die moeten worden bepaald.

Zodra de activiteiten van de planningscommissie met betrekking tot het richtinggevende deel ver genoeg gevorderd zijn, kunnen de indicatoren worden geselecteerd die relevant zijn voor de beleidsopvolging. Voor deze oefening wordt samengewerkt met zowel het steunpunt goederenstromen als het steunpunt verkeersveiligheid. De MORA is ook zelf bij deze oefening betrokken. De MORA heeft in het verleden in zijn adviezen herhaaldelijk gewezen op het ontbreken van indicatoren en cijfergegevens. Die indicatoren gaan we nu vastleggen. We moeten kunnen bepalen wat we willen aftoetsen in ons beleid. Als het richtinggevende deel ver genoeg staat, is het de bedoeling dat we een set van indicatoren krijgen.

Net daarom werd de MORA ook expliciet uitgenodigd op de werkgroep monitoring, ter ondersteuning van de planningscommissie, zodat de MORA in een heel vroegtijdig stadium kan bijdragen aan een kwaliteitsvol en gedragen monitoring van het Mobiliteitsplan, onder andere door op te lijsten welke relevante en noodzakelijke indicatoren of cijfergegevens nog zouden ontbreken. Door ze zo vroeg te betrekken, wil ik ervoor zorgen dat er een validatie kan komen. Hopelijk geeft dat aanleiding tot een betere consensus over het monitoringsluik van het Mobiliteitsplan.

Ook andere partners die bezig zijn met het verzamelen van data of het ontwikkelen van indicatoren, zijn bij deze oefening betrokken, zoals de Studiedienst van de Vlaamse Regering, die de ViA-indicatoren ontwikkelt, MIRA of Milieurapport Vlaanderen, waar transportgerelateerde milieu-indicatoren in staan, en het Vlaams Verkeerscentrum. Het steunpunt spoor verkeersveiligheid moet instaan voor de opmaak van een eerste nulmeting in het kader van de strategische doelstelling verkeersveiligheid.

Voor de onderbouwing van een beleidsplan, maar ook voor de opvolging en evaluatie ervan is het belangrijk te beschikken over voldoende accurate data. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bouwt momenteel een departementaal kenniscentrum uit om de beleidsindicatoren centraal te beheren. Dit zal de dataontsluiting optimaliseren en een structureel datamanagement mogelijk maken.

Ik geef een voorbeeld. We hebben De Lijn, we hebben Openbare Werken, en iedereen monitort op zijn eigen manier. We hadden de discussie over de gevaarlijke punten. Dat gebeurt fiche per fiche, maar eigenlijk moeten we met één systeem werken dat de relevante gegevens centraal monitort. Dan kan iedereen aan die gegevens, en op termijn heel Vlaanderen, maar daar zijn we nu nog niet. De beoogde structuur omvat onder meer een indicatoredatabank waarin alle cijfermateriaal beschikbaar wordt gemaakt.

De gewestelijke planningscommissie werkt momenteel de teksten van het informatieve deel af zodat die kunnen worden voorgelegd, zoals afgesproken, aan een aantal instanties, zijnde de diverse adviesraden, de VVSG en de Jeugdraad. Dit zal medio april kunnen gebeuren. Het parlement kan kiezen wanneer het die toelichting wil. Ofwel kan dat op het ogenblik dat het informatieve deel helemaal klaar is, ofwel wachten we op de adviezen van de Jeugdraad en consorten. Dat laat ik aan jullie over, voor mij is dat om het even. Ik schik me naar de agenda van het parlement.

Het informatieve deel gaat voor advies naar de adviesorganen. Op basis van hun advies kan het informatieve deel verder worden aangevuld of zo nodig aangepast. Stel dat jullie zeggen dat het parlement graag mee advies zou geven in het informatieve deel, dan moet dat op voorhand gebeuren. Stel dat jullie reactief willen kijken naar het eindproduct na het advies, dan moet dat nadien gebeuren.

Ook de resultaten van de momenteel lopende publieksparticipatie zullen worden verwerkt in de teksten van het informatieve deel. Dit kan uiteraard pas gebeuren als de diverse adviezen zijn uitgebracht en de publieksparticipatie is afgesloten. Als ik me niet vergis, loopt die tot mei.

Ik vind het dus belangrijk dat het parlement zijn visie daarover kan geven. Ik had dat ook beloofd. Collega's, de vraag is of u dat nu wilt doen, dan wel nadat de adviezen effectief zijn uitgebracht. U kunt bijvoorbeeld zeggen dat u dat wilt doen nadat de adviezen zijn uitgebracht, maar voordat u een definitief schema hebt gemaakt. Er zijn dus wel wat mogelijkheden om dat moment te organiseren.

Met de opmaak van de ontwikkelingsscenario's ten behoeve van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werd gestart in 2009. De scenario's zijn vergelijkbaar met de scenario's die door de Europese Commissie werden uitgewerkt ten behoeve van het nieuwe Witboek Transport. Hierbij werd rekening gehouden met de diverse prognoses inzake de economische ontwikkeling en de bevolkingsontwikkeling. Ook de wijzigingen aan deze prognoses werden telkens verwerkt in de teksten. Voor de ontwikkeling van de scenario's werd samengewerkt met diverse instanties op het vlak van milieu, ruimtelijke ordening en economie: het Federaal Planbureau, de Nationale Bank, de universiteiten van Gent en Nijmegen, VITO (Vlaamse instelling voor technologisch onderzoek), KMI (Koninklijk Meteorologisch Instituut), IST (Instituut Samenleving en Technologie), Benelux Economische Unie, EWI (Economie, Wetenschap en Innovatie), Europese Commissie - DG Environment, Departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) afdeling haven en waterbeleid, de Studiedienst van de Vlaamse Regering, De Lijn enzovoort.

Vanuit het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening is recent gestart met de opmaak van vergelijkbare scenario's. Uiteraard is mijn beleidsdomein daarbij betrokken – anders zijn ze bezig in gespreide slagorde. Bij de opmaak van het informatieve deel wordt rekening gehouden met het Europese Witboek. Dat witboek is pas recent verschenen op de website van de EU, namelijk op 28 maart. Ik zei daarnet dat het nog niet helemaal klaar is omdat die

teksten nog aangepast moeten worden, onder andere op basis van het witboek. Het witboek moet nog besproken worden op niveau van de verschillende lidstaten. Het valt dus niet uit te sluiten dat in de toekomst de teksten nog zullen wijzigen als gevolg van de discussies die nog gevoerd moeten worden.

Met de VVSG is de afspraak gemaakt dat zij via een aantal kanalen betrokken wordt bij de opmaak van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Vooreerst is zij via de vertegenwoordiging in de MORA betrokken. Terecht zegt u dat er toch wat meer nodig is. Daarnaast is er de officiële adviesvraag aan de VVSG. Deze adviesvraag heeft betrekking op de volledige teksten van het informatieve deel. Binnen de VVSG zal intern afgesproken worden op welke wijze zij het opportuun vindt om een eerste officiële reactie te geven aan de gewestelijke planningscommissie. Vanuit de gewestelijke planningscommissie werd hierbij het aanbod gedaan deze teksten toe te lichten, zodat alles duidelijk wordt. Dit voorstel werd ook gedaan aan de verschillende adviesraden.

De teksten van het informatief gedeelte bedragen momenteel reeds 600 pagina's. Dat is ook logisch als men een stand van zaken wilt geven omdat er erg veel vertakkingen en beleidspunten zijn. Dat is de reden waarom er geopteerd werd om ook een management-samenvatting te maken, die uitgebreider is dan de publieksbrochure. De management-samenvatting zal op de website ter beschikking gesteld worden van alle partijen zodra zij door de planningscommissie is goedgekeurd. Dat is nog niet gebeurd. De planningscommissie is van oordeel dat dit de inspanning die gevraagd wordt van de diverse partners kan vergemakkelijken.

Alle reacties van zowel de publieksparticipatie als van de adviesvragen aan de SAR's, de VVSG en de Jeugdraad zullen worden verwerkt in het informatieve deel. De adviezen worden dan ook als bijlage toegevoegd.

Collega's, dat is dus de stand van zaken. Ik heb een onderscheid proberen te maken tussen drie zaken. Bij het informatieve deel zegt de planningscommissie dat er voldoende is om een beschrijving te geven over de stand van zaken. Als men dan een richtinggevend deel wil maken over waar we naartoe willen, dan moet een set van indicatoren worden uitgewerkt. Vandaag liggen die nog niet vast. Dat moet eerst gebeuren. Ze moeten daarna worden uitgewerkt. Daarnaast moet ook het monitoringsysteem opgesteld worden. Wat ten slotte de inbreng van het parlement betreft, moet u de keuze maken wanneer u daarbij betrokken wilt worden. Deze week was het nog niet mogelijk, want de teksten zijn nog niet beschikbaar. U moet zelf kiezen of u dat voor of na de bekendmaking van de adviezen wilt. Ik zal niet zelf de toelichting geven.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, dat toch enige duidelijkheid heeft verschaft. Ik zal even ingaan op uw managementsamenvatting, die u op het einde hebt gegeven.

Als ik het goed begrijp, wordt van het informatieve deel een managementsamenvatting gemaakt, maar is er al een publieksbrochure beschikbaar. Het lijkt me een beetje vreemd dat als men nog volop bezig is met het opstellen van het informatieve deel, er al een publieksbrochure klaar is. Dat lijkt me ongerijmd. Kunt u daar nog wat uitleg over geven? Het lijkt erop dat de kar voor het paard wordt gespannen. Ik begrijp dat niet goed.

Met betrekking tot dat informatieve deel stelt u dat de planningscommissie en de MORA u hebben gezegd dat ze met de gegevens waarover ze nu beschikken, geen hiaten zien. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag stelt u echter dat een overzicht van de ontbrekende relevante data nog niet bestaat. Ook dat begrijp ik niet. Enerzijds zegt u dat ze nog niet bestaat, en anderzijds stelt de MORA en de planningscommissie dat er geen probleem is met betrekking tot de ontbrekende data. Dat begrijp ik niet zo goed.

Wat het richtinggevend deel betreft, zegt u dat die indicatoren er vanzelfsprekend nog niet zijn. In uw persmededeling in 2002, toen u van uw stoel gevallen was, zoals u zei, kondigde u al aan dat die mobiliteitsindicatoren er tegen midden 2010 zouden zijn. U zei toen dat u daar een prioriteit van zou maken. Of is dat de reden dat het hele mobiliteitsplan met twee jaren is verlengd?

Wat het parlement betreft, gaat mijn voorkeur ernaar uit om het informatieve deel samen met de op dat ogenblik beschikbare adviezen te krijgen, om daar dan ons licht op te werpen. Maar dat moeten we misschien straks bespreken in de regeling van de werkzaamheden?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik denk ook dat het verstandig is om die adviezen van de adviesraden in te winnen en nadien vanuit het parlement advies uit te brengen. Dit moet dan wel ruim op voorhand, vooraleer men overgaat tot een definitief kader, zodat we zelf nog een inbreng kunnen leveren. Ik denk dat dat aangewezen is.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat het inderdaad een goede optie is om adviezen in te winnen. We zullen daarbij echter de timing in het oog moeten houden. Het gevaar bestaat dat de parlementaire discussie zich dan zal toespitsen op de kritiek die uit de adviezen komt en dat die kritiek zal worden gebruikt om in debat te gaan. Het is de bedoeling dat er in dat debat zelf nog insteken worden gegeven. Mijn enige zorg is dat dit ook wordt afgebakend zodat we vooruit geraken met dat mobiliteitsplan.

Mijnheer Roegiers, ik heb in 2002 inderdaad gezegd dat die indicatoren er moesten komen. Men heeft mij toen echter onmiddellijk gezegd dat ik moest proberen de kapstok te hangen aan dat nieuwe mobiliteitsplan om te vermijden dat er daar andere indicatoren in zouden worden opgenomen. Nadien hebben we besloten om dat mobiliteitsplan een of twee jaar uit te stellen. En zo werden die indicatoren ook uitgesteld. Zo komt het dat we nu in een vertraagde situatie zitten. Voor mij is dit beleidsmatig echter de enige juiste.

Die managementsamenvatting is niet bedoeld voor het grote publiek. Op de website kun je nu al een beschrijvend document van ongeveer 600 bladzijden vinden. Daar bestaat een publieksbrochure van. Als je als adviesraad echter advies moet geven op wat in dat beschrijvend document staat, heb je natuurlijk meer nodig dan die brochure. In die brochure staan de grote lijnen, de grote uitdagingen en hoofdstukken die het brede publiek kan bekijken. Die managementsamenvatting is daarentegen bedoeld om het advies op te baseren. Je kunt die mensen die advies moeten geven, moeilijk het oerwoud insturen. Je moet hun een wetenschappelijke basis geven. Die managementsamenvatting zal overigens binnen een à twee weken beschikbaar zijn, aangezien dat informatieve deel wordt afgerond. Dat informatieve deel zal trouwens sowieso nog wijzigen.

Ik heb het daarnet nog gezegd: niet alleen de adviezen, maar ook dat wetboek transport kan nog voor wijzigingen zorgen. Dat is dus niet af. U hebt die vragen uit de publieksenquête waarschijnlijk wel gezien en hopelijk zelfs ingevuld. We hopen vooral daardoor een zicht te krijgen op de mindset van de Vlaming anno 2011. Dat is een totaal andere bedoeling dan het advies dat wordt gevraagd aan die verschillende raden.

De heer Jan Roegiers: We hebben inderdaad zelf ook al inspanningen gedaan om die publieksenquête te verspreiden en zo veel mogelijk te laten invullen.

Minister, ik wil u bedanken voor uw antwoord. We hebben u gesteund in het uitstel van die indicatoren. Als ik mij niet vergis, hebt u toen gezegd dat grondigheid prevaleert op snelheid. We hebben dat toen ook onderschreven. We hopen uiteraard dat we het uitstel dat we u hebben gegeven, niet opnieuw moeten verlengen en dat we effectief werk kunnen maken van die indicatoren.

Verder lijkt het mij dat er voor deze commissie nog een serieuze opdracht bij komt met

betrekking tot dat mobiliteitsplan, naast het werk dat we al hebben. Door de huidige situatie in Vlaanderen met betrekking tot mobiliteit zal dat mobiliteitsplan overigens een bijzonder belangrijk instrument worden.

Minister Hilde Crevits: Ik hoop dat het plan wordt goedgekeurd. Het vorige plan is in de ontwerpfase blijven steken. Ik beschouw het als mijn persoonlijke opdracht om dat plan goedgekeurd te krijgen. Dat vraagt natuurlijk dat we realistische keuzes maken die ervoor zorgen dat we een uitvoerbaar document verkrijgen. Ik zal mij daar alvast voor inzetten.

De indicatoren die we nu aan het opbouwen zijn, zoals het fijnmazig gebruik van het openbaar vervoer, lusdetectie in de wegen en het ondergeschikt wegennet, dragen allemaal bij tot een meer wetenschappelijk onderbouwd beeld van uw mobiliteit. Anno 2011 is het echt nodig om dat op deze manier te doen.

De heer Jan Roegiers: In het gesprek dat we hebben gevoerd, is een paar keer verwezen naar dat verkeersindicatorenrapport. De minister heeft dat net nog gedaan. Het lijkt me goed dat dit rapport zou worden toegelicht in de commissie, als dat tenminste mogelijk is – ik neem aan van wel.

Minister Hilde Crevits: Ik kan iedereen die dat wil, een exemplaar bezorgen. Het rapport is echter ook te downloaden. Het Vlaams Verkeerscentrum heeft dat, toen het klaar was, meteen op de website gezet. Het is echter vrij dik, dus ik kan iedereen een ingebonden exemplaar laten bezorgen. U kunt hier ook een toelichting krijgen. U bepaalt de agenda, maar het is een vrij leesbaar en – naar mijn mening – superinteressant document. Dan moet u zelf maar beoordelen of u een toelichting wilt, en een datum prikken. Ik zal dat zelf niet toelichten. Ik wil dat wel doen, maar het lijkt me beter dat de heren Vijverman of Peetermans dat komen toelichten, of de persoon die het rapport heeft gemaakt, de heer Hoornaert.

De voorzitter: Dan stel ik voor dat we de leden van deze commissie een exemplaar laten bezorgen.

Het incident is gesloten.

■