

Nr. 42

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1998-1999

17 maart 1999

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MORGENVERGADERING

THEMADEBAT MOBILITEIT

Inhoud

Nr. 42

Woensdag 17 maart 1999
Morgenvergadering

Bericht van verhindering	1
Themadebat over mobiliteit	
Themadebat	1
Sprekers : de heren Michel Doomst, verslaggever, Ward Beysen, Johan Malcorps, Jaak Gabriels, Johan Sauwens, Bruno Tobback, André Denys, Jan Penris, Jos Stassen, Emiel Verrijken, Jean-Marie Bogaert en Gilbert Bossuyt en mevrouw Cecile Verwimp-Sillis	
Regeling van de werkzaamheden	27

VOORZITTER : De heer Marc Olivier, eerste ondervoorzitter

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 9.32 uur.*

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHT VAN VERHINDERING

Paul Van Grembergen, gezondheidsredenen.

THEMADEBAT over mobiliteit

Themadebat

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het themadebat over mobiliteit.

Dames en heren, ik lees een brief voor van minister Stevaert. 'Mijnheer de voorzitter, tot mijn spijt moet ik mij verontschuldigen voor het mobiliteitsdebat in het Vlaams Parlement. Reeds lang werd vastgelegd dat ik morgen het vorstenpaar vergezel bij het staatsiebezoek aan Hasselt van het prinsenvaar van het Groot-Hertogdom Luxemburg. Gelieve mij hiervoor bij het parlement te verontschuldigen. Ik heb afgesproken met mijn collega Baldewijns dat, indien nodig, hij mij zal vervangen. Hoogachtend, Steve Stevaert.'

Het themadebat wordt gehouden op basis van de moties van aanbeveling van de heren Doomst en Tobback, van mevrouw Verwimp en de heer Malcorps, van de heren Beysen, Lachaert, Gabriels, Denys en van de heren Sauwens en Lauwers.

Het themadebat is geopend.

De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst, verslaggever (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, ik zou ook zeggen mijnheer de minister, maar hier is geen vertegen-

woordiger van de regering aanwezig, geachte collega's die tijdig in het parlement zijn geraakt, eergisteren nog lieten de torenhoge hopen verwrongen autowrakken op onze autowegen heel Vlaanderen nog eens aanvoelen dat we met ons dagelijks motorengeraas stilaan in een catastrofescenario vastrijden. Eens te meer werd duidelijk dat de tijd van studies en veel plannen maken over mobiliteit stilaan voorbij is. We moeten dan ook plankgas geven voor de uitvoering van al dat denken en plannen rond mobiliteit. Voor sommigen kwam de commissie ad hoc voor Mobiliteit van dit Vlaams Parlement dan ook een beetje te laat.

Dagelijks stellen we nog altijd vast dat 's morgens en 's avonds de Welriekende Dreef, de Kennedytunnel en de E40 in de richting van Groot-Bijgaarden een probleem blijven, terwijl er geen zondagavond voorbij gaat zonder beelden van verhakkelde auto's in het weekenddonker waarin jonge tieners of twintigers de dood hebben gevonden. Met beide extreme pijnpunten hebben we meteen de oorzaak van heel wat publieke ergernis aangeraakt.

Minder spectaculaire en minder in het oog springende minkanten van die groeiende automobilititeit zijn natuurlijk evenzeer belangrijk : de geluidsoverlast, de luchtvervuiling, de onleefbaarheid van heel wat dorpskernen en de groeiende agressiviteit, vooral bij de autogebruikers. De zwakke kant van de huidige vervoersmarkt is ook dat heel wat buitengebieden een zwakke openbaar-vervoervleugel hebben. Bovendien geeft het gebruik van bus, tram of trein de reiziger voortdurend het gevoel een verliezer te zijn, in plaats van een verstandige passagier die maatschappelijk een verstandige en te waarden keuze heeft gemaakt.

Dit alles moest onze commissie voor Mobiliteit natuurlijk niet meer bewijzen. Toch was het de moeite waard om, los van de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, in dit jonge Vlaams Parlement die problematiek nog eens nauwkeurig te bekijken door een eigen regionale bril. Er is een groot onderscheid met het festival van minister Daerden, waarbij in vijf afleveringen werd getracht te bewijzen dat hij op federaal vlak ook zijn mobiliteitssporen heeft verdiend. Alleen al de gelukzalige glimlach waarmee hij over mobiliteitsproblemen praat, maakt duidelijk dat hij vanuit een totaal andere ruimtelijke situatie aankijkt tegen mobiliteit. Met andere woorden : het is duidelijk dat hij er niet van wakker ligt.

Dit verslag maakt duidelijk dat onze parlementaire commissie veel indringender op de problemen is

Doomst

durven ingaan. Deze diepgang werd vanaf het begin gegarandeerd door twee elementen. Enerzijds was er een groot gamma aan hoorzittingen met alle betrokkenen, anderzijds de wetenschappelijke ondersteuning door de wetenschappelijke academie. In de hoorzittingen hebben we het mobiliteitsprobleem langs alle mogelijke zijden belicht. Een kort overzicht zal bewijzen dat dit inderdaad bijzonder intens is gebeurd. De heer Keygnaert van de Mobiliteitscel heeft ons drie diverse groeiscenario's en -modellen voor ochtendspits en dagverkeer voorgesteld. De MINA-raad heeft de sturende impulsen beklemtoond die van een dergelijk mobiliteitsplan kunnen uitgaan. De SERV drong aan op een meerjarenplan en een veel grotere administratieve inbedding. De Vlaamse Automobilistenbond beklemtoonde een sterk en dynamisch verkeersmanagement. De sector van de transporteurs heeft aangegeven hoe wijzigingen in gedragsregels ook sociaal-economische implicaties inhouden. Vertegenwoordigers van de havens hebben de scherpe concurrentie-elementen inzake bereikbaarheid, in vergelijking bijvoorbeeld tot de Nederlandse havens, in de verf gezet.

De administratie Waterwegen en Zeewezen heeft gewezen op het dalend aandeel van de binnenvaart, van 18 naar 10 percent. De NMBS heeft bewezen dat het treinverkeer op langere afstanden tot 40 percent van het woon-werkverkeer haalt, maar dat het veel zwakker scoort op kortere afstand. De MIVB legde de vinger op de zere wonde van het gebrek aan een degelijk parkeerbeleid. De Lijn heeft aangedrongen op een betere doorstroming, betere informatieverstrekking en het opdrijven van de middelen. De binnenvaart drong aan op meer overslagmogelijkheden om concurrentieel te kunnen zijn. Werkgevers hebben gepleit voor een heel open sociale dialoog. Het VEV bevestigde dat twee op drie bedrijven last hebben van files van goederenvervoer, maar ook van personenvervoer. Het NCMV had vragen bij de haalbaarheid van de stadsdistributiecentra.

De vakbonden willen bedrijfsvervoerplanning op de agenda van het sociaal overleg, om de mobiliteitspatronen ook op maat van de werknemers te houden. Taxistop erkende dat alternatieve vervoersmodi met een imago probleem kampen. Langzaam Verkeer schetste de stuurbaarheid van de vervoersmarkt. De fietsers vroegen meer kansen voor die 50 percent verplaatsingen die binnen een straal van 5 kilometer gebeuren. De voetgangersbeweging heeft meer veiligheid gevraagd, gezien de duizend voetgangers die jaarlijks het slachtoffer

worden van een ongeluk. De administratie Wegen en Verkeer heeft duidelijk gemaakt dat men via de convenants en de Mobiliteitscel wil komen tot een geïntegreerd beleid. De Bond van Jonge en Grote Gezinnen vroeg een gezinsvriendelijk tarievenbeleid. De Nederlanders hebben hun strategisch beleid geëvalueerd : ze bereikten een goede balans inzake verkeersveiligheid maar haalden een onvoldoende inzake congestie en files. De Stichting Verkeerskunde vroeg een mobiliteitsopleiding op hogeschoolniveau. De Vereniging van ouders van verongelukte kinderen heeft bewezen dat kleine ingrepen op de weg grote familiale drama's kunnen voorkomen.

U hoort het : de lijst van gehoorde instanties is indrukwekkend en dit alles was voor iedereen dan ook bijzonder leerrijk. Voeg daar dan nog de wetenschappelijke nota van de Vlaamse Academie voor Wetenschappen aan toe, en u merkt dat de volgende minister van Vervoer nog slechts zijn of haar stoel onder een bureau moet schuiven om onmiddellijk aan de slag te kunnen gaan.

Uiteindelijk heeft dit geleid tot vier thematische gehelen, met hier en daar meerderheids- en minderheidsstandpunten. In het onderdeel bereikbaarheid zitten aanbevelingen inzake alternatieven voor het autogebruik, het lokale personenvervoer, het goederenvervoer en het luchtvaartverkeer. Voor de basismobiliteit worden de gewestelijke en lokale bevoegdheden naast een specifiek doelgroepenbeleid geplaatst. Het gedeelte leefbaarheid is geënt op de aspecten lucht, lawaai en ruimte. Inzake de verkeersveiligheid wordt geopteerd voor snelheidsbepalende maatregelen, objectieve veiligheidsanalyses, fietspaden, voetpaden en een betere verkeersveiligheidsexpertise.

Ik moet de secretaris en ook onze medewerkers feliciteren voor hun schitterende werk. Onze 'nieuwe maandagen' waren bijzonder vruchtbaar. Ik dank daarvoor de collega's van mijn fractie, maar zeker ook de heer Tobback. Hij was een goed voorzitter. Dat zal waarschijnlijk een familietrekje zijn. Ik mag ook collega-verslaggever Beysen niet vergeten, die altijd een seniorenantenne opzette naar de realiteit van Antwerpen. Mevrouw Verwimp en de heer Malcorps toonden zich altijd langs hun zachtste vervoerszijde. Met de heer Sauwens zat ik vaak op dezelfde golflengte. De heer Penris van het Vlaams Blok was vaak aanwezig.

Mijnheer de voorzitter, ik wil nu namens mijn fractie een aantal klemtonen leggen.

Doomst

In de eerste plaats wil ik zeggen dat de CVP zich als centrumpartij vrij comfortabel voelde in het midden van de rijweg. Sommigen fietsten of reden iets meer naar links, anderen fietsten of reden weer iets meer naar rechts. We zijn immers het stadium van de slogans voorbij. De genuanceerde realiteit wenkt.

Vanuit hun standpunten kunnen alle andere partijen eigenlijk vrij vlot met ons meefietsen of autodelen. Dat ziet er dus tamelijk goed uit. Over de partijgrenzen heen waren we het immers eens over 80 of 90 percent van de voorgestelde maatregelen. Bovendien is dit bijzonder zwaar en complex maatschappelijk probleem zodanig acuut, dat één stap vooruit te verkiezen is boven tien losse flodders in de lucht.

U weet allemaal dat de CVP liefst zo snel mogelijk de theorie verlaat en de hand aan de ploeg slaat. Dat geldt dus niet alleen voor onze boerenkant. Dit thema is daar ideaal voor. Bij een ongewijzigd beleid stijgt het autoverkeer tegen 2010 met 30 percent, en het vrachtwagenvervoer met 50 percent. Met andere woorden : op dat ogenblik zijn we helemaal uitverkocht en kunnen we onze winkel meteen sluiten.

Dit debat komt dus wel op een goed moment. Het thema mobiliteit moet prioritair aan bod komen bij de volgende regeringsonderhandelingen. Het moet een topprioriteit zijn van de volgende Vlaamse regering. Met deze beleidsnota heeft het Vlaams Parlement 'gesneden brood gebakken'. De volgende meerderheid, hoe die er ook moge uitzien, hoeft enkel nog maar de gewenste boterhammen uit te kiezen.

Natuurlijk moeten we ook wel bescheiden blijven. De politiek heeft een democratisch draagvlak en een persoonlijke verantwoordelijkheid van de burgers nodig om te slagen in de immense opdracht die ons de volgende jaren wacht. Tijdens het voorbije weekend reed 60 percent van de gecontroleerde wagens in de buurt van Leuven boven de toegestane snelheid. Iemand slaagde er zelfs in 235 kilometer per uur te rijden. Dat bewijst dat we onszelf maatschappelijk voorbijrijden. Een ander rijgedrag moet duidelijk inherent zijn aan de opvoeding. Jonge mensen moet een ingebakken andere mobiliteitscultuur worden bijgebracht, anders is dit allemaal boter aan de galg.

Het debat dat we hier vandaag afsluiten, moet morgen starten met een actieplan. Om een Vlaams

mobiliteitsplan uit te voeren, zullen we ons ook bestuurskundig anders moeten organiseren. We moeten eerst en vooral een samenhangend en continu plan hebben. We vragen nu van de kleinste gemeenten in Vlaanderen een mobiliteitsvisie, maar we moeten eerlijk toegeven dat de Vlaamse overheid die zelf nog niet helemaal heeft.

Een goed bouwplan zal een mooie droom blijven zonder de nodige bouwcenten. De volgende regering moet dan ook een aanzienlijk bedrag opzizzetten, wil ze aan dit probleem iets doen. Mobiliteit moet bij de volgende Vlaamse regering op budgettair vlak minstens tot de top drie van de prioriteiten behoren.

Op dat ogenblik zal ook een specifieke minister van Mobiliteit nodig zijn. De minister van Verkeer vervult wel die functie, maar moet daarvoor een aantal trucs en ideeën heel sterk in de verf zetten. Bovendien moet hij zich op dit ogenblik ook nog met veel andere en netelige zaken bezighouden. Een commissie voor Mobiliteit zou ook zeer zinvol kunnen zijn op het ogenblik dat een aanzienlijk budget voor handen is.

Ongetwijfeld moeten de huidige mobiliteitscellen veel sterker worden bestaft dan op dit ogenblik het geval is. Ze zullen ook veel meer dan nu hun deskundigheid moeten bundelen. In Vlaams-Brabant bestaat de cel maar uit één persoon, die bijzonder moeilijk te bereiken is.

Ook tussen de verschillende bestuurlijke niveaus zal een beter nabuurschap tot betere resultaten leiden. Op dit ogenblik zijn welgeteld achttien ministers betrokken bij de mobiliteit in dit land : de ministers Daerden, Peeters, Di Rupo, Van den Bossche, Viseur, Colla, Gosuin, Hasquin, André, Thomas, Chabert, Stevaert, Van Rompuy, Kelchtermans, Peeters, Lebrun, Collignon en Lutgen. In de huidige stand van zaken is het dan ook nodig dat er minstens tussen de voornaamste excellenties een maandelijks planningsproces op gang wordt gebracht om tot betere resultaten te komen.

Zelfs op Europees vlak moeten we onze centrale positie benutten om tot veel meer uitwisseling te komen. De leden van de commissie voor Mobiliteit zullen trouwens bevestigen dat we van ons bezoek aan Denemarken en van het bezoek van de Nederlanders – dat was iets minder, maar toch – iets hebben opgestoken.

We moeten toegeven dat vooral de gemeenten de jongste jaren stevige stappen vooruit hebben gezet

Doomst

rond mobiliteit. Het is dan ook een goede zaak dat de regering via de convenants op deze lokale inkleuring heeft ingespeeld. Vooral de samenhang en de continuïteit in het mobiliteitsbeleid van Vlaanderen zijn van groot belang. Gratis openbaar vervoer kan misschien als selectieve maatregel zinvol zijn, maar tot op heden ervaren weinigen de samenhang in de ketting maatregelen waarin dit initiatief moet passen. Ik blijf er ook bij dat het in het kader van de beperkte budgetten op dit ogenblik zelfs niet de meest zinvolle maatregel is.

De Vlaamse overheid zal ook moeten leren te starten met de prioriteiten van de prioriteiten, gezien de beperkte budgetten. Het gewestelijk expresnet rond Brussel en het voorstadsvervoer rond Antwerpen en Gent moeten het startschot van de volgende regering zijn. Veilige schoolomgevingen tegen 2002 en kwalitatief hoogstaande fiets- en voetpaden in alle dorpscentra en gewestwegen tegen 2005 moeten een haalbare kaart zijn. We mogen immers geen sprookjes in het vooruitzicht stellen : het zal een verhaal zijn van bijzonder moeilijke realiteit. In landelijke gebieden kan de creativiteit van anderen uit oplossingen bieden in een combinatie met belbus, buurtbus, mindermobilencentrale en boodschappendienst. Het geheel zal echter veel geld kosten.

De NMBS en De Lijn hebben ter discussie gestaan. Beide organisaties zitten in een dubbel overgangsproces. De exploitatie moet jaar na jaar transparanter worden, en de beheersovereenkomsten moeten scherper en kwalitatief gevarieerder worden ingevuld. Bijvoorbeeld in de NMBS moet de vertegenwoordiging van Vlaanderen zwaarder door wegen. Deze is nu te zwak. Dat kan uitmonden in regionale beheersovereenkomsten, als het moet met regionale middelen. Het Vlaams Gewest moet ook de relatie met De Lijn verzakelijken. Het moet in de beheersovereenkomst duidelijker kwalitatieve normen inschrijven, en deze ook doen naleven.

In het algemeen pleiten we niet voor een aanpak van de problematiek van boven af, maar voor een opbouw van onderen uit. Mobiliteitsproblemen zijn terreingebonden en herkenbaar voor de plaatselijke beleidsverantwoordelijken. Daarom menen we dat goed uitgetekende vervoersregio's en -subregio's de lokale besturen aan het denken kunnen zetten. Ik verwijs nogmaals naar de discussies over gratis openbaar vervoer in veel gemeenteraden. Het is goed dat daar een boompje wordt opgezet over mobiliteit, maar heel weinig beleidsverant-

woordelijken weten in welk mobiliteitsbos dat gratis boompje moet passen. Precies met het oog op een samenhangend concept moeten we hen meer kansen bieden om mee te denken en te plannen. De gemeenten en de subregio's zijn daarvoor het startplatform.

De uitbouw van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarvan het huiswerk door alle gemeenten moet worden afgeleverd tegen 2004, lijkt ons de ideale gelegenheid om te doen wat we al tien tot twintig jaar eerder hadden moeten doen, namelijk de mobiliteit beter inpassen in het ruimtelijk beleid. In de gemeenten moeten ruimtelijke ambtenaren bij de noodzakelijke aanwervingen worden gerekend. Zij kunnen de spilfiguur worden in het ontstaan van een groter mobiliteitsbewustzijn en een betere mobiliteitsplanning. Bovendien kan op begrippen als stedelijke gebieden, kleinstedelijke gebieden, hoofddorpen of buitengebieden, die met het RSV ingang zullen vinden, een specifieke eigen basismobiliteit worden geënt.

Voor ons moet basismobiliteit dus niet beantwoorden aan het Geuens-begrip, naar de voorzitter van De Lijn die het Oost-Europees bekijkt en overal en voor iedereen gelijk wil hebben. Basismobiliteit moet gedifferentieerd worden, zowel volgens regio, als volgens de dag van de week en het uur van de dag. Ze moet een bijzonder groot streekcachet dragen.

Er is heel wat te doen geweest om de prijs van de mobiliteit. We geven de voorkeur aan goedkoper openbaar vervoer voor iedereen, boven gratis vervoer voor sommigen. We willen het vooral beter voor iedereen. We pleiten voor goedkoper als het kan, de juiste prijs als het moet, en gratis als het past. De toverwoorden van de verkeersdeskundigen zijn daarbij variabilisering van de autokosten en rekeningrijden.

Het aanrekenen van de juiste maatschappelijke prijs van het autorijden, met als tegenwicht een goedkopere prijs van het autobezit, is te overwegen. We mogen echter niet vergeten dat de auto in de landelijke gebieden een deel van de ketting zal blijven. In Limburg zullen ze dit met argusogen volgen.

Rekeningrijden lijkt sociaal correcter en geografisch doeltreffender, al moeten heel wat voorwaarden zijn vervuld om ook daarvan de last niet op de zwakkere schouders te leggen. Snellere alternatieven van openbaar vervoer in dezelfde richting, zullen dan als tegenwicht een minimum zijn. Dit zul-

Doomst

len ze dan weer in Antwerpen met argusogen volgen.

Europa zal voor de beide maatregelen zijn rol ook veel sterker moeten spelen, en het woelige Europese huishouden zal in die zin ook moeten worden geschikt. We zijn blij dat de voorjaars schoonmaak daar op dit ogenblik volop bezig is.

Goedkoper openbaar vervoer mag voor ons gerust voor bepaalde categorieën zoals scholieren, maar ook voor bejaarden of gehandicapten die karig bij kas zijn. Maar toch blijft de prijs uiteindelijk van minder belang en vraagt men van mobiliteit wat men van de politiek vraagt, namelijk dat het snel gaat, dat het voor comfort zorgt en dat het proper is. Het toverwoord daarvoor is intermodaliteit, namelijk kansen geven om vlot over te schakelen van het ene soort vervoermiddel naar het andere, zowel voor personenvervoer als voor goederentransport. In beide sectoren hebben we nu een mobiliteits-AA, dat is waar de auto altijd primeert, en we moeten naar een aangename 'AH'-Erlebnis waarbij we op een bepaald punt de auto een halt toeroepen voor een alternatief. Overstapplaatsen en overslagposten zijn daarbij de verbindingspunten, maar de auto zal hierbij naargelang zijn waarde moeten ingeschakeld blijven.

Uiteraard beseffen we zeer goed dat de opdracht enorm is en tijdens de volgende legislatuur de geldelijke middelen hoe dan ook beperkt zullen blijven. Daarom moet worden gestart bij de echte prioriteiten : de zwarte filepunten, de schoolomgeving, de dorpskern en de creativiteit in de landelijke gebieden. Daarom moeten we op de pijnpunten durven experimenteren, testen met vrije stroken voor openbaar vervoer, verkeersmanagement of computerinformatie, waardoor we mensen laten aanvoelen dat men het probleem met kracht aanpakt, al was het dan op beperkte plaatsen en met beperkte middelen. Daarom moeten we in ons pakket innoverende technologie de mobiliteitstechnologie een flinke duw vanuit Vlaanderen durven geven. We zijn sterk in spraaktechnologie, waarom zouden we de deskundigen niet in huis hebben om ook rond mobiliteitstechnologie grote stappen vooruit te zetten ?

Tot slot zou ik alle partijen willen oproepen om zich te scharen achter onze meerderheidsmotie. We waren het eigenlijk over de partijgrenzen eens om van de mobiliteit een hoofdprioriteit van de volgende regering te maken. Ook over de concrete beleidsmaatregelen was er grote eensgezindheid. We

waren het allemaal roerend eens over een hele resem maatregelen : van vermindering van registratierechten voor wonen dicht bij het werk over decentralisatie van diensten naar mobiliteitseffectenrapporten tot fiscaal stimuleren van carpoolen, fietsen en openbaar vervoer. We moeten toegeven dat er verschillen zijn, maar ze zijn beperkt en ik denk niet dat het goed is om ze vandaag uit te vergroten.

Het al dan niet volledig liberaliseren of regionaliseren van de openbare vervoersmaatschappijen is op termijn belangrijk, maar is eigenlijk niet de essentiële kern van het mobiliteitsdebat. Al dan niet de laatste missing links afwerken is belangrijk, maar het is veel belangrijker dat alle partijen toegeven dat we ons moeten beperken tot de specifieke knelpunten in het wegennet. Een unanieme oproep aan de volgende Vlaamse regering vanuit het Vlaams Parlement zou veel sterker klinken, ook naar de buitenwereld.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Ik wil me afzetten tegen de idee die hier door de heer Doomst naar voren wordt gebracht. Hij doet uitschijnen dat er een grote gemene deler is gevonden over de partijgrenzen heen ten aanzien van de problematiek van de mobiliteit. Wij stonden er in ieder geval op een duidelijk alternatief voor te stellen in de vorm van een afzonderlijk voorstel van resolutie dat ik straks zelf zal toelichten.

Ik wil me nu reeds afzetten tegen de idee dat de realisatie van de missing links en het demonopoliseren of privatiseren van De Lijn randfenomenen zouden zijn. Voor ons zijn dit immers de kernpunten voor een verandering in het mobiliteitsbeleid. Ik wil dan ook niet dat hier de indruk van een consensus zou worden gewekt over belangrijke elementen in dat mobiliteitsdebat.

De heer Michel Doomst : Mijnheer Beysen, ik weet dat u een man van de praktijk bent die vaak tussen de mensen komt. Indien u goed naar die mensen zou luisteren, dan zou u weten dat ze op dit ogenblik van ons geen theorie meer vragen, maar wel actie. Dienaangaande denk ik dat we het wel eens zijn over een groot deel van de actiepunten waarmee we het straks zullen moeten doen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : In het regeerakkoord stond dat van deze regering een mobiliteitsplan kon worden verwacht dat we nu aan het uitvoeren zouden moeten zijn, maar nu blijkt dat we nog

Malcorps

maar aan het debatteren zijn. Dit is niet de schuld van de oppositie, maar wel de verantwoordelijkheid van de meerderheid. Er is nog geen enkele vooruitgang geboekt, en er wordt nu al verwezen naar de volgende zittingsperiode.

Bij het begin van de besprekingen in de commissie voor Mobiliteit heeft minister Baldewijns een goede en uitgebreide nota voorgelegd, maar hij voegde daar wel onmiddellijk aan toe dat dit ten persoonlijke titel was omdat men het binnen de meerderheid blijkbaar niet eens geraakte over een aantal grote lijnen binnen deze zittingsperiode.

Er wordt nu reeds gezwaaid met miljarden voor de volgende zittingsperiode, maar toch hoor ik hier en daar al fluisteren dat het ook dan een bijzonder moeilijk debat zal worden. Ik heb hier ook de uitdrukking 'de hand aan de ploeg slaan' horen vallen. Waarom hebben we dat dan niet gedaan ?

De heer Michel Doomst : Toegegeven, in de voorbije drie à vier jaar werd in de praktijk te weinig aandacht besteed aan dat thema. Ook ik ben ervan overtuigd dat dit verband houdt met het maken van politieke keuzes en, aansluitend op wat ik gisteren van uw fractie heb gehoord met betrekking tot de zachte sectoren, ben ik het met u eens dat duidelijke keuzes zullen moeten worden gemaakt.

Er is evenwel een groot verschil met de situatie van drie à vier jaar geleden. Dat verschil is dat er thans een Vlaams Parlement is dat een heel duidelijk signaal geeft. We zouden onszelf oneer aandoen indien we vandaag niet aan de regering duidelijk zouden maken dat het nu het moment is.

Vandaar mijn voorstel om niet elk met de fiets van de eigen kleur dit ad hoc mobiliteitsdebat uit te fietsen, maar wel allemaal gebruik te maken van een fiets met een oranje stuur, rode pedalen, blauwe versnellingen, groene reflectoren en een heel fel geel voorlicht.

Ik denk dat we met een dergelijke fiets de steile berg van de mobiliteit kunnen trotseren. Alleen met zo een fiets zullen we erin slagen de achttien ministers in beweging te krijgen. Sta me dan ook toe dit verslag te beëindigen in de stijl van het lichtende Nederlandse voorbeeld door het Vlaams Parlement de volgende zittingsperiode te laten verwelkomen met de woorden : 'Ik denk dat we er klaar voor zijn'. (*Gelach*)

De voorzitter : Omdat enkele collega's verplichtingen hebben in het kader van het bezoek van het Luxemburgse prinsenvaar aan de provincie Limburg, vraag ik uw toestemming de heren Gabriels en Sauwens voorrang te verlenen.

De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, collega's, jaar na jaar zien we dat ons wegennet steeds meer verkeer te slikken krijgt. Ons voertuigenpark is de voorbije tien jaar explosief gestegen, en ik stel daarbij vast dat in diezelfde periode van tien jaar rooms-rood steeds de meerderheid heeft uitgemaakt.

Toch is aan dat probleem tijdens die tien jaar niets gedaan. Het personenvervoer en het vrachtverkeer op de weg stegen gestadig ten nadele van het openbaar vervoer en het vrachtvervoer op het water en per spoor. Deskundigen waarschuwen nu al dat bij ongewijzigd beleid tegen 2005 de winter van de mobiliteit zal intreden. Over een zestal jaar zal onze regering bij ongewijzigd beleid voor een dilemma staan, waarbij niet enkel de bereikbaarheid binnen Vlaanderen op de helling staat, maar ook de bereikbaarheid van Vlaanderen niet meer kan worden gegarandeerd. Het valt dan ook ten zeerste te betreuren dat deze regering niets heeft gedaan om dit probleem ten gronde aan te pakken. De afgelopen regeerperiode is buiten enkele lokale stunts zoals gratis openbaar vervoer, in ons klein en versnipperd land omzeggens niets baanbrekends gebeurd op het vlak van de mobiliteit.

Wellicht wil de meerderheid nog vóór 13 juni met een mobiliteitsplan naar de pendelende kiezer stappen om de indruk te wekken dat ze dit probleem ook daadwerkelijk heeft aangepakt. Trouwens, dat ik verder geen deel wou uitmaken van deze commissie, komt doordat de oprichting ervan door de meerderheid is genaast, ondanks het feit dat de leden ervan voor het overgrote deel dezelfde waren als van de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Verkeer. Aangezien ook dit verslag enkel algemene en vrijblijvende termen bevat, zoals voorstadsnet, basismobiliteit enzovoort, zal ik me niet uitlaten over de inhoud van de resolutie. De heer Beysen zal straks in de toelichting van onze resolutie duidelijk het verschil aantonen.

Toch moet het me van het hart dat drie tot vier resoluties betreffende de voorliggende beleidsnota op een gemiste kans duiden om een gezamenlijke visie naar voren te schuiven. Dat gebrek aan eensgezindheid is niet te wijten aan de oppositie, maar

Gabriels

wel aan de meerderheid. We hebben herhaaldelijk over dringende investeringen gesproken.

We waren nochtans goed gestart. Gedurende twee jaar hebben we met de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Verkeer, waarvan ik voorzitter ben, ruimschoots aandacht besteed aan mobiliteit en de Vlaamse bereikbaarheid. Mobiliteitsproblemen, knelpunten en bereikbaarheidsproblemen werden zowel te velde als in de commissie besproken en geanalyseerd. De betrokken actoren op de verschillende bestuursniveaus werden gehoord.

Geen van deze debatten waren vrijblijvende of verkennende discussies. Ze vonden hun weerslag in serieuze rapporten, die naast een aantal algemene benaderingen ook concrete oplossingen vooropstelden. De maatregelen hadden betrekking op de voornaamste probleemgebieden, namelijk Antwerpen, Gent en Brussel, telkens voor zowel het weg-, water- als luchtverkeer. Ook de spoorwegen werden verschillende malen gehoord. We hadden contacten met de mensen van de luchthavens van Zaventem en Deurne. Om onze kennis te verbreden brachten we met de commissie zelfs een bezoek aan Kopenhagen, waar we op vlak van interactief aanbod van de verschillende vervoersmodi ervaring hebben opgedaan.

Ik stel vast dat dit debat in volle dubbelzinnigheid verloopt. Enerzijds is het natuurlijk goed dat de mobiliteitsproblematiek onder de aandacht wordt gebracht. Anderzijds is het treurig dat men niet heeft voortgebouwd op twee jaar werk en dat men de prioriteiten van de prioriteiten niet als uitgangspunt heeft genomen.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : U weet dat ik uw werk als voorzitter van de commissie voor Ruimtelijke Ordening heel erg waardeer, mijnheer Gabriels. Geeft u echter zelf niet toe – zeker wanneer straks een aanzienlijk budget voor mobiliteit wordt vrijgemaakt – dat we er tijdens de volgende zittingsperiode aan moeten denken een aparte commissie voor Mobiliteit op te richten ? Het probleem is zo omvangrijk.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer Doomst, natuurlijk kunnen we blijven studeren, maar u heeft zonet ook verklaard dat de tijd van studie voorbij is, en dat we tot actie moeten overgaan.

De concrete voorstellen kunnen worden samengevat in een twintigtal bladzijden. Het verslag vermeldt uitdrukkelijk alle prioriteiten van de verschillende sectoren. We hadden ons beter op die wensen gebaseerd om concretere aanbevelingen te doen en er financiële middelen aan te verbinden.

De heer Michel Doomst : Ik vroeg of u het zinvol vindt om tijdens de volgende zittingsperiode opnieuw een debat over mobiliteit te organiseren ?

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer Doomst, een debat is altijd zinvol, maar u zegt zelf dat het de hoogste tijd is om tot actie over te gaan. Het is immers nog belangrijker om iets aan de zaak te doen, en daarvoor zijn kredieten nodig. Iedereen is het erover eens dat we de voorbije jaren veel te weinig hebben gedaan. De commissie voor Mobiliteit mag niet dienen als een schaamlap voor het beleid.

De heer Michel Doomst : Mijnheer Gabriels, u vindt een debat dus ook zinvol.

De heer Jaak Gabriels : Elk debat over dit onderwerp is zinvol. Ik heb nooit iets anders beweerd, maar de daad moet bij het woord worden gevoegd. De voorbije twee jaar hebben we de ervaringen met en bekommernissen over het mobiliteitsprobleem gehoord van mensen uit de sector. Het is een gemiste kans om niet voort te bouwen op die concrete gegevens.

Mijnheer de voorzitter, collega's, wat hadden we wel moeten doen ? We beschikten over tal van concrete antwoorden. De uitdagingen zijn nog groot. We stellen immers vast dat de transportsector in België goed is voor 6 percent van het BBP. Dit is de hoogste waarde in de Europese Unie. Nochtans investeren we slechts 1,2 percent van ons BBP in de infrastructuur voor het transport. Dit is een cruciaal aspect van het mobiliteitsprobleem. Als we het Europees gemiddelde van 2 percent zouden willen bereiken, dan zouden we ook in Vlaanderen per jaar 10 à 15 miljard extra moeten investeren.

Toen ik samen met de heer Beysen na het zomerreces een voorstel in die zin formuleerde, werd dit op bepaalde banken op hoongelach onthaald. Twee weken later vertelde minister Van Rompuy in een interview dat tijdens de volgende regeerperiode 35 miljard frank aan extra investeringen nodig zal zijn. Ons voorstel is dus realistisch.

Het is evident dat de nodige middelen per sector moeten worden vastgelegd. In Nederland wordt met een tienjarenplan voor infrastructuur gewerkt. Het plan wordt elk jaar opnieuw nauwgezet geëva-

Gabriels

lueerd zodat het – waar nodig – kan worden bijgestuurd om de doelstellingen na tien jaar te realiseren. We zouden het Nederlands voorbeeld moeten volgen.

Er is een groot verschil tussen ons en Agalev, want Agalev pleit enkel voor verbeteringen aan het openbaar vervoer. Ik heb er al dikwijls op gewezen dat ook ik dit zeer goed vind, maar dat het openbaar vervoer alleen de mobiliteitsstroom niet zal kunnen opvangen. Het klopt dat de achterstand bestaat en moet worden bijgebeend, maar er moeten ook investeringen gebeuren in de binnenwateren, de wegen, de spoorwegen, de buurtspoorwegen, enzovoort. Elke sector moet voldoende aandacht krijgen en zou ieder jaar het voorwerp van een parlementair debat moeten zijn. Zo zouden we per sector evalueren en onderzoeken waar de plannen moeten worden bijgestuurd. Enkel op die manier zal het thema mobiliteit niet in de handen van één minister blijven die graag het warm water uitvindt of via stunts de aandacht afwendt van de ernstige mobiliteitsproblemen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Uiteraard zijn we voorstanders van een degelijk investeringsplan voor het openbaar vervoer. In de commissie voor Ruimtelijke Ordening hoorde ik iemand van de afdeling Wegen en Verkeer, de heer De Baere, zeggen dat de mobiliteitsknoop in Antwerpen slechts kan worden ontward door investeringen in het stedelijk spoorverkeer en in sneltramnetten. Dat is een verfrissend idee. Ik vraag me dan ook af waarom men blijft doorbomen over de missing links.

De voorzitter : Mijnheer Gabriels, zou u nu willen afronden ?

De heer Jaak Gabriels : Over de extra aandacht voor het openbaar vervoer kunnen we het eens zijn. De VLD wil daar echter niet stoppen en richt zich ook naar andere verkeersmodi. Er moet worden geïnvesteerd in de binnenwateren. De minister van Ruimtelijke Ordening wil de vaarrechten afschaffen. Dat kan niet om technische redenen, dus zullen ze worden verminderd tot 10 percent, dat komt neer op 300 miljoen frank. In de begroting voor 1999 staat 2,2 miljard frank voor de binnenwateren ingeschreven. Dat is nog niet eens voldoende om één knelpunt op te lossen. Hoe wil men dan met dit budget de binnenwateren als alternatief aanbrenge n ? Dat is niet ernstig : men moet een toereikend budget reserveren om onze binnen-

wateren vergelijkbaar, aansluitbaar en concurrentieel te maken met de binnenwateren van onze buurlanden. De knelpunten moeten vanzelfsprekend worden weggenomen. Ik heb Sibelco al genoemd, een bedrijf dat zich ertoe verbindt per jaar 20.000 vrachtwagens van de weg te halen, als wij zorgen voor de nodige uitdieping. Zelfs voor de kaaimuren, waar men nu amper 200 miljoen frank meer wil aan besteden, zijn er 70 wachtende, watergebonden bedrijven. Ik kan dit niet volledig bespreken binnen de mij toegemeten tijd. Men had veel vroeger de daad bij het woord moeten voegen, nu moeten we het doen met vrijblijvende verklaringen.

Dit debat lijkt meer op een verkiezingsstunt dan iets anders en wordt zeker niet gedekt door de feiten. (*Applaus bij de VLD en het VB*)

De voorzitter : Mag ik iedereen vragen om zich aan de afgesproken tijd te houden ? (*Opmerkingen van de heer Jaak Gabriels*)

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer Gabriels, u treft de verkeerde toon. De commissie voor Mobiliteit heeft op een constructieve manier geprobeerd bakens uit te zetten voor het mobiliteitsbeleid van de toekomst. Dit is geen begrotingsdebat, dit gaat niet over het beleid van de minister van Ruimtelijke Ordening. We staan vlak voor de verkiezingen, de partijen leggen gewoon hun eigen accenten.

Het verhaal van de veelkleurige fiets, mijnheer Doomst, klopt volgens mij niet : u zult binnen de 10 meter tegen de grond gaan. Er zijn een aantal duidelijke verschillen tussen de politieke en beleidsopvattingen van de partijen over het omgaan met verkeer en mobiliteit. Op zichzelf is dat niet erg. Het is de kiezer die zal bepalen welke soort mobiliteit in de toekomst wordt gevoerd.

De heer Jos Geysels : Het is niet omdat bij de CVP iedereen in een verschillende richting fietst, dat we dat allemaal moeten doen.

De heer Johan Sauwens : Ik wens constructief te discussiëren en duidelijke afspraken te maken. Ik weet hoe belangrijk regeringsonderhandelingen zijn. Ik hoop dat de resultaten van de werkzaamheden van de commissie hierbij een rol zullen spelen.

Ik zie een aantal zaken opnieuw opduiken die ik in 1990 bij het eerste verkeers- en vervoersplan mee heb neergeschreven. Een aantal stellingen die toen controversieel waren, worden intussen algemeen

Sauwens

aanvaard. Dat is een goede zaak. In de toekomst moet dit leiden naar een coherente aanpak van de problemen.

Het is noodzakelijk dat het beleidsniveau van een zeer sterke daadkracht getuigt. In het parlement en de commissie is men het er vrij algemeen over eens dat zaken die op verschillende niveaus worden behandeld, moeten worden samengebracht. Zo is er bijvoorbeeld de problematiek van de spoorwegen. Dit vervoer vormt de ruggengraat van het mobiliteitsbeleid. De manier waarop het beleid nu wordt gevoerd, is niet goed. De stelling over de splitsing van de spoorwegen kunnen we dan ook mee onderschrijven.

Het feit dat men zegt dat er een pakket aan maatregelen moet worden getroffen, houdt in dat een fiscaal instrumentarium noodzakelijk is. Dit blijkt ook uit de cijfers. Sinds 1989 zijn Vlaanderen en Wallonië bevoegd voor openbare werken en werd er een ander beleid gevoerd. Het overhevelen van fiscale instrumentaria is voor ons dan ook belangrijk om een degelijk vervoersbeleid te voeren.

Ik ben het eens met de link die wordt gelegd met het RSV. De kernversterking en ordening is absoluut nodig indien we de vervoersstromen onder controle willen krijgen. Bepaalde stellingen die men ontwikkelt, gaan ook in die richting.

Wil men dit plan op het terrein ook afdwingen, dan zal men de budgetten substantieel moeten verhogen. Op dit gebied vormt de samenvoeging van het gewest en de gemeenschap een nadeel. Er is één begroting, één parlement en één regering. Aan Franstalige kant zijn die zaken gesplitst waardoor men de gewestmiddelen meer heeft kunnen voorbehouden voor gewestelijke uitgaven.

In Vlaanderen nemen de persoonsgebonden materies en de gemeenschapsuitgaven enorme happen uit het budget. Onder druk van de sectorale bonden – en meestal die van de werknemers – wordt er gepleit voor hogere weddes. In Vlaanderen liggen de uitgaven in de welzijnssector 40 percent hoger dan in Wallonië. Ik beweer niet dat dit niet goed is. In de ultieme begrotingsronde staat er echter geen vakbond, boerenbond of ziekenfonds klaar om te zorgen voor meer veiligheid op onze wegen. Tijdens de ultieme begrotingsronde staat er, behalve de bouwfederatie, geen drukkingsgroep klaar om te pleiten voor meer investeringen in het openbaar vervoer.

Wil men dit plan ook kunnen uitvoeren, dan moet men de kredieten voor het openbaar vervoer substantieel verhogen. Wij pleiten voor een verdubbeling van de exploitatiebudgetten van De Lijn op vijf jaar tijd. Op die manier kan men resoluut de dienstverlening, die om historische redenen zeer mager uitvalt, uitbreiden.

Ik ben blij dat de regering, in de persoon van minister Baldewijns, hier inmiddels aanwezig is. Hij kent het dossier. Ik pleit voor een verhoging met 50 percent van de kredieten voor de wegenwerken. Bij de besteding moet de veiligheid de absolute prioriteit zijn. Ik weet waarover ik spreek. Op dit ogenblik liggen er in elke provincie honderden dossiers op uitvoering te wachten. Het gaat over werken aan gevaarlijke kruispunten, over het aanleggen van rotondes en fietspaden, enzovoort. Het zijn dossiers die niet op de prioriteitenlijst terechtkomen omdat er volgens het zwartepuntensysteem tot vandaag onvoldoende doden zijn gevallen.

Statistisch bekeken zijn er onvoldoende gevallen genoteerd om al iets te ondernemen. Toch weet iedereen dat er dringend werken moeten worden uitgevoerd, en dat dit onmiddellijk een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid. Dikwijls gaat het om werken die niet meer dan 15 tot 20 miljoen frank kosten. Als het parlement geloofwaardig wil blijven, dan moet het de kredieten voor veiligheid en openbaar vervoer substantieel verhogen. Dat moet worden afgedwongen in de loop van de onderhandelingen over de vorming van een nieuwe regering, die na 13 juli zullen starten. Als dat niet gebeurt, verliest dit document alle geloofwaardigheid.

Ik wil nog een bedenking kwijt over de prijsvorming. Ik zou hier even willen citeren wat de heer Schartman heeft gezegd. Hij is directeur Innovatie en Omgeving van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hij zegt: 'In de maatregelen die ter discussie staan, zie ik vier hoofdlijnen. We zullen meer aandacht hebben voor de prijs. Op de korte termijn zullen we het rekeningrijden invoeren tijdens de spits. We willen daarmee verder gaan, en een prijs per kilometer berekenen. Voorlopig is er het plan om gelijktijdig de belastingen te verlagen, zodat dit neerkomt op een variabilisatie en niet op hogere collectieve lasten. De prijs per kilometer zal niet alleen de prijs van de schaarste omvatten, maar ook de kosten voor infrastructuur, voor milieu en voor de veiligheid. Het resultaat zal een prijs zijn die gedifferentieerd is naargelang de plaats, de tijd en het vervoermiddel. We moeten onze toevlucht nemen tot nieuwe instrumenten zoals het rekeningrijden of de kilometerheffing.

Sauwens

Een lastig punt is het teruggeven via de belastingen'.

Over dat laatste maak ik me zorgen. Niets is gratis ; alles moet worden betaald. Men wil een sociaal beleid voeren, en men haalt een aantal oude blauwdrukken – of rooddrukken- weer naar boven. Men zou pas echt sociaal zijn wanneer men iedere inwoner van dit land een behoorlijk basisinkomen bezorgt. Iedereen kan dan zelf bepalen hoe hij dat inkomen besteedt. Ik hoor de huidige minister van Vervoer geregeld zeggen dat er meer mobiliteit nodig is. Ik durf dat te betwijfelen. Is dat wel zo ?

Vlaanderen is een van de dichtst bevolkte landen ter wereld. Er leven bij ons 450 inwoners per vierkante kilometer. De kostprijs van die toenemende mobiliteit, uitgedrukt in verminderde leefbaarheid van Vlaanderen, is enorm. In de tekst staat dat men zich inzake de CO₂-uitstoot wil houden aan de normen van Rio en Kyoto. Dat is onzin, want dat staat allemaal haaks op wat we in de voorafgaande hoofdstukken zeggen over de economische bereikbaarheid, de tewerkstelling, enzovoort. We zullen keuzen moeten maken. Het Nederlandse voorbeeld toont aan dat het kostprijsaspect van fundamenteel belang is. Dat geldt zowel voor het privé- en het vrachtvervoer als voor het openbaar vervoer. De komende maanden moet dat worden uitgediept.

In het afvalbeleid is de ladder van Lansing een belangrijk instrument. Afvalvoorkoming is de eerste prioriteit; pas in tweede orde buigt men zich over recyclage en dergelijke. De Volksunie pleit inzake mobiliteit ook voor het gebruik van een ladder. Bovenaan staat dan het principe van de nabijheid. Van 1981 tot 1991 is het woon-werkverkeer met drie kilometer toegenomen. En het blijft maar toenemen.

Het zou ideaal zijn indien men terug ging wonen in de stad waar men werkt. In die zin is het structuurplan van groot belang. Daarin moet de nabijheid als eerste prioriteit worden gesteld. Daarna komen de verplaatsingen te voet, per fiets, tram of trein, omdat deze milieuvriendelijker zijn en/of een grotere capaciteit bieden. Verder in het rijtje vermelden we bus en taxi om een aantal individuele verplaatsingen mogelijk te maken. Pas dan komen de verplaatsingen met de wagen. Het autobezit in Vlaanderen is vanaf 1980 tot nu toegenomen met ongeveer 50.000 per jaar. Hoe kunnen we onze doelstellingen bereiken wanneer we niet aan de bron gaan werken ?

Tot slot van mijn betoog wil ik uw aandacht vestigen op een fenomeen waarmee we in grote mate worden geconfronteerd. Mobiliteit is een afgeleide van een maatschappelijk gebeuren en van een economische welstand. Zo vormen de zeehavens een economisch pluspunt maar genereren ze tezelfdertijd een aantal neveneffecten. Ik heb in een krantenartikel gelezen dat de maritieme handel in 1998 is gegroeid tot meer dan 5.064 miljard ton. Door de Aziatische crisis is er op dit ogenblik een overcapaciteit in de maritieme vaart. De prijzen voor containervervoer zijn met ongeveer 20 percent gedaald. Het vrachtvervoer vanuit de Vlaamse havens – ongeveer 167 miljoen ton in 1998 – wordt verdeeld in een van de dichtstbevolkte gebieden van West-Europa, met name Vlaanderen. Vervolgens komt het terecht op de reeds overbevolkte Vlaamse wegen en wordt het gemengd met het lokale verkeer. Heel wat expreswegen en snelwegen hebben een lokale verdeelfunctie. Die is historisch gegroeid.

De vraag die we moeten durven stellen, is of Vlaanderen op die manier kan blijven investeren in de havensector. Jaarlijks worden immers miljarden uitgegeven voor baggerwerken om de Schelde breder en dieper te maken, waardoor steeds meer vrachtvervoer naar hier wordt gehaald. De laatste jaren wordt steeds meer gepleit voor nachtvervoer om overdag de wegen enigszins te ontlasten. Zal op die manier de keuze voor meer economische groei, dus meer mobiliteit, zich niet vertalen in minder leefbaarheid ? Zullen we zo een situatie blijven aanvaarden ? De tewerkstellingsaan groei die daartegenover staat, is immers matig. Alle bedrijven die momenteel in de Limburgse Kempen worden gevestigd, kennen een veeleer matige tewerkstelling tegenover een enorme verkeersgenerering. En dan durft men beweren dat de CO₂-uitstoot tegen 2010 grotendeels zal zijn teruggedrongen en dat Vlaanderen leefbaarder zal zijn !

Kunnen we niet beter meer economische groei zoeken in de sectoren die onmiddellijk een toegevoegde waarde maar minder verkeer genereren ?

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Ik denk dat de heer Sauwens een gevaarlijke weg opgaat. Ik hoop dat zijn partij hierover eenstemmigheid bereikt. Het betoog van de schepen van Financiën van de stad Antwerpen staat duidelijk haaks op wat de heer Sauwens zegt. De impact van de havenbedrijvigheid op de tewerkstelling mag absoluut niet worden onderschat. Er wordt immers een grote rechtstreekse tewerkstelling verzekerd. Voor de haven van Antwerpen gaat het nog altijd om 60.000 men-

Beysen

sen. De afgeleide tewerkstelling is enorm. Mijnheer Sauwens, dat gaat nu eenmaal gepaard met veel verplaatsingen.

Ik wens niet deel te nemen aan een debat waarvan de premisse zou zijn dat we eens goed moeten nadenken over de vraag of we in de toekomst nog wel havenuitbreidingen willen overwegen. Ik zal daar straks trouwens een actuele vraag over stellen aan de bevoegde minister. Dat zou immers betekenen dat we een grote knip geven in onze toekomstige welvaart. Voor mij moeten werkgelegenheid en welvaart gekoppeld blijven. Ik heb er geen probleem mee dat er redelijkheid in acht moet worden genomen tussen de verschillende havens. Uiteindelijk hebben we met de goedkeuring van het haven-decreet bewerkstelligd dat er overleg wordt gepleegd. Mijnheer Sauwens, wat u zegt doet me een beetje huiveren. Het gaat een richting uit die ons heel zuur zou kunnen opbreken als men het werkelijk zou uitvoeren.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Mijnheer de voorzitter, de heer Sauwens haalt dit probleem terecht aan, maar wellicht moet eerder een oplossing worden gezocht in het feit dat het aspect mobiliteit onvoldoende aan bod komt in het sociaal overleg tussen werknemers en werkgevers. In de commissie waren we het erover eens dat het mobiliteitseffectenrapport bij grote investeringen een veel grotere rol moet spelen dan momenteel het geval is. Als we het aspect mobiliteit meer inherent maken aan alles wat sociaal-economisch beweegt, wordt de verantwoordelijkheid van alle betrokkenen sterk vergroot en kunnen we de economische groei gedeeltelijk mee begeleiden en sturen.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, ik wil een opmerking maken aan het adres van de heer Sauwens. Goederen komen aan in een haven en worden van daaruit verdeeld, want vanzelfsprekend komen ze binnen volgens de wet van vraag en aanbod.

Anderzijds is er ook een belangrijk ecologisch argument. Antwerpen ligt tachtig kilometer dieper in het binnenland. Daardoor moeten andere vervoersmodi niet worden ingeschakeld. Ecologisch gezien is het dus een voordeel als de schepen de haven van Antwerpen gemakkelijker kunnen bereiken.

De heer Johan Sauwens : Ik besef goed dat we dit debat nu niet kunnen voeren, maar ik wilde dit als aandachtspunt vermelden om ons mobiliteitsplan eens even open te trekken. De heer Gabriels komt al onmiddellijk terecht in het dossier van de mondialisering van de economie. Ik zeg dit heel oneerbiedig, maar wat is uiteindelijk de meerwaarde van al dat gezeul met brandstoffen, grondstoffen, half-afgewerkte producten en afgewerkte producten die vervolgens de hele wereld rondreizen omdat de kostprijs van het maritiem vervoer te laag is ? We zijn deze planeet totaal aan het verzieken omdat we de negatieve effecten van de toenemende mobiliteit niet onder controle hebben. Ik vraag hier aandacht voor. Ik denk dat die er in de toekomst zeker zal komen.

Ik wil nog twee opmerkingen formuleren over veiligheid. Er wordt vrij veel naar Nederland verwezen. Ik lees in het verslag van de Koninklijke Commissie het volgende : 'Over het algemeen kan men stellen dat de verkeersveiligheid in Nederland tweemaal hoger is dan in België. Wanneer men het aantal slachtoffers per miljoen inwoners bekijkt, staat Vlaanderen nu op het niveau van Nederland in 1980.' Hoewel de cijfers moeten worden gerelativeerd, zijn ze volgens de professoren in elk geval duidelijk genoeg om in Vlaanderen een ernstig gewetensonderzoek te voeren.

Ook zonder die vergelijking is het duidelijk dat het gevaar op de weg een van de gesels is van de moderne maatschappij. Van alle weggebruikers in Vlaanderen wordt er elk jaar bijna 9 percent betrokken bij een ongeval. Daarvan wordt 18 percent gewond. Hoewel de onveiligheid de voorbije jaren licht daalde, zijn deze cijfers een beschaafde maatschappij onwaardig. Er is dringend werk aan de winkel. Verkeersonveiligheid is dus een absolute prioriteit. In Nederland wordt beweerd dat men de cijfers niet naar beneden krijgt, ondanks alle inspanningen die worden geleverd. We moeten dus beseffen dat verkeer altijd een bepaalde graad van negatieve effecten zal hebben. De Volksuniefractie pleit resoluut voor investeringen in verkeersveiligheid.

Het is goed dat de commissie zich heeft uitgesproken voor meer verkeersinzicht. Ik heb vroeger al gezegd dat er in Vlaanderen 6 miljoen verkeersdeskundigen zijn, maar dat slechts enkelen met voldoende kennis van zaken bij de ontwerp bureaus, op de gemeentelijke diensten en bij de eigen Vlaamse administratie kunnen omgaan met deze complexe en toenemende verkeersstromen in een bijzonder moeilijke omgeving. Ik pleit dus voor investeringen in bijscholing, zowel in het universitair

Sauwens

en het hogeschoolonderwijs als op lagere niveaus. We moeten hier durven investeren in onderwijs in verkeersdeskundigheid. (*Applaus bij de SP, de VU, AGALEV en de CVP*)

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, toen de heer Sauwens me daarnet vroeg of hij me mocht voorgaan, vermeldde hij er niet bij dat hij in feite het betoog van Agalev mee voor zijn rekening zou nemen. Maar het is u met des te meer plezier gegund, mijnheer Sauwens.

Om te beginnen wil ik van de gelegenheid gebruik maken om degenen die de afgelopen maanden een aanzienlijk deel van hun tijd hebben geïnvesteerd in de werkzaamheden van onze commissie, van harte te danken. Ook dank ik de vele grote en kleine organisaties die we hebben ontvangen naar aanleiding van de hoorzittingen en die een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan onze werkzaamheden en het resultaat ervan. Daar ze hier zijn vertegenwoordigd, wil ik ook mijn erkenning uitdrukken voor de kwaliteit van het werk van de Koninklijke Academie. Hun nota biedt een zeer goed overzicht van de in dit land aanwezige kennis over dit onderwerp. Gezien de beperkte tijd en de omvang van deze materie was de nota op zich reeds een bijzondere prestatie.

Al deze inspanningen hebben geleid tot de beleidsnota en de voorliggende aanbevelingen van onze commissie. De nota en de aanbevelingen konden in de commissie rekenen op een ruime consensus, getuige het beperkte aantal minderheidsstandpunten, die mijns inziens bovendien geen afbreuk doen aan de grote krachtlijnen van de nota. Dat is belangrijk. Deze commissie diende immers niet om het regeringswerk te controleren of ministers te interpellieren, maar wel om vanuit dit parlement op enkele maanden van de verkiezingen een duidelijk signaal te geven aan een volgende regering. Ik betreur dan ook enigszins dat sommigen op dit ogenblik trachten er toch veeleer een discussie over het regeringsbeleid van te maken dan een discussie over het toekomstige mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Een themadebat dient toch ook niet om het regeringsbeleid te verdoezelen ? Ik heb de indruk dat dit toch wel gebeurt.

De heer Bruno Tobback : De duidelijkste en wat mij betreft meest essentiële conclusie uit het werk van de afgelopen maanden is de volgende : we moeten erkennen dat de weg waarop we ons al sinds de jaren vijftig bevinden, hoe veelbelovend die ooit ook leek, op korte termijn doodloopt. Om zowel onze algemene levenskwaliteit als onze economische welvaart op een hoog niveau te handhaven is het essentieel dat we spoedig een andere weg inslaan. De voorspelde toename van het verkeer op onze wegen brengt ons immers al op korte termijn op een niveau dat ecologisch noch maatschappelijk is op te vangen binnen deze regio. Tegelijkertijd is de mobiliteit van personen, goederen, maar ook van ideeën en gedachten een van de pijlers van ons hele maatschappelijke bestel. Het beperken ervan is dan ook een weinig aantrekkelijke mogelijkheid. De maatschappelijke uitdaging waarmee we worden geconfronteerd, is bijgevolg even duidelijk als moeilijk : een grote mate van mobiliteit garanderen, zowel op persoonlijk als op economisch vlak, maar dan op zo een manier dat de beperkingen en de moeilijkheden ervan zo klein mogelijk blijven.

De vier hoofdstukken waarin de aanbevelingen van de commissie zijn onderverdeeld, bevatten een aantal heel duidelijke invalshoeken en soms heel concrete opvattingen over heel concrete problemen. Maar doorheen het geheel loopt heel duidelijk een rode draad : willen we blijven genieten van de voordelen van mobiliteit, dan zullen we er op een veel bewustere manier dan vandaag mee moeten omgaan. Dan zullen we vanaf vandaag moeten erkennen dat toenemende mobiliteit ook een minder mooi gezicht heeft : dat van congestie, onleefbaarheid en onveiligheid. Dan zal het beleid in de toekomst rekening moeten houden met die twee gezichten bij het nemen van beslissingen die gevolgen hebben inzake mobiliteit.

Vroeger was het verhaal eenvoudig : hoe meer mobiliteit, hoe meer welvaart. Vandaag ligt dat een heel stuk moeilijker. Nu is het immers zo dat de winst van elke bijkomende kilometer die op onze wegen wordt gereden, nog amper – of zelfs niet meer – opweegt tegen de kosten die dat met zich meebrengt. Alleen wordt de winst van die kilometer geheel geïncasseerd door degene die hem rijdt, en wordt een groot deel van de kosten op dit ogenblik door anderen betaald.

Een eerste vereiste voor het voeren van een hendaags mobiliteitsbeleid is dan ook dat we in deze materie leren nuchtere berekeningen te maken. We moeten dus narekenen wat het netto-rendement van onze heilige koe precies is, en waar

Tobback

en wanneer we ze het best kunnen gebruiken. Die rekening moet in de eerste plaats door de overheid worden gemaakt, in het kader van het opstellen van een algemeen mobiliteitsbeleid.

In dit mobiliteitsbeleid moeten niet enkel keuzes worden gemaakt over de theoretische uitgangspunten, ook al zijn die natuurlijk wel belangrijk. Er moeten ook keuzes worden gemaakt over concrete investeringen, en dus over de toewijzing van de altijd schaarse middelen.

In de discussie of er nu eerst een voorstadsnet rond Antwerpen moet komen, dan wel of er een nieuwe wegeninfrastructuur op die plaats moet worden gerealiseerd, zal dus in de eerste plaats de vraag naar het hoogste bijkomende maatschappelijk nut moeten worden gesteld. Vandaag lijkt het in ieder geval zo dat het eerste meer perspectieven biedt voor het verminderen van de mobiliteitsproblematiek dan het tweede. In de meeste gevallen heeft dat tweede immers al bewezen minstens even veel problemen te creëren als op te lossen.

Naast de overheid moet echter ook de individuele gebruiker ertoe worden gestimuleerd tot een nuchtere afweging te komen van de kosten en de baten van zijn of haar individueel gedrag. Vandaag is dat een bijzonder moeilijke oefening, omdat de kosten niet volledig en rechtstreeks worden doorgerekend aan degene door wie ze worden gemaakt.

Vooraf de indirecte kosten worden gespreid over alle belastingbetalers, ook over degenen die nooit een wagen gebruiken. Bij die indirecte kosten gaat het over lawaai en andere omgevingshinder, ongevallen en de kosten die ermee gepaard gaan, ordehandhaving en controles op de naleving van de verkeerswetgeving, kosten van vertragingen, ruimtebeslag, enzovoort.

In dezelfde lijn worden op dit ogenblik door het 'just-in-time'-systeem de opslagkosten van de betrokken bedrijven betaald met belastinggelden die door iedereen worden opgehoest. Het is niet de taak van de overheid om te zeggen wanneer iemand een wagen mag gebruiken of welk stockbeheer bedrijven moeten hanteren. Het is echter wel de taak van de overheid om ervoor in te staan dat degene die de keuzes maakt, er zelf de kosten voor draagt, en op die basis zijn keuzes maakt.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer Tobback, men moet die stelling toch sterk nuanceren. U weet net zo goed als wie ook dat de totale opbrengst aan belastingen op het weggebruik niet minder dan 330 miljard frank bedraagt. Als men dan het deel bekijkt dat opnieuw wordt geïnvesteerd in infrastructuurwerken, dan is dat eigenlijk maar een peulschil. Het gaat dus niet op om zomaar ongenueanceerd te zeggen dat iedereen daartoe bijdraagt, onafhankelijk van het feit of men al dan niet een wagen bezit. De tegenovergestelde stelling kan net zo goed worden verdedigd.

Laten we vertrekken van de opbrengst van de mobiliteit voor de overheid : dat bedrag van 330 miljard frank per jaar. Welk deel daarvan wordt opnieuw geïnvesteerd in infrastructuur ? Het gaat werkelijk om 'peanuts'.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Beysen, het is tekenend voor uw visie op het mobiliteitsbeleid dat u dat beperkt tot de kosten van infrastructuurwerken, en dat al de rest blijkbaar veel minder belang heeft. *(Opmerking van de heer Ward Beysen)*

Een tweede vereiste is dat we goed moeten beseffen dat het mobiliteitsbeleid een beleid is dat alleen zin heeft als het consequent op lange termijn wordt gevoerd. De problemen van vandaag zijn immers niet gisteren veroorzaakt, of zelfs niet toen deze coalitie tien jaar geleden aan haar beleid begon. Ze vloeien voort uit keuzes die veertig of vijftig jaar geleden werden gemaakt en die toen het beleid van de komende en afgelopen decennia op een welbepaald spoor hebben gezet.

De keuzes die vandaag worden gemaakt, zullen dan ook bepalend zijn, maar ook pas resultaat krijgen binnen een vergelijkbare tijdshorizon van ettelijke decennia. De doelstelling van de commissie Mobiliteit was het handhaven van het verkeer op het huidige niveau. Dit mag op het eerste zicht nogal bescheiden lijken, zoals de heer Malcorps terecht heeft opgemerkt. De realisatie ervan zal echter een ware krachttoer zijn, zelfs op middellange termijn.

Het ruimtelijk beleid moet de verplaatsingsbehoeften zoveel mogelijk beperken tot een afstand die gemakkelijk met alternatieve vervoermiddelen is af te leggen. Dit is een van de belangrijkste denkwegen die de commissie heeft voorgesteld en ze wordt, minstens op planningsniveau, ook door het beleid gevolgd.

We zullen de resultaten van een dergelijk beleid niet binnen de vijf jaar plukken. Zelfs de volgende

Tobback

regering zal op het einde van haar regeerperiode niet kunnen zeggen : 'Kijk eens wat het allemaal heeft opgeleverd.' Als we echter op middellange termijn onze regio niet willen omvormen tot een verkeerschaos van 100 bij 150 kilometer, is het een absolute noodzaak om vandaag met dit beleid van start te gaan.

Ruimtelijke planning en mobiliteitsplanning moeten op alle niveaus beter worden geïntegreerd dan vandaag. Ook het uitvoerend niveau, dat individuele vergunningen aflevert, moet meer aandacht besteden aan het mobiliteitsaspect en aan mobiliteitsgevolgen door het opleggen van milieueffectrapporteringen.

Ook bij verkeersveiligheid speelt de individuele verantwoordelijkheid een belangrijke rol. Dit werd door de reeks ongevallen van eergisteren nog maar eens pijnlijk onderstreept. Ook de doelstellingen voor verkeersveiligheid zullen niet alleen worden gehaald doordat de overheid een meer gericht infrastructuurbeleid voert of meer geld besteedt aan het beschermen van zwakke weggebruikers.

Dit neemt niet weg dat onze fractie en de commissie voor Mobiliteit vragende partij zijn voor investeringen in de infrastructuur. Ik pleit voor een goed uitgewerkt en decretaal onderbouwd investeringsbeleid. Het moet een correcte objectivering toelaten en duidelijk zijn voor alle andere overheden.

De commissie heeft vanuit verschillende invalshoeken heel veel aandacht besteed aan de organisatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Of het nu gaat om autogebruikers ertoe te verleiden om hun wagen te laten staan of om het garanderen van een basisaanbod aan verplaatsingsmogelijkheden voor de meer dan 50 percent van de Vlamingen die niet over een eigen wagen beschikken, het openbaar vervoer bekleedt hoe dan ook een centrale plaats in een moderne visie op het mobiliteitsbeleid. Zoals het er vandaag uitziet, is het niet in staat om te beantwoorden aan de eisen die we eraan stellen. De doelstellingen zijn de uitbouw van een voorstadsnetwerk rond de grote steden, een gedifferentieerd aanbod dat tegemoetkomt aan de noden van kleine gemeenten en een kwaliteitsniveau dat klanten kan lokken.

Om dit te realiseren is in de eerste plaats een belangrijke financiële injectie nodig. Van de komende regering verwachten we minstens een duidelijk en algemeen investeringsplan voor het openbaar vervoer in Vlaanderen, bovenop de inspanningen van

vandaag. Ook de organisatie van het openbaar vervoer zal heel wat bijsturingen vergen als we die middelen goed willen besteden. Alleen al op basis van de langverwachte netnormering en van een duidelijk kostenberekeningssysteem is een efficiënte allocatie van middelen nodig.

Even noodzakelijk is een verdere afstemming van het beleid van de verschillende actoren : de Vlaamse Vervoermaatschappij, de NMBS, het gewest, de gemeenten en alle anderen die in het mobiliteitsbeleid een rol hebben te spelen. Dit geldt niet alleen voor het openbaar vervoer, maar voor het hele mobiliteitsbeleid.

De vraag naar de voortzetting en de decretaale onderbouwing van de methode van de mobiliteitsconvenants is een van de cruciale voorstellen van de commissie. Zelfs het meest visionaire langetermijnbeleid heeft ook op korte termijn nood aan tastbare realisaties. Het systeem van convenants biedt die mogelijkheid, vooral omdat het een bundeling van inspanningen op verschillende niveaus mogelijk maakt en garandeert. Op die manier wordt voorkomen dat investeringen die door een partner worden gedaan bij gebrek aan opvolging, jarenlang zonder effect blijven, zoals maar al te vaak gebeurt.

Aan het eind van dit debat zal Vlaanderen nog steeds het land zijn met het dichtste wegennet en het hoogste aantal verkeersongevallen in Europa. Als we vanavond naar huis gaan, ongeacht welke motie we straks goedkeuren, zal er niet één anarchistische chauffeur minder zijn op de weg, en zal de file niet verdwenen zijn. De boodschap dat we al heel blij mogen zijn als er binnen tien jaar maar evenveel files staan als vandaag, zullen we ongetwijfeld niet gauw met klaroengeschal aankondigen.

Het doel realiseren is echter een immense opgave, die veel moeite, middelen en overredingskracht zal kosten. We moeten echter goed weten dat onze levenskwaliteit en onze economische welvaart zullen afhangen van de mate waarin we inzake mobiliteit nieuwe wegen kunnen bewandelen – ik spreek met opzet niet van berijden. Nieuwe technologieën kunnen ons daarbij een stuk op weg helpen, maar zonder een nieuwe mentaliteit bij de bestuurders, in alle betekenissen van dat woord, zullen die nieuwe technologieën niet volstaan. Er is in de eerste plaats een consequent en duidelijk langetermijnbeleid nodig.

In deze regeerperiode werden daartoe een aantal aanzetten gegeven, onder meer naar aanleiding van dit themadebat. Ik hoop van harte dat een volgen-

Tobback

de regering hiervan gebruik zal maken om nog veel meer te doen. (*Applaus bij de SP, CVP en AGA-LEV*)

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mobiliteit is in onze westerse samenleving een probleem. Dat moet ook, omdat een aantal zaken die dat probleem op dit moment veroorzaken, inherent zijn aan die samenleving.

De westerse samenleving wordt gekenmerkt door een enorme democratisering van het personenvervoer. We hebben destijds een grote democratisering gekend van de markt van de personenwagens, door de initiatieven van heren als Ford en Porsche. Ze hebben ons echter niet alleen goedkope personenwagens, maar ook een fileprobleem geschonken. Dat is een eerste kenmerk van de westerse samenleving.

Het tweede kenmerk is dat we als westerlingen geloven in de vrije handel tussen de volkeren. In zo een samenleving komt een goederenstroom op gang, die toeneemt naarmate de economische activiteit groeit. In tegenstelling tot de heer Sauwens verheugen we ons over de groei van onze economie en over de toenemende goederenstroom. We moeten echter beseffen dat ook dat het fileprobleem mee helpt veroorzaken.

Deze analyse kan door iedereen worden gedeeld. De remedies die erop volgen, werden tot voor kort ook door de meeste partijen gekozen, zij het dat er enigszins verschillende accenten werden gelegd. We zijn het erover eens dat we voor de aanpak van het mobiliteitsprobleem meer middelen zullen moeten vrijmaken. Over waar die middelen moeten worden gevonden, bestaat evenwel geen eensgezindheid.

Meer middelen zijn onder andere nodig voor de bevordering van onze maritieme toegankelijkheid. In tegenstelling tot de heer Sauwens blijven mijn fractie en ik geloven in de maritieme roeping van Vlaanderen. We hebben die roeping omwille van onze geografische ligging, maar ook omdat de Vlamingen steeds een handelsvolk zijn geweest, en dat ook zullen blijven. Willen we die maritieme roeping waarmaken, dan moeten we de toegankelijkheid van onze zeewegen blijven bevorderen.

Bijvoorbeeld de tweede fase van de Scheldeverdieping moet een van de prioriteiten zijn, niet van de volgende regering, maar van de huidige. We zijn er ook allemaal van overtuigd dat we ons waterwegennet moeten optimaliseren en verder uitbouwen en dat we speciale inspanningen moeten leveren ten aanzien van de sector van de binnenvaart. Nog niet lang geleden heb ik het initiatief genomen om de binnenvaartrechten af te schaffen. Het Vlaams Parlement heeft toen moeten vaststellen dat we dat technisch niet konden, wilden we niet in aanvaring komen met de federale BTW-reglementering.

We zijn in een aantal materies die met mobiliteit te maken hebben, niet bevoegd. We worden zelfs op een aantal gebieden in de mobiliteit door hogere instanties, hetzij federale, hetzij Europese, tegengewerkt. De alternatieven die we proberen uit te dokteren zijn in vele gevallen jammer genoeg niet meer dan intellectuele Spielerei. De kern van het debat wordt voor een groot gedeelte jammer genoeg nog altijd op federaal niveau gevoerd.

We willen allemaal de infrastructuur van de gewestwegen op peil houden. We beschikken over een goed wegennet dat we zo goed mogelijk willen houden. Ik denk dat alle partijen het erover eens zijn dat er ten eerste inspanningen moeten worden geleverd voor het onderhoud van bestaande wegen, maar ten tweede zeker ook voor het aanleggen van de links die op dit moment in sommige gedeeltes van ons wegennet nog altijd ontbreken. Wat voor zin heeft het om bijvoorbeeld in Antwerpen te beschikken over een gedeeltelijke ontsluiting van het stadsgebied wanneer dat op essentiële punten niet verder wordt afgewerkt, of wanneer men bijvoorbeeld een Liefkenshoektunnel heeft aangelegd zonder in een aansluiting te voorzien op de weg naar de kust ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik heb een lijstje bij van de missing links die de International Road Federation vooropstelt. Het zegt onder meer dat er een grote ring rond Antwerpen moet worden aangelegd van de Liefkenshoektunnel helemaal tot in Merksem. Is het Vlaams Blok daar voorstander van ?

De heer Jan Penris : U weet, mijnheer Malcorps dat we daar in de commissie voor Ruimtelijke Ordening uitvoerig over hebben gedebatteerd. U hebt al gesproken over de prioriteitenlijst. Openbaar vervoer was daarin een belangrijk element. U zult zich herinneren dat de gesprekspartners die we hebben gehoord, hebben gevraagd om de grote

Penris

ring rond Antwerpen te sluiten op twee essentiële punten : de Liefkenshoektunnel richting E17 en het stuk Wommelgem-Ekeren.

De heer Jos Stassen : Dank u voor de duidelijkheid, mijnheer Penris.

De heer Jan Penris : We maken daar geen problemen rond. We weten ook wat ons dat zal kosten.

In onze partij is men het erover eens dat het openbaar vervoer moet worden verbeterd. Agalev plakt daar een prijskaartje op van 25 miljard frank. We zijn bereid om die financiële inspanning te leveren. Men moet inderdaad geld over hebben voor het aanbieden van alternatieven.

Gisteren was ik op een debat aanwezig van de Antwerpse Scheepvaartvereniging. Iemand uit het publiek vroeg ons : zijn jullie politici ermee akkoord dat de wagengebruikers fiscaal worden beloond ? Op dit moment worden er volgens deze vraagsteller een aantal wagengebruikers fiscaal beloond. Ik ben van mening dat een wagengebruiker zeker niet fiscaal moet worden gestraft, wanneer er voor hem geen alternatieven voorhanden zijn. Op dit moment zijn er heel wat werkplaatsen in Vlaanderen niet met het openbaar vervoer bereikbaar. Wil men alternatieven aanvaardbaar maken, dan moet men ervoor zorgen dat de alternatieven er eerst en vooral zijn. Mensen zullen de auto pas laten staan wanneer de werkplaats met alternatieve vormen van vervoer bereikbaar is. Hiervoor moeten inspanningen worden geleverd. Als die 25 miljard frank bedragen, zijn we bereid deze te betalen.

Alle partijen zijn het er ook over eens dat de spoorwegaanschaap moet worden geregionaliseerd. Daarover zal een verder debat niet nodig zijn.

Vervolgens worden een aantal alternatieven naar voren geschoven die niets met infrastructuur te maken hebben, maar wel met de manier van leven. Men stelt voor fiscale en andere stimuli uit te werken, hetzij in eigen beheer, hetzij in overleg met de federale overheid om bijvoorbeeld het fietsgebruik aan te moedigen. Ook wij zijn daar voorstander van, net zoals we voorstander zijn van het stimuleren van het wonen in de stedelijke centra. We willen er wel uitdrukkelijk op wijzen dat dit soort maatregelen enkel op gemeentelijk vlak kan worden uitgewerkt.

Het Vlaams Blok schaart zich tevens achter het stimuleren van het thuiswerken, maar dit moet dan wel worden geregeld in overleg met de sociale partners. Maar ook hier hebben we nog steeds te maken met een materie die door federale wetten wordt beheerst, net name de collectieve arbeidsverhoudingen. We willen dus wel iets doen, maar blijken dat amper te kunnen.

Ook het thuiswinkelen moet worden bevorderd. Zonder reclame te willen maken verwijs ik naar het initiatief van Delhaize dat zijn klanten via Internet laat winkelen. Voor amper 245 frank worden de bestelde waren dan netjes aan de voordeur afgeleverd. Ook dit moet worden aangemoedigd, maar alweer blijkt dat we daarmee de federale waten betreden.

Een ander voorstel is het bevorderen van schone technologieën en van bijvoorbeeld milieuvriendelijker wagens. Iedereen is daar voorstander van, maar dan moet de federale overheid er wel van worden overtuigd de BTW op dergelijke wagens te verlagen. En zo zitten we alweer op het federale niveau.

Ik concludeer dan ook dat een zinnig mobiliteitsdebat onderworpen is aan twee essentiële voorwaarden. Enerzijds moet men de nodige bijkomende middelen willen uittrekken om de voorgestelde oplossingen te implementeren en anderzijds over bevoegdheden kunnen beschikken die we thans nog niet hebben. Er zijn weinig of geen partijen die dit durven inzien. Dit komt misschien nog het duidelijkst tot uiting in het vierde punt, het punt van de verkeersveiligheid. Zo heeft Agalev het interessante voorstel geformuleerd een rijbewijs met punten in te voeren. We kunnen daarmee akkoord gaan, maar moeten wel goed beseffen dat we daartoe niet bevoegd zijn. Vandaar het voorstel van het Vlaams Blok om de verkeersveiligheid, het verkeersbeleid en de verkeerswetgeving te regionaliseren. Pas als we die stap durven te zetten, kunnen we werk maken van de implementatie van een doordacht mobiliteitsprogramma.

Tot slot wens ik nogmaals mijn algemene conclusie te benadrukken : alleen met meer geld en meer bevoegdheden kunnen we onszelf ernstig nemen. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de bijzondere commissie Mobiliteit werd bijzonder constructief werk verricht waarbij naar aan-

Malcorps

vaardbare oplossingen werd gezocht. Ik hoop dan ook dat al die werkzaamheden, al die hoorzittingen, het werk van de Koninklijke Academie en het goede verslag dat thans voorligt en waarvoor ik mijn dank wens te betuigen, ook zullen worden verzilverd.

Er mag inderdaad kritiek worden geuit aan het adres van deze regering, die er niet in is geslaagd een aantal stappen in de goede richting te zetten. We bevinden ons thans in een situatie waarbij vooral aanbevelingen zullen worden geformuleerd aan het adres van de volgende regering. Ik hoop dan ook dat het volgende parlement dit verslag ter hand zal nemen en op basis daarvan zal doorwerken. Zo niet blijkt alles wat we hebben gedaan, niet meer dan praatjes voor de vaak te zijn geweest. Het zou immers bijzonder cynisch zijn indien we alles van meet af aan zouden moeten herbeginnen, net alsof dit alles nooit had plaatsgehad.

Zowel de regeringsleden als de parlementsleden uit de verschillende fracties hebben ondertussen reeds uitspraken gedaan over het feit dat in de volgende zittingsperiode, wie dan ook aan de macht mag zijn, belangrijke inhaalbewegingen nodig zijn op het vlak van infrastructuur. Minister Van Rompuy heeft dienaangaande reeds bedragen genoemd van 30 tot 35 miljard frank, bedragen die niet door minister Demeester werden tegengesproken. Iedereen erkent dat een inhaalbeweging noodzakelijk is, dat moet worden geïnvesteerd in infrastructuur, en dat we de zaak te lang op zijn beloop hebben gelaten.

Waarin zullen we het geld investeren ? Het is moeilijk om de prioriteiten vast te leggen, want wat is infrastructuur ? Ik heb de voorstellen van resolutie vergeleken en heb onderzocht wat wordt verstaan onder het begrip 'missing links'. Er zijn twee opties. De ene groep wil voornamelijk investeren in wegen, de andere wenst een inhaalbeweging voor de infrastructuur en het rollend materieel van het openbaar vervoer.

Het is duidelijk dat we een keuze zullen moeten maken. Een frank kan immers maar één keer worden uitgegeven. We beschikken over niet al te veel miljarden, al is er misschien nog wat ruimte op de Vlaamse en federale begrotingen. Ik wil daarom even stilstaan bij de betekenis van de missing links die in elk voorstel van resolutie opduiken, behalve in de onze, en bij de omvang van de investeringen die noodzakelijk zijn voor het openbaar vervoer.

Ik heb daarnet al even verwezen naar de International Road Federation. In 1998 heeft deze federatie ons een ruim geïnterpreteerd lijstje bezorgd van alle ontbrekende schakels of stukjes weg. Niemand beweert immers dat er nood is aan ellenlange nieuwe autowegen, wel aan nieuwe stukjes van een paar kilometer lang. Die korte stukjes zouden zo gezegd de mobiliteitsproblemen voor een groot deel kunnen oplossen, maar uit het lijstje blijkt dat daarvoor vele miljarden nodig zijn. Volgens de federatie zou het om 45 miljard frank gaan, maar dat is een onderschatting om u tegen te zeggen. Als de werken van dit lijstje zouden worden uitgevoerd, wordt al het geld in één klap besteed aan nieuwe wegen.

Missing links slaan niet op investeringen voor onderhoud. Ik wil dit even verduidelijken om alle misverstanden uit de weg te ruimen. Na de slechte en natte winter is gebleken dat ook veel geld nodig is om het asfalt van de bestaande wegen te herstellen. Alleen al omwille van de veiligheid moet hieraan wat worden gedaan. Het parlement en de regering moeten zich tevens als een goede huisvader gedragen, want als we nu niet investeren in onderhoud, dan zal de rekening later nog veel hoger zijn.

De discussie over de missing links staat los van de onderhoudswerken en van elementaire investeringen in veiligheid. We hebben het bijgevolg niet over de aanleg van rotondes, fietspaden, doortochten en voetpaden. Ook daarin moet worden geïnvesteerd. Zowel in de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer als in de commissie Mobiliteit hebben we serieus doorgeboemd over de vraag hoe we een zo objectief mogelijke afweging kunnen maken. We hebben ook gepraat over een manier om de middelen te verhogen, want we willen geen cynische en macabere keuzes maken aan de hand van de black points waar het grootste aantal dodelijke slachtoffers zijn gevallen. In vele black points moet onmiddellijk worden geïnvesteerd. De inspanningen daarvoor moeten dan ook worden versneld. Ik herhaal dat dit soort investeringen niet onder de missing links vallen, maar moeten worden gefinancierd via de gewone middelen.

Missing links zijn ontbrekende schakels of stukken nieuwe wegen. De discussie gaat bijgevolg niet zozeer over veiligheid, maar vooral over bereikbaarheid. In het verslag waarvan wij ons hebben gedistantieerd, lees ik : 'Waar omwille van missing links de capaciteit van het wegennet niet ten volle kan worden gebruikt, dient het wegennet niettemin vervuld te worden'. Volgens de motie van de VLD is een missing link : 'nieuwe wegeninfrastruc-

Malcorps

tuur die enkel tot doel heeft in het verleden begonnen projecten af te werken en onlogische hiaten in het wegennet weg te werken'. Ook in de motie van de Volksunie is sprake van 'ontbrekende schakels', maar om de pil te vergulden wordt eerst een mobiliteitseffectenrapport gevraagd, en wordt de nadruk gelegd op de meerkost van milieumilderende maatregelen. In alle moties duikt het begrip missing links op in de betekenis van nieuwe, korte verbindingswegen.

In het driejarig fysiek programma voor de wegen zijn een aantal missing links opgesomd. Ik denk aan de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem, de oostelijke ontsluiting van de haven van Zeebrugge, de ombouw van de N49 tussen Damme en Westkapelle tot snelweg, en de ombouw van de A12 in Vlaams-Brabant tot autosnelweg. Over een heleboel andere missing links, waarvan we nochtans weten dat ze in de pijplijn zitten, wordt met geen woord gerept. Ik denk aan de sluiting van de kleine ring rond Antwerpen. Dat is toch een belangrijke missing link die tussen de 12 en 18 miljard frank zal kosten. Als we daarvoor kiezen, is ons budget in een klap gehalveerd.

– *De heer Norbert De Batselier, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Hetzelfde geldt voor het project ringweg Merksem-Wommelgem, waarbij het 'slechts' over 3 miljard frank gaat. In het fysiek programma van 1998 stond dat project ingeschreven, voor 1999 is het weer verdwenen. Toch heeft de Vlaamse regering recent een streekcharter voor de regio goedgekeurd, waarin de ringweg wel wordt vermeld. Gisteren hoorde ik de heer Voorhamme zeggen dat hij er tegen is. Ik begrijp er niets meer van.

Er moet duidelijkheid komen over welke missing links het gaat. Als er in nieuwe stukjes weg wordt geïnvesteerd, dan distantieren we ons van die missing links. Dat is voor Agalev zeker geen prioriteit. We hebben dat geld ergens anders voor nodig.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Mijnheer Malcorps, u herinnert zich waarschijnlijk nog de interventie van de heer Vanderheyden van de Wegendienst. Op het einde van zijn nota stond een beknopt overzicht van de missing links waarover kan worden nagedacht. Ik denk inderdaad dat zijn diensten dat louter vanuit het autoverkeer bekijken. Dat document moet voorrang krijgen, maar we moeten afwegen

of er geen alternatieven zijn voor het openbaar vervoer.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Ik wil de heer Malcorps helpen. De missing links zijn inderdaad nieuwe stukken wegeninfrastructuur die moeten worden aangelegd. U waarschuwt er altijd voor dat dat geld zal kosten. Als u natuurlijk blijft redeneren in de klassieke optie van de begroting en niets dan de begroting, dan hebt u waarschijnlijk gelijk. We moeten hier echter andere wegen bewandelen. Ik denk concreet aan het aanwenden van de mogelijkheden van de public private partnership. Ik kom daar straks tijdens mijn uiteenzetting nog op terug.

De heer Johan Malcorps : Ik bewonder in elk geval de eerlijkheid van de VLD.

Wat de privé-publieke samenwerking betreft, heeft het Vlaams Economisch Verbond gisteren nog eens zijn standpunt ter zake verduidelijkt. Het heeft in de commissie trouwens ook een oproep in die richting gedaan. We zijn natuurlijk erg wantrouwig als er via PPS meer middelen kunnen worden opgehoest die voor investeringen in wegen zullen dienen. Nu zijn de middelen gelukkig schaars, want anders zouden een aantal projecten inderdaad in een stroomversnelling komen.

We kunnen er misschien eens over nadenken of er geen PPS op andere terreinen mogelijk is, bijvoorbeeld ten aanzien van het openbaar vervoer. Er wordt veel te veel aan wegeninfrastructuur gedacht. Onze studiedienst heeft berekend welke middelen het openbaar vervoer nodig heeft. Voor het Vlaams Gewest bestaat dat openbaar vervoer uit De Lijn, de MIVB, maar ook de NMBS. We staan niet achter een splitsing van de spoorwegen, maar we bekijken het mobiliteitsbeleid op Belgisch niveau. De inspanningen van de spoorwegen, zeker als alternatief voor het vrachtverkeer, zullen aanzienlijk moeten zijn. Voor de NMBS hebben we rekening gehouden met een verhoging van 50 procent van het aanbod, gespreid over een termijn van tien jaar. Dat zou 52 miljard frank extra per jaar kosten. Voor De Lijn zouden we 20 miljard frank nodig hebben en 10 miljard frank voor de MIVB. Dat laatste is een zeer voorzichtige raming en voorziet niet in nieuwe ondergrondse lijnen.

Stel dat we 30 miljard frank kunnen vrijmaken, dan zullen we moeten kiezen. Als we 20 miljard frank aan De Lijn besteden, ook nog wat aan onderhoud, extra veiligheid en fietspaden, dan zullen we niet veel overhouden voor missing links. We zullen voor

Malcorps

elke missing link moeten zoeken naar alternatieven.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Voor u op een ander onderwerp overstapt, mijnheer Malcorps, hebt u in de investeringen voor het openbaar vervoer ook de kosten voor exploitatie verrekend ? Dat zal een van de knelpunten zijn.

De heer Johan Malcorps : Inderdaad, die twee moeten samen worden berekend. Wat is volgens ons het minimumbedrag – als we tenminste een trendbreuk willen realiseren – aan investeringen ? We willen meer dan louter sociale verandering, al staan we daar niet huiverig tegenover. De basismobiliteit moet worden gegarandeerd.

Een ecologische trendbreuk zal echter meer moeite kosten. We gaan ervan uit dat de bestaande stedelijke lijnen met 50 percent worden uitgebreid zodat we ook 50 percent meer reizigers krijgen. Als we dat voor heel Vlaanderen kunnen realiseren, betekent dat nog geen dramatische verschuiving, maar het zou wel een verschil maken in de files en voor het milieu. Voor meer landelijke gebieden is een uitbreiding met 20 percent voldoende : meer streekbussen, belbussen, kleinere toevoerbussen in combinatie met snelle streeklijnen, afhankelijk van de specifieke situatie. Ten slotte kan een verdere verfijning van het scenario en een reductie van de kosten worden verkregen door een uitsplitsing in het voertuigenpark tussen standaardbussen, gelede bussen, stads- en midibussen en trams met een kleinere en grotere capaciteit. We stellen dus voor het aanbod en de frequentie op de bestaande lijnen op te trekken.

Daarnaast is de uitbouw van voorstedelijke sneltramlijnen in Antwerpen en Gent belangrijk. In de twee commissies is dit probleem al verscheidene malen aan bod gekomen. De kosten hiervoor zijn aanzienlijk. In Antwerpen en Gent zou het respectievelijk om minimaal 6 en 4 miljard frank gaan. Dit plan moet versneld worden uitgevoerd, wil men de bus- en tramgebruikers niet voor de eigen wagen laten opteren. Het zou onvoorstelbaar zijn indien dit zou gebeuren op de Antwerpse Ring. Een verhoging van het autoverkeer met 60 percent tijdens de volgende 25 jaar of van het vrachtvervoer met 109 percent is ontoelaatbaar. Binnen de vijf jaar moet een sneltramnetwerk zijn uitgewerkt.

De voorzitter : De heer Verrijken heeft het woord.

De heer Emiel Verrijken : Mijnheer Malcorps, u bent tegen de vervlaamsing van de spoorwegen. Hoe staat u dan tegenover de onafwendbare ontwikkelingen in Europa ? De Duitsers en Nederlanders kunnen over enkele jaren hier een spooruitbating op poten zetten. In Nederland zijn nu al twee kleine lijnen geprivatiseerd. Ze zijn bovendien winstgevend. Die ontwikkeling heeft ervoor gezorgd dat de Nederlanders ook in Vlaanderen lijnen willen uitbaten, ondermeer naar Knokke of Oostende.

U kunt hier wel de superbelg uithangen in verband met het lamentabele spoorwegaanbod. Ik heb daarnet 20 minuten in Vilvoorde verloren. Ik zou u kunnen helpen bij het uitwerken van oplossingen. Wat is uw houding tegenover de Duitse, Nederlandse en Franse concurrentie ? Uw toespraak hier zal niets aan de zaak veranderen. De Europese evolutie is onafwendbaar.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer Malcorps, ik verontschuldig me dat ik nog niet aanwezig was bij het begin van uw toespraak. Ik had de euvelen moed om vandaag de trein te nemen. In Vlaanderen volstaat het blijkbaar dat één spoor stuk is om enkele honderden reizigers de hele provincie te laten doorkruisen. Ik was twee uur onderweg.

U betreurt blijkbaar niet dat we het beheer van deze infrastructuur niet zelf in handen kunnen nemen. Het verheugt me dat slechts een kleine fractie dit standpunt verdedigt. Men moet ziende blind zijn als men niet besluit dat het huidige beheer van de NMBS nefast is voor Vlaanderen. Men kan dit beleid enkel ten gronde omvormen indien we er zelf voor instaan. De overheveling op zich is geen garantie voor een beter perspectief. Dat is ook steeds onze stelling geweest. Het is wel een essentiële basisvoorwaarde om de toestand ten gunste te keren.

Mijnheer Malcorps, ik daag u uit om na te gaan voor hoeveel lijnen op Vlaams grondgebied geldt dat de NMBS ze het afgelopen jaar heeft achtergesteld of de duur om er een traject op af te leggen, heeft verlengd. Dit heeft ze gedaan ten voordele van een aantal verbindingen op – voornamelijk – Waals grondgebied.

De heer Johan Malcorps : Dat betekent toch niet dat ik het beleid van de NMBS-directie verdedig ! Wat u hier zegt, is niet fatsoenlijk.

De heer Jean-Marie Bogaert : Ik heb u toch horen zeggen dat u er geen moeite mee hebt dat het beheer van de NMBS op federaal niveau blijft.

De heer Johan Malcorps : Dat is iets totaal anders. Agalev was de eerste partij om in de Kamer de kritiek op de NMBS te verwoorden. Ik heb hier gezegd dat we dringende inhaalinvesteringen vragen ten voordele van het goederen- en het personenvervoer van de NMBS. Het moet gaan om investeringen ten belope van ongeveer 54 miljard frank. Dit staat los van de zaak wie de bevoegdheid heeft over het spoorwegverkeer.

De heer Jean-Marie Bogaert : U wilt niet inzien dat het federaal karakter van dat beheer er de oorzaak van is dat een aantal maatregelen niet en andere wel worden genomen.

De heer Johan Malcorps : Ik wil nog antwoorden op de opmerking van de heer Verrijken. Gedurende jaren is er structureel te weinig geïnvesteerd in de NMBS. We dragen daar nu de gevolgen van. We betreuren dat, en zijn de eersten om dat aan te klagen. We doen dat zowel in de Kamer als in het Vlaams Parlement. Hier hebben we verschillende moties ter stemming voorgelegd naar aanleiding van het tienjarig investeringsprogramma van de NMBS. We hebben gezegd dat er meer inspanningen moeten gebeuren.

We stellen vast dat het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering met hun hoofd tegen de muur zijn gelopen. Ze hebben bij de federale regering weinig gehoor gevonden. We vragen daarom dat in de toekomst het Vlaams Gewest en de NMBS aparte beheersovereenkomsten kunnen afsluiten. Er komt een splitsing van exploitatie en infrastructuur. Er komt een liberalisering. Er zal heel wat veranderen, ook al is het niet zeker of men dat bij de NMBS al doorheeft. De toekomst zal uitwijzen of Vlaanderen of Vlaamse autonome maatschappijen inzake spoorwegvervoer eigen initiatieven zullen kunnen nemen. We zijn daar niet tegen.

Of de infrastructuur volledig moet worden opgesplitst, is een totaal ander debat. We hebben dat in de commissie voor Staatshervorming besproken. Zo een splitsing creëert verschillende problemen. De NMBS-infrastructuur heeft een stervormig karakter ; en zo zouden we op politiek vlak de sleutels in handen leggen van het Brussels Gewest.

Ik was aan het overlopen welke inspanningen we in verband met De Lijn volledig zelf kunnen doen : een verhoging met 50 percent van het aanbod op de bestaande lijnen ; het uitbouwen van voorstede-

lijke sneltramlijnen voor Antwerpen en Gent ; en de herinvoering van de tram in een aantal middelgrote steden. Dat laatste is een nieuw voorstel. We hebben dat voorstel eens getoetst op een stad als Leuven. Het zou 1,5 miljard frank kosten om een nieuwe lijn aan te leggen van Kessel-Lo door het centrum van de stad tot aan Gasthuisberg. Dat zou een ruggengraat opleveren voor de versteviging van het openbaar vervoer in een regionale stad als Leuven.

Ten slotte denken we dat er moet worden geïnvesteerd in de doorstroming. Trams, bussen en eventueel ook taxi's moeten een vrije doortocht krijgen dankzij verkeerslichtenbeïnvloeding en dergelijke. Als we een ernstig investeringsprogramma voor De Lijn willen uitwerken, dan hebben we ongeveer 20 miljard frank nodig. Het zal moeten gaan om een soort van Marshallplan, want er zal ten dele ook in herstel van bestaande infrastructuur moeten worden geïnvesteerd, na jaren van onvoldoende investeringen. Dat is echt niet overdreven. Ik doe hier niet aan opbodpolitiek. Ik zet gewoon de noodzakelijke dingen op een rijtje.

Dat is nodig om een kwalitatief verschil te realiseren. De milieubeweging pleit voor een halvering van het autoverkeer. We willen die op termijn realiseren. Als men de ambitie heeft om de openbare vervoersmaatschappijen of het gemeenschappelijk vervoer een strategisch aandeel te laten verwerven in de toename van de mobiliteit, die er hoe dan ook komt, dan zijn die investeringen nodig. We zullen dan keuzes moeten maken. We kunnen niet tegelijk investeren in erg dure missing links en in het openbaar vervoer.

De aspecten van verkeersveiligheid en basismobiliteit zal mevrouw Verwimp straks toelichten. (*Applaus bij AGALEV*)

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb gekozen voor een constructieve uiteenzetting. U had waarschijnlijk een polemiserende toespraak verwacht.

De VLD legt duidelijk andere accenten op essentiële beleidspunten in het mobiliteitsvraagstuk, dan wat we tot nu toe hebben gehoord. We zijn ervan overtuigd dat de oplossing voor het mobiliteitsprobleem niet moeilijker kan zijn dan de oplossing voor om het even welk ander probleem. Van deze premisse wil ik uitgaan.

Beysen

Het bedenken van een oplossing voor het mobiliteitsprobleem zit vandaag in een stroomversnelling. Zowel op Vlaams, als op federaal en Europees niveau wordt nagedacht over de mobiliteit in de 21ste eeuw. Dit is op zich een positieve zaak, hoewel vanuit politieke hoek soms een ware opbodpolitiek wordt gevoerd die tot weinig goede resultaten kan leiden. Het is immers duidelijk dat het mobiliteitsgebeuren een technische oplossing nodig heeft, die weinig te maken heeft met partijpolitiek of ideologische tegenstellingen. Deze technische oplossing moet bestaan uit een multidisciplinaire benadering van het fenomeen mobiliteit met aandacht voor de onlosmakelijke verbondenheid tussen mobiliteit, economie, ecologie, verkeersveiligheid, tewerkstelling, staatshervorming, enzovoort.

Voor een algemene aanpak moeten tal van instrumenten worden ingezet. Een fragmentarische aanpak is uit den boze. Bewijs daarvan zijn de verschillende voorstellen die tot nu toe zijn geformuleerd. Ondoordacht kiezen voor bijvoorbeeld rekeningrijden in en rond Antwerpen zonder vooraf een geldig alternatief te ontwikkelen voor het autogebruik, zal enkel leiden tot sluipverkeer en/of het verhogen van de fiscale druk voor de automobilist. Gratis openbaar vervoer is een illusie. De belastingbetaler zal immers blijven betalen voor de kosten daarvan. Bovendien heeft het Hasseltse experiment aangetoond dat gratis openbaar vervoer geen enkele toegevoegde waarde heeft voor de mobiliteit. Ook het blindelings pleiten voor een nieuwe wegeninfrastructuur zal geen zoden aan de dijk brengen. Een nieuwe wegeninfrastructuur kan leiden tot meer autoverkeer en dus tot meer congestie. Een willekeurige uitbreiding van de spoorinfrastructuur is nauwelijks betaalbaar, en kan voor de bedrijfswereld enkel aantrekkelijk worden indien een voldoende hoge graad van rendabiliteit in termen van tijd en geld kan worden gegarandeerd.

Het andere uiterste, namelijk het fundamentalistisch en krampachtig afwijzen van elk debat over onvermijdelijke infrastructuurwerken, getuigt van eenzelfde kortzichtigheid. Een aantal projecten die jarenlang zijn uitgesteld, moeten dringend worden uitgevoerd. Meestal gaat het om projecten die vroeger begonnen voorzieningen moeten afwerken. De meeste zijn gelegen in de provincie Antwerpen: het sluiten van de Antwerpse kleine ring via de Linkeroever, de verbinding tussen de Liefkenshoek-tunnel en de E17, de tweede spoorwegontsluiting voor de Antwerpse haven, de IJzeren Rijn en de modernisering van het Albertkanaal. Ik wil dit niet alleen tot een Antwerpse zaak maken.

Ik heb ook oog voor andere noden, vooral in de hoofdstad. Ik heb het dan over het voorstadsnet en de verkeerssituatie rond de luchthaven. Ook in Gent moeten een aantal problemen dringend worden opgelost.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Beysen, verwijzend naar de teksten die u in de commissie hebt ingediend, moet ik nu vaststellen dat u een aantal zaken die daarin stonden, niet met zoveel woorden noemt, onder meer het zuidelijke deel van de Brusselse grote ring dwars door het Zoniënwood en de verbinding tussen de A2 en de E19. Dat zijn bijzonder grote wegeninvesteringen die u nu blijkbaar hebt vervangen door een tweede spoorontsluiting en een voorstadsnet. Noemt u die zaken nu misschien liever niet? Horen ze – bijvoorbeeld de zuidelijke ring rond Brussel – nog altijd bij de missing links waarover u het hebt?

De heer Ward Beysen : Ja, ze horen daar nog onverkort bij. Ik ben niet blind voor een aantal situaties in Brussel en in het Gentse en voor andere knelpunten die dringend moeten worden opgelost. De werken die jarenlang als een hete brij opzij werden geschoven, hebben tot gevolg dat we vandaag in de Antwerpse regio, maar ook in het Brusselse en in het Gentse op een punt zijn gekomen waarop deze werken onvermijdelijk zijn. De noodzakelijke miljarden dreigen echter te ontbreken. Het eindelijk uitvoeren van deze werken als een van de vele speerpuntmaatregelen in de strijd tegen het dichtslibben van de Vlaamse wegen zou nochtans een belangrijke toegevoegde waarde hebben op korte, en zeker op middellange termijn.

Het gaat hier niet om een pleidooi voor het betoneren van de Vlaamse open ruimte. Het vrijwaren van de Vlaamse open ruimte is nu eenmaal een van de belangrijke verworvenheden van de voorbije jaren. Die verworvenheden worden trouwens gedragen door een breed maatschappelijk vlak. Het gaat wel om de voltooiing van aangevatte werken waarvan de gunstige effecten voor Vlaanderen op economisch, maatschappelijk en mobiliteitsvlak niet kunnen worden ontkend. Indien deze ingrepen worden ondersteund door een algemeen beleid met maatregelen om het autogebruik te beperken en het gebruik van alternatieve vervoersmodi voor personen- en goederenvervoer te promoten, kunnen de bestaande knooppunten structureel worden aangepakt en kan het ontstaan van nieuwe knooppunten worden vermeden.

Beysen

Ondanks deze aantoonbare en, naar ik aanneem, verdedigbare argumenten, wordt de optie van bijkomende infrastructuurwerken in het actuele denken over mobiliteit volledig en a priori van de hand gewezen omwille van economische en ruimtelijke redenen. Dat wijst alweer op het binnendringen van politieke argumenten in een overwegend technisch debat.

Daarenboven laat onze staatkundige inrichting de bevoegde instanties niet toe een uniform beleid te voeren. Dit punt werd vanmorgen reeds aangehaald. Zolang Vlaanderen niet volledig over een eigen fiscaliteit beschikt, kunnen de noodzakelijke middelen niet optimaal worden aangewend. Indien nog maar een fractie van de jaarlijkse 330 miljard frank aan fiscale inkomsten uit de personenwagenbelasting zou kunnen worden aangewend om de mobiliteitsproblemen op te lossen, zouden we heel wat verder staan dan nu het geval is.

Het is duidelijk dat de mobiliteitsproblemen morgen nog niet zullen worden opgelost. De bouwstenen en de oplossingen moeten nu wel worden aangereikt, opdat er overmorgen een oplossing komt. Hoe dan ook, het is duidelijk dat een multidisciplinaire aanpak en sterke beleidsvisie dringender dan ooit zijn. Aan voorbereidend studiewerk ontbreekt het immers niet. Het was dan ook beter om de huidige opbodpolitiek te laten voor wat ze is, en om met alle betrokken instanties, niveaus en deskundigen aan tafel te gaan zitten teneinde een nieuwe aanpak te vertalen in concrete beleidsbeslissingen.

Het mobiliteitsdebat dat de voorbije maanden in de commissie werd gevoerd, heeft daar ongetwijfeld een eerste en niet onbelangrijke aanzet toe willen geven. Aangezien het bij een confrontatie tussen politieke fracties is gebeven, werden uiteraard meerderheids- en minderheidsstandpunten ontwikkeld die een bepaald probleem vanuit een eigen invalshoek benaderen. Ook de VLD-fractie heeft op bepaalde punten een eigen visie naar voren gebracht, niet vanuit een meerderheidsminderheidsinstelling, maar wel vanuit de welgemeende opvatting dat voor bepaalde problemen een andere oplossing nodig is dan de oplossingen die door de meerderheid in de commissie naar voren werden geschoven.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om deze punten even te benadrukken. Ik heb bij het begin van mijn betoog bewust gekozen voor een duidelijke stellingname inzake de aanleg van nieuwe wegeninfrastructuur, en wel om een duidelijke reden.

Ik wou op die manier namelijk een politieke mythe uit de wereld helpen. Voor velen is het immers een standaardpraktijk om de VLD af te schilderen als een partij van betonboeren, die niets liever zouden willen dan dat alle open ruimte zou worden volgebouwd met wegen. Nogal wat leden van dit parlement willen de bevolking wijsmaken dat voor de VLD de enige oplossing van de mobiliteitsproblematiek de aanleg van nieuwe wegen is. Het begin van mijn betoog heeft duidelijk gemaakt dat dit niet het geval is, wel integendeel. Het was overigens ons voorstel om in de maatschappelijke beleidsnota van de commissie Mobiliteit strenge randvoorwaarden op te nemen onder dewelke bijkomende wegeninfrastructuur in de toekomst kan worden aangelegd.

Tegelijk heeft onze fractie ervoor gekozen rekening te houden met de budgettaire realiteit. De overheid beschikt nu eenmaal niet over voldoende middelen om dergelijke werken te financieren. Het lijkt dan ook niet meer dan logisch dat men in Vlaanderen op zoek gaat naar alternatieve financieringsmogelijkheden tot oplossing van het infrastructuurgedeelte van de mobiliteitsproblematiek. Samenwerking tussen de publieke en de privé-sector kan hiertoe een middel zijn. Buitenlandse ervaringen hebben duidelijk het nut hiervan aangetoond: de termijn waarbinnen een project tot stand komt, wordt sterk ingekort en de kostprijs kan zelfs tot 20 percent dalen. We kunnen hieruit enkel maar besluiten dat de inbreng van privé-kapitaal een oplossing kan betekenen voor de nood aan enkele infrastructuurwerken, zonder de aanwending van de overheidsmiddelen op andere beleidsvlakken in het gedrang te brengen.

Onder de noemer infrastructuur rangschikt de VLD ook alle investeringen in spoor- en waterwegen. Terwijl inzake de wegeninfrastructuur de lijst van noodzakelijke investeringen beperkt blijft, is het voor mijn fractie duidelijk dat er op het vlak van spoor- en waterwegen nog heel wat werk voor de boeg is. Een inhaaloperatie terzake is dan ook meer dan aangewezen. Maar ook op dit vlak zijn de middelen beperkt en kan de overheid niet alles tegelijk realiseren, hoe groot de nood daaraan ook is. Vandaar alweer mijn pleidooi om zoveel mogelijk privé-kapitaal aan te wenden om deze werken te voltooien.

Daarnaast pleit onze fractie er duidelijk voor om bijkomende investeringen in infrastructuur voor personenvervoer gepaard te laten gaan met het ontwikkelen van concurrentiële alternatieven voor het autogebruik. Op dit vlak heeft de VLD dan ook een verschillend standpunt naar voren ge-

Beysen

bracht. Op dit ogenblik oefent de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn een monopolie uit met betrekking tot het geregeld gemeenschappelijk vervoer. De budgettaire kostprijs voor dit openbaar georganiseerd gemeenschappelijk vervoer bedraagt op dit ogenblik ongeveer 13 miljard frank op jaarbasis.

Met betrekking tot deze marktsituatie kunnen we twee belangrijke vaststellingen doen. Ten eerste merken we dat het aandeel van het gemeenschappelijk vervoer in het algemene mobiliteitsgegeven steeds verder afneemt. In 1970 bedroeg het aandeel van het openbaar vervoer in de totale verkeersafwikkeling nog 28 percent. In 1990 was dit aandeel reeds geslonken tot 12 percent. De voorbije jaren is dit cijfer verder gedaald tot rond 10 percent. Bus, tram of metro staan in Vlaanderen dus in voor nog geen 4 percent van de personenmobiliteit.

Ten tweede dienden, ten gevolge van de eerste vaststelling, de financiële inspanningen vanwege de overheid elk jaar te worden opgedreven, om te blijven voorzien in het bestaande aanbod. In 1991 bedroeg de exploitatiedotatie voor De Lijn 7,8 miljard frank. In 1995 was deze som al opgelopen tot 9,5 miljard frank. In 1999 voorziet de Vlaamse begroting in een dotatie van meer dan 10 miljard frank. Ondanks dit opdrijven van de inspanningen kan men niet stellen dat het aanbod, zowel kwalitatief als kwantitatief, evenredig is toegenomen. Dit leidt tot de conclusie dat de huidige marktform, het overheidsmonopolie, niet in staat is om op een efficiënte wijze een degelijk alternatief aan te bieden op het vlak van het gemeenschappelijk vervoer en dus een oplossing te geven aan de steeds toenemende vraag naar mobiliteit.

In het buitenland leren verschillende voorbeelden ons hoe aan deze doelstelling wel degelijk tegevoet kan worden gekomen zonder al te grote potten te breken. Het interessantste is het systeem van concurrentie om de markt, dat van toepassing is in Kopenhagen. Eén jaar geleden zijn we dat trouwens met de commissie ter plaatse gaan onderzoeken. Daarbij gaat het om een aanbesteding van afzonderlijke lijnen, niet van netwerken van lijnen. Deze keuze gebeurt op basis van het feit dat de kandidaat-exploitanten niet geneigd zullen zijn te investeren in marketing, personeel, rollend materieel enzovoort, zonder de zekerheid te hebben dat ze deze kosten op lange termijn kunnen afschrijven. Bij het uitbesteden van lijnen wordt dit interessanter aangezien er een beroep kan worden ge-

daan op een collectieve marketingdienstverlening en op leasing en andere verhuurvormen. Dit alles blijkt dus duidelijk uit de voorbeelden in het buitenland.

Een mentaliteits- en gedragswijziging inzake mobiliteit kan echter enkel worden bewerkstelligd door vraag- en aanbodbepalende maatregelen indien er een alternatief voorhanden is. Het huidige openbare vervoer kan duidelijk door zijn marktform niet in een dergelijk alternatief voorzien. Daarom is er nood aan een nieuw systeem. Daarbij moeten we niet per se het warme water willen uitvinden. We moeten gewoon voortbouwen op de in het buitenland opgedane ervaringen. De VLD-fractie heeft hieruit haar conclusies getrokken. Dit heeft geleid tot een minderheidsstandpunt in de commissie, zoals trouwens nu is opgenomen in onze resolutie.

Ik wil mijn betoog beëindigen met een algemenere visie op de mobiliteit en de rol van de overheid daarin. Net zoals alle partijen is de VLD voorstander van een coherent beleid, dat het moet hebben van de inzet van verschillende instrumenten. Aldus kan het definitief komaf maken met het fragmentarisch optreden van alle beleidsniveaus, zoals we dat de dag van vandaag kennen. De invalshoek die bij de inzet van de beleidsinstrumenten wordt gehanteerd, verschilt nochtans van partij tot partij.

De VLD staat een stimulerend beleid voor, en niet zozeer een sanctionerend beleid. In plaats van het ongewenst gedrag te bestraffen, moet het gewenste gedrag worden aangemoedigd. Een typerend voorbeeld is om ter beperking van de verplaatsingsbehoefte het wonen in steden aan te moedigen via een verlaging van de onroerende fiscaliteit, in plaats van met datzelfde doel het wonen in landelijke gebieden duurder of ruimtelijk onmogelijk te maken. Fiscale stimuli voor bedrijven die het aantal autokilometers van hun werknemers verminderen, het fiscaal aftrekbaar maken van abonnementen voor gemeenschappelijk vervoer, het aanmoedigen van carpoolen enzovoort : dit zijn allemaal kinderen van eenzelfde invalshoek.

Door dergelijke maatregelen wordt ook duidelijk wat de rol van de overheid in de mobiliteit is. Terecht stelt de commissie dat de vervoersmarkt moet worden gezien als een markt van vraag en aanbod. De overheid heeft in een dergelijke visie een duidelijke en afgebakende rol. Ze moet bijsturen indien de markt leidt tot maatschappelijk onaanvaardbare toestanden. Congestie, milieuverontreiniging en sociaal isolement zijn voor deze tijd onrechtvaardige en dus ook onaanvaardbare feno-

Beysen

menen, die het gevolg zijn van een markt die dreigt te ontsporen in immobilisme.

De overheid heeft in deze materie dan ook de opdracht om sturend op te treden, via systemen zoals ruimtelijke planning, milieureglementering, het werkstelligen van een mentaliteitswijziging, het beïnvloeden van de activiteitsplanning, de promotie van gemeenschappelijk vervoer, het voeren van een coherent verkeersbeleid en het invoeren van verkeersmanagement. Enkel door een sturend en stimulerend optreden zullen alle andere betrokken actoren – de individuele burger en het bedrijfsleven – zich geroepen voelen om hun verantwoordelijkheden terzake op te nemen, en aldus het beleid mee vorm te geven. Net deze wisselwerking tussen overheid, burgers en bedrijfsleven levert een succesvolle cocktail op.

Voor de mobiliteit is er nog veel werk aan de winkel. Snel de juiste, haalbare oplossingen uitwerken is de boodschap. De 21ste eeuw nadert met rasse schreden. Het niet benutten van alle Vlaamse troeven als doorvoerland zal deze eeuw aan ons laten voorbijgaan. Het zal een belangrijke evenwichtsoefening zijn om economische, ecologische, sociale en culturele belangen met elkaar te verzoenen in een coherent langetermijnbeleid. Het komt erop aan alle neuzen in dezelfde richting te zetten, en op een logische en consequente manier te werk te gaan.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik hoop dat alle partijen van deze werkwijze kunnen worden overtuigd, zodat we ons ook in de 21ste eeuw zowel professioneel als recreatief op een vlotte manier in Vlaanderen kunnen voortbewegen. *(Applaus bij de VLD)*

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer Beysen, ik heb aandachtig geluisterd naar uw toespraak en heb er belangrijke elementen in ontdekt waar we zeker achter kunnen staan.

U pleit voor belangrijke investeringen in onder meer het openbaar vervoer en de alternatieven voor wegvervoer. Ik heb een snelle berekening gemaakt en denk dat dit neerkomt op een bedrag van 100 miljard frank, over tien jaar gespreid. De helft ervan zou men uit publieke financiering kunnen halen, de andere helft uit privé-financiering. Op welke manier moet die privé-financiering worden terugbetaald ?

U hebt in het begin van uw pleidooi gezegd dat de VLD rekeningrijden niet zag zitten. We kunnen uw redenering onderschrijven. Hoe zullen we dit echter terugbetalen ? Door tol te heffen zoals bij de Liefkenshoektunnel ? De privé-investeerders zullen enkel willen investeren als ze winst maken. Hoe zullen we dit terugbetalen zonder gebruik te maken van rekeningrijden of tolheffingen ?

De heer Ward Beysen : We pleiten niet voor rekeningrijden, tenzij dit op Europees niveau wordt toegepast en ingevoerd. In dat geval willen we daar vanzelfsprekend over praten.

We verwachten investeringen uit de privé-sector. Deze moeten vanzelfsprekend worden gehonoreerd. Er zijn verschillende mogelijkheden, die trouwens nog verder moeten worden onderzocht. Dit kan betekenen dat er tol wordt geheven op het gebruik van een bepaalde infrastructuur. Er zijn ook nog alternatieve mogelijkheden die in overleg tussen overheid en privé-sector moeten worden besproken. Het is dus niet zo dat uitsluitend het middel van de tolheffing moet worden aangewend.

De samenwerking tussen overheid en privé-sector moet in dit land, en vooral in onze regio, grondig worden onderzocht. De verschillende elementen van ristornering aan de investeerder moeten aan overleg worden onderworpen. Men moet daarna de keuze maken. De voorbeelden uit het buitenland zijn sprekend genoeg om dit initiatief kansen te geven. Ik weet dat we slecht zijn gestart met de Liefkenshoektunnel, waar we een traumatische ervaring hebben opgedaan omdat de voorwaarden niet werden vervuld. Een slechte ervaring mag ons echter niet doen besluiten dat een systeem, dat op indringende schaal wordt gebruikt in het buitenland, hier niet van toepassing kan zijn. Bovendien denk ik dat we sedertdien, door de regionalisering van Openbare Werken, in een andere situatie verkeren.

De voorzitter : De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt : Mijnheer Beysen, ik heb aandachtig geluisterd naar uw betoog en ben enigszins ontgoocheld. Ik betwist ten eerste uw premisse dat alles technisch oplosbaar is. U vergeet een belangrijk element van mobiliteit, namelijk het menselijk handelen. U besteedt daar in uw betoog geen enkele aandacht aan.

Als ik goed analyseer wat u hebt gezegd, verloopt uw oplossing langs drie lijnen : financiering, investeringen in infrastructuur, en samenwerking met de

Bossuyt

privé-sector. Dat schiet echter wat te kort om het probleem van de mobiliteit echt op te lossen.

De heer Ward Beysen : Mijnheer Bossuyt, het handelen van de mens is uiteraard de basisnorm van mobiliteit. Voor mij komt het er echter op aan dat er niet wordt gestreefd naar een bestraffend optreden. Nadat in de voorbije decennia de grootst mogelijke aandacht werd besteed aan het mobieler maken van de mens, mag men nu niet de fout maken om de mobiliteit weer van de mensen af te nemen.

Veel meer mensen werden in staat gesteld om zich een wagen aan te schaffen ; dat bewijzen de cijfers. Men mag niet het beeld ophangen dat het gebruik van die wagen nu moeilijker en duurder moet worden gemaakt. Dat getuigt van een verkeerde houding ten overstaan van de mensen die er, door de stijgende welvaart, uiteindelijk in zijn geslaagd om een grotere mobiliteit te verwerven.

De heer Gilbert Bossuyt : Het stoort me dat u in één zin het experiment met het openbaar vervoer in Hasselt van de hand wijst, als zou het niet werken. (*Opmerkingen van de heer Ward Beysen*)

Als we aan de mensen mentaal willen bijbrengen dat ze zich in sommige omstandigheden gemakkelijker kunnen verplaatsen op alternatieve wijzen, dan kunt u niet na amper een jaar zo een vernietigend oordeel uitspreken. Het stemt overigens niet eens met de werkelijkheid overeen.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer de voorzitter, ik zou graag verder ingaan op wat de heer Stassen heeft gezegd. Ik heb zonet al aan de heer Beysen gevraagd, met betrekking tot zijn missing links, om duidelijk te zeggen wat hij denkt over de concrete infrastructuurprojecten, in plaats van er omheen te fietsen. Hij zou eveneens duidelijk moeten zijn over zijn voorstel tot een privé-publieke samenwerking.

Mijnheer Beysen, u praat over voorbeelden in het buitenland. Dat zijn voor honderd percent voorbeelden van tolwegen. Bij mijn weten zijn er geen andere voorbeelden en geen andere manieren om het terug te betalen, voor zover het althans gaat over privé-publieke samenwerking.

U praat heel dikwijls en met veel bochtenwerk over eventuele andere manieren om te ristorneren.

Dat betekent eigenlijk alleen dat de overheid op termijn toch betaalt. Ofwel sluiten we een lening af om een weg te bouwen, ofwel laten we iemand een weg bouwen en moet hij zijn geld terugverdienen door tolheffing. Dat is het systeem in het buitenland. Het is de enige manier waarop het werkt en het is de enige reden waarom privé-ondernemers geïnteresseerd zijn om er geld in te steken.

Ten tweede hangt het succes en de mate waarin men investeerders vindt, slechts af van de vraag of er veel wagens over die weg zullen rijden. Dat wordt al aangetoond door het voorbeeld dat we in Vlaanderen al hebben. Ik zie niet in waar men, met uitzondering van de al bestaande infrastructuur, in Vlaanderen op enigszins verantwoorde manier nog wegen kan leggen, waar bijzonder veel verkeer over zal rijden, dat voldoende zal zijn om het rendement van de investering groot genoeg te maken voor een privé-partner.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Het debat dat de heer Tobback hiermee opent, is bijzonder interessant. Ik ben bereid om daar een bijkomende zitting van de commissie aan te wijden, zodat we dit kunnen uitdiepen.

Ik verheel niet dat voor belangrijke infrastructuurwerken op sommige punten een tolheffing kan worden overwogen. Anderzijds is er een veelheid aan mogelijkheden tussen de privé-sector en overheid die nader moeten worden onderzocht om de aantrekkingskracht van die privé-publieke samenwerking te vergroten.

Ik weet dat u daar sceptisch tegenover staat. Dat is uw goed recht, maar het is ook mijn goed recht om in dit instrument te geloven.

Over de tweede opmerking van de heer Bossuyt wil ik het volgende kwijt : alle inlichtingen die we tot nu toe hebben gekregen over het project in Hasselt wijzen er op dat er geen toegevoegde waarde is ten aanzien van het oplossen van het mobiliteitsprobleem. Ik weet dat dit niet goed klinkt in uw oren, mijnheer Bossuyt.

Wat de mentaliteit betreft, moet men de mensen aansporen om meer te voet te gaan of de fiets te gebruiken. Ik geef er een voorbeeld van. Als ik me op mijn kantoor in het centrum van Antwerpen bevindt, doe ik alle verplaatsingen binnen de vijftien minuten te voet. Zo ben ik sneller ter plaatse dan wanneer ik de wagen zou nemen. Dat betekent een mentaliteitswijziging die men de mensen moet bij-

Beysen

brengen. Van mij verwacht men waarschijnlijk niet dat ik veel te voet ga, maar toch is het zo.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, zoals de heer Malcorps reeds heeft gemeld, hebben we onze motie ter voorlopige afsluiting van het grote parlementaire mobiliteitsdebat ingedeeld in de vier luiken, net zoals in het debat in de commissie. Ik zal de luiken over basismobiliteit en verkeersveiligheid toelichten die in onze motie voorkomen.

Mobiliteit wordt al te vaak gelijkgesteld met automobiliteit. Er is nochtans een groot deel van onze bevolking, ongeveer één op vijf gezinnen en zelfs twee op drie oudere dames, die om uiteenlopende redenen niet beschikken over een eigen wagen. Het is de taak van de overheid om ook voor hun maatschappelijk leven en ontplooiing een basismobiliteit te garanderen.

In het begin van deze regeerperiode werd ons door minister Baldewijns, wiens bevoegdheden ondertussen zijn gewijzigd, een ontwerp van decreet op de basismobiliteit voorgesteld. Er circuleerden teksten van een voorontwerp, maar die zijn naderhand verdwenen. Terzake werd tijdens deze regeerperiode niets gerealiseerd.

Het begin van de basismobiliteit zit natuurlijk in de verplaatsingen te voet en per fiets. Daarvoor heeft de burger recht op veilige, comfortabele en goed onderhouden voet- en fietspaden.

Het tweede luik binnen de basismobiliteit is volgens ons een frequent en kwaliteitsvol gemeenschappelijk vervoer. De ruggengraat hiervan zit bij de Vlaamse Vervoersmaatschappij. De heer Malcorps is uitgebreid ingegaan op ons voorstel van Marshallplan voor De Lijn. Dankzij dit plan kan de Vlaamse regering de burgers in Vlaanderen het recht op mobiliteit garanderen tegen betaalbare prijzen.

We zijn bij het maken van de studie waarnaar Johan Malcorps verwezen heeft uitgegaan van de huidige vervoerslijnen, die sinds mensenheugenis bestaan en werden overgenomen door De Lijn, maar volgens ons achterhaald zijn, toch zeker voor het streekvervoer. Wij stellen voor om dit historisch gegroeide aanbod aan openbaar vervoer ge-

leidelijk te vervangen door een aanbod dat duidelijk is afgestemd op specifieke en aan deze tijd aangepaste noden, normen en criteria. Streefdoel daarbij is tegenover een gelijkaardige vervoersvraag een toereikend gelijkwaardig vervoersaanbod te stellen. Voor ons is het ook belangrijk dat in het Vlaams Gewest wordt uitgegaan van uniforme tarieven, met nadruk op de klantenbinding ten voordele van de trouwe klanten en op binnen het gezin overdraagbare milieuabbonnementen.

De sociaal zwaksten, de mensen die recht hebben op een bestaansminimum of vergelijkbare uitkeringen, moeten volgens ons van het nultarief kunnen genieten.

Op gemeentelijk vlak kiezen we voor het voortzetten van het gecoördineerd beleid dat zich aftekent in de mobiliteitsconvenants. Terzake hebben we op de motie van de meerderheid een amendement ingediend om aan deze convenants een decretale verankering te verlenen. Via deze convenants tussen het Vlaams Gewest, de provincies, de gemeenten, De Lijn en de NMBS kunnen complementaire tariefvoordelen worden geboden ten gunste van bepaalde doelgroepen, waaronder de jongeren de senioren, ...

Ook het geven van informatie over mobiliteit en vervoer is heel belangrijk. Vandaar ons pleidooi voor een mobiliteitscentrum, dat per vervoersregio zou worden opgericht en waarbij de mensen allerlei inlichtingen en diensten kunnen bekomen met betrekking tot individuele en groeps mobiliteit. We denken daarbij ook aan een centraal telefoonnummer waar alle uurregelingen van De Lijn kunnen worden opgevraagd.

Naast deze algemene ruggengraat vragen we dat de overheid eveneens oog zou hebben voor initiatieven rond carpooling, het gedeeld autogebruik of -bezit, het goedkoop taxivervoer in bepaalde omstandigheden, het verplicht bedrijfsvervoer en eventuele andere vormen van gemeenschappelijk vervoer.

Een deel van de infrastructuurwerken moet naar onze mening in ieder geval ten goede komen aan de zwakke weggebruikers, met name de voetgangers en de fietsers, waarbij we in de eerste plaats denken aan de verhoging van de verkeersveiligheid, vooral in de doortochten door de gemeenten. Bij elke behoefteanalyse over investeringen dient de veiligheid van de zwakste weggebruiker als doorslaggevende norm te worden gebruikt. In de huidige gang van zaken is bij elke realisatie met betrekking tot de wegeninfrastructuur de snelheid

Verwimp-Sillis

van de automobilist de norm. Die norm moet worden omgebogen naar de veiligheid en het comfort van de zwaksten. Trouwens, een weg die veilig is voor de voetganger en de fietser, zal bij een aangepaste snelheid ook veilig zijn voor de automobilist.

In het begin van deze regeerperiode heeft de Vlaamse regering ons een Totaalplan Fiets Vlaanderen beloofd. Dit plan is echter, net zoals het decreet op de basismobiliteit, nooit gerealiseerd. Er is nochtans wel degelijk nood aan investeringen in fietspaden en fietsvoorzieningen. Daarbij denken we in de eerste plaats aan de beruchte fiets-blackpoints, de punten waar dodelijke fiets-slachtoffers zijn gevallen. Een databank waarin fietsongevallen in kaart worden gebracht, kan dienaangaande nuttige informatie opleveren, vooral over de oorzaak van de ongevallen. Met die databank zullen we waar nodig met kennis van zaken kunnen ingrijpen om de als gevaarlijk bekende (kruis)punten veiliger te maken.

In de tweede plaats vragen we de aanleg van vrije fietspaden langs alle verbindings- en doorgangswegen met een maximumsnelheid van meer dan 30 kilometer per uur. Deze fietspaden zouden deel moeten uitmaken van een fietsroutenetwerk dat bestaat uit kwalitatief hoogstaande fietspaden die niet enkel zijn toegespitst op het wielertoerisme, maar ook op het woon-werk- en woon-schoolverkeer.

De scholen zijn gestart met fietspoolinitiatieven. Ouders of andere volwassenen begeleiden groepen leerlingen op een veilige manier naar en van school. Dit zou moeten worden veralgemeend dankzij steun van de overheid.

Het rijbewijs met punten heeft in een aantal landen reeds bewezen dat het de verkeersveiligheid verhoogt. Ik geef toe dat dit niet tot onze bevoegdheden behoort, maar we kunnen er alleszins bij de federale parlementsleden op aandringen om werk te maken van de invoering van dit rijbewijs.

Het is ook belangrijk om de rechten van de verkeersslachtoffers te verzekeren. Ouders van in het verkeer verongelukte kinderen, zijn de bevoorrechte partners in dit debat. Dit vragen we ook via een amendement op de motie van de meerderheid.

Het laatste hoofdstuk behandelt het milieu en de verkeersleefbaarheid. De geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer, is een belangrijke vorm van milieuhinder, maar de luchtvervuiling vormt een nog ernstiger probleem. Heel recent kwam aan het licht dat de toename van astma, vooral bij jongeren, verbonden is aan de toename van het verkeer. In het belang van de volksgezondheid en het leefmilieu moet dringend werk worden gemaakt van preventieve gezondheidszorg. We moeten er alles aan doen om de link te doorbreken tussen een toename van ziektebeelden en het verkeer. *((Applaus bij AGALEV))*

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?
(Nee)

Het themadebat is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemmingen over de moties van aanbeveling houden.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14.30 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 12.20 uur.*
