

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1999-2000

1 februari 2000

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

Inhoud

Nr. 27

Dinsdag 1 februari 2000

Berichten van verhindering	1
Ontwerpen van decreet	
Indiening en verwijzing	1
Voorstel van decreet	
Indiening en verwijzing	2
Verslagen	
Indiening	2
Motie	
Indiening	2
Met redenen omklede moties	
Indiening	2
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	
Indiening en verwijzing	3
Mededelingen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	
Indiening	3
Jaarverslag	
Indiening	4
Mededeling van de Vlaamse Raad voor Wetenschapsbeleid	
Indiening	4
Arresten van het Arbitragehof	
Indiening	4
Kennisgevingen van het Arbitragehof	
Indiening	4
Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 1999-2004, ingediend door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie – 164 (1999-2000) – Nr. 1	
Bespreking	4
Sprekers : de heren Carl Decaluwe, Bruno Tobback, Jul Van Aperen en André Denys, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heren Francis Vermeiren, Jan Penris, Gilbert Bossuyt, Eric Van Rompuy, Ludo Sannen, Jos Stassen, Joris Van Hauthem, Johan Malcorps, Jan Loones en Ludwig Caluwé, mevrouw Riet Van Cleuvenbergen, de heren André Moreau, Robert Voorhamme, Paul Wille, Dirk Holemans, Bart De Smet en minister Steve Stevaert	
Met redenen omklede moties	49
Regeling van de werkzaamheden	49

VOORZITTER : De heer Johan De Roo, eerste ondervoorzitter

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 14.01 uur.*

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Norbert De Batselier, Niki De Gryze : gezondheidsredenen ;

Marc Cordeel, Jacques Devolder, Freddy Sarens : buitenslands ;

Dominiek Lootens-Stael, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch : ambtsverplichtingen ;

Marcel Logist : familieverplichtingen.

ONTWERPEN VAN DECREET**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende ontwerpen van decreet werden ingediend :

- Ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de regering van Oekraïne inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, ondertekend in Kiev op 20 mei 1996 – 172 (1999-2000) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.
- Ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst, gesloten tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de regering van Hong Kong inzake de bevordering

en bescherming van investeringen, ondertekend te Brussel op 7 oktober 1996 – 173 (1999-2000) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.

- Ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de regering van Roemenië inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, ondertekend in Brussel op 4 maart 1996 – 174 (1999-2000) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.

- Ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst, gesloten tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek India inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, ondertekend te New Delhi op 31 oktober 1997 – 175 (1999-2000) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.

- Ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst, gesloten tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek van Zuid-Afrika inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, ondertekend te Pretoria op 14 augustus 1998 – 176 (1999-2000) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.

- Ontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsverdrag gesloten tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest en de Republiek Slovenië, ondertekend in Ljubljana op 3 september 1998 – 180 (1999-2000) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.

- Ontwerp van decreet houdende een waarborgregeling voor ondernemingen die zijn getroffen door de dioxinecrisis – 182 (1999-2000) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme.

VOORSTEL VAN DECREET**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : Het volgende voorstel van decreet werd ingediend :

- Voorstel van decreet van mevrouw Patricia Ceysens c.s. houdende inrichting van opvoedingsondersteuning
– 183 (1999-2000) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gelijke Kansen.

VERSLAGEN**Indiening**

De voorzitter : De volgende verslagen werden ingediend :

- Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Ludwig Caluwé over het voorstel van resolutie van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen en de heren Joachim Coens, Eric Van Rompuy en Gilbert Vanleenhove betreffende goedkoper leerlingenvervoer
– 56 (1999) – Nr. 2.
- Verslag namens de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme uitgebracht door de heer Johan Weyts over de gedachtewisseling met het Instituut voor de aanmoediging van Innovatie door Wetenschap en Technologie in Vlaanderen (IWT-Vlaanderen) over de stand van zaken met betrekking tot de beheersovereenkomst
– 177 (1999-2000) – Nr. 1.
- Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid uitgebracht door de heer André Van Nieuwerkerke over de gedachtewisseling met betrekking tot het ontwerpbestek voor de kwantificeringsstudie van de objectieve verschillen
– 185 (1999-2000) – Nr. 1.

MOTIE**Indiening**

De voorzitter : De volgende motie werd ingediend :

- Motie van mevrouw Trees Merckx-Van Goey houdende raadpleging van diverse adviesorganen over de problematiek van genetisch gemoedificeerde organismen
– 181 (1999-2000) – Nr. 1.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES**Indiening**

De voorzitter : De volgende met redenen omklede moties werden ingediend :

- Met redenen omklede motie van mevrouw Isabel Vertriest en de heren André Denys, Jacky Maes en Jan Loones tot besluit van de op 25 januari 2000
 - 1° door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de overstromingsproblematiek en de waterbeheersing ;
 - 2° door de heren Didier Ramoudt en André Denys in commissie gehouden interpellaties tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, respectievelijk over de overstromingsproblematiek in het IJzerbekken en over de noodzaak van dringende herstellingswerken aan de Leieoevers ;
 - 3° door mevrouw Isabel Vertriest in commissie gehouden interpellatie tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister

Voorzitter

van Leefmilieu en Landbouw, over de overstromingsproblematiek en de waterbeheersing

– 178 (1999-2000) – Nr. 1.

– Met redenen omklede motie van de heren Carl Decaluwe, Ludwig Caluwé en Bart De Smet tot besluit van de op 25 januari 2000

1° door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de overstromingsproblematiek en de waterbeheersing ;

2° door de heren Didier Ramoudt en André Denys in commissie gehouden interpellaties tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, respectievelijk over de overstromingsproblematiek in het IJzerbekken en over de noodzaak van dringende herstelingswerken aan de Leieoevers ;

3° door mevrouw Isabel Vertriest in commissie gehouden interpellatie tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de overstromingsproblematiek en de waterbeheersing

– 179 (1999-2000) – Nr. 1.

– Met redenen omklede motie van de heren Carl Decaluwe en Eric Van Rompuy tot besluit van de op 27 januari 2000 door de heer Dirk De Cock in commissie gehouden interpellatie tot de heer Johan Sauwens, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de gevolgen van de eventuele verwerving van een meerderheidspar-

ticipatie in Telenet annex de kabelinfrastructuur door buitenlandse holdings

– 184 (1999-2000) – Nr. 1.

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

Indiening en verwijzing

De voorzitter : Het volgende advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen werd ingediend :

- Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen over het begrotingsbeleid 2000 van de Vlaamse Gemeenschap
– 12 (1999-2000) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.

MEDEDELINGEN VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

Indiening

De voorzitter : De volgende mededelingen van de SERV werden ingediend :

- Aanbeveling van de Vlaamse sociale partners d.d. 19 januari 2000 inzake het Vlaamse actieplan in uitvoering van de Europese richtsnoeren 2000
(DOC 54/1999-2000) ;
- Advies over het voorontwerp van decreet betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg
(DOC 55/1999-2000).

Deze mededelingen van de SERV liggen ter inzage op de afdeling Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement.

JAARVERSLAG**Indiening**

De voorzitter : Het volgende jaarverslag werd ingediend :

- Activiteitenverslag 1998-1999 van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (DOC 52/1999-2000) ;

Dit jaarverslag ligt ter inzage op de afdeling Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement.

MEDEDELING VAN DE VLAAMSE RAAD VOOR WETENSCHAPSBELEID**Indiening**

De voorzitter : De volgende mededeling van de Vlaamse Raad voor Wetenschapsbeleid werd ingediend :

- Vlaanderen koploper in wetenschap en technologie ? Evaluatie van 4 jaar inhaalbeweging en beleidsvisie voor de toekomst, met volgende beleidsadviezen :
- boodschap voor het Vlaams wetenschaps- en technologiebeleid in de nieuwe legislatuur ;
- advies bij de Vlaamse horizontale begrotingsprogramma's Wetenschapsbeleid 1998 en 1999, en een evaluatie van 4 jaar inhaalbeweging ;
- advies bij "Het Vlaams wetenschaps-, technologie- en innovatiebeleid" – Beleidsbrief voor het jaar 1999 (DOC 53/1999-2000).

Deze mededeling van de Vlaamse Raad voor Wetenschapsbeleid ligt ter inzage op de afdeling Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement.

ARRESTEN VAN HET ARBITRAGEHOF**Indiening**

De voorzitter : De volgende arresten van het Arbitragehof liggen ter inzage op de afdeling Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement :

- Arrest nr. 1/00 van 19 januari 2000 ;
- Arrest nr. 2/00 van 19 januari 2000 ;
- Arrest nr. 3/00 van 19 januari 2000 ;
- Arrest nr. 5/00 van 19 januari 2000 ;
- Arrest nr. 6/00 van 19 januari 2000 ;
- Arrest nr. 7/00 van 19 januari 2000.

KENNISGEVINGEN VAN HET ARBITRAGEHOF**Indiening**

De voorzitter : De volgende kennisgevingen van het Arbitragehof betreffende beroepen tot vernietiging en prejudiciële vragen liggen ter inzage op de afdeling Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement :

- Rolnummer 1842 ;
- Rolnummer 1843 ;
- Rolnummer 1849 ;
- Rolnummer 1853 ;
- Rolnummer 1855 ;
- Rolnummer 1864.

BELEIDSNOTA Mobiliteit en Openbare Werken 1999-2004, ingediend door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

– 164 (1999-2000) – Nr. 1

Bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 1999-2004, ingediend door de heer Stevaert, minister

Voorzitter

vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie.

Wij behandelen eerst de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 1999-2004. Na de laatste spreker zal de minister eventuele vragen of opmerkingen beantwoorden. Zij die dat wensen, kunnen hierop nog kort repliceren. Hierop wordt de bespreking afgesloten en gaan wij over tot de bespreking van de volgende beleidsnota.

De bespreking is geopend.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe (*Op de tribune*) : Na de begrotingsbespreking 2000 keken wij vol verwachting uit naar de concrete visie van de regering inzake mobiliteit. Het gaat hier uiteindelijk om een der topprioriteiten van deze beleidsplaoeg.

Er is tijdens de begrotingsbesprekingen regelmatig naar de beleidsnota verwezen. Het lezen van die nota biedt echter geen afdoend antwoord op de vraag naar een geïntegreerde visie. De omvang van de beleidsnota, maar liefst 124 bladzijden, gaf aanvankelijk nochtans redenen tot optimisme. Nu blijkt echter dat de nota op zich slechts 25 bladzijden telt. De overige bladzijden zijn – overigens vaak in herhaling vallende – bijlagen.

Ik besef uiteraard dat het de kwaliteit is die telt en niet de kwantiteit. Wie dacht dat de beleidsnota meer concrete gegevens dan het regeerakkoord zou bevatten, komt evenwel bedrogen uit. De beleidsnota is misschien iets omvangrijker dan het regeerakkoord, maar zeker niet concreter.

Zo is er bijvoorbeeld geen sprake meer van dat het aangekondigde mobiliteitsplan, waarvan dit parlement toch veel verwacht, er komt tegen 2001. Deze termijn wordt niet meer vernoemd in de beleidsnota. Ook wordt met geen woord meer gerept over een van de concrete doelstellingen van het regeerakkoord, namelijk het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers met een derde. Ook over andere belangrijke punten in het regeerakkoord vinden we in de beleidsnota helemaal niets meer terug : het onderzoek naar een Vlaams spoorvervoer, het interessanter maken van de taxi, het Vlaams Totaalplan Fiets, carpoolstroken, prioriteitenlijsten inzake de missing links, Doel...

Uw beleidsnota is vaag en algemeen. Men kan op zich moeilijk gekant zijn tegen een aantal missies en visies die erin staan, tegen uw 5 strategische doelstellingen, uw 10 succesfactoren en uw 53 strategische opties. Er worden echter geen prioriteiten aangeduid. De vraag is, mijnheer de minister : waar blijft het geïntegreerde mobiliteitsbeleid ? Daar hebben we het raden naar.

Wat gebeurt er trouwens met de havens en de regionale luchthavens ? Daarover staat er in deze beleidsnota geen woord. Nochtans horen de havens tot de belangrijke economische knooppunten in dit land en vergen ze een belangrijke mate van aandacht in het kader van het RSV. De heer Caluwé zal daar straks dieper op ingaan. Een andere belangrijke lacune van deze nota is de vaagheid van de teksten. Ze zullen wellicht voor een moeilijke discussie zorgen of zelfs helemaal geen discussie toelaten.

Wat moeten we ons bijvoorbeeld voorstellen bij 'sociale correcties' ? Gaat de regering misschien mobiliteitscheques uitdelen, nu dat blijkbaar de mode is ? Men pleit ook voor een selectieve manier inzake de bereikbaarheid van de Vlaamse economische knooppunten. Ofwel zijn die echter bereikbaar, ofwel niet. Wat houdt 'selectieve bereikbaarheid' in ? U verklaart eveneens prijsmaatregelen te willen nemen waar dit maatschappelijk mogelijk is. Wat bedoelt u daar precies mee ? Voorstellen van prijsmaatregelen hebben we verderop niet meer teruggevonden, ook niet in de strategische opties. Fietsen en stappen moet 'financieel aantrekkelijk' worden gemaakt. Wat betekent dat ? Zal de aankoop van een fiets fiscaal aftrekbaar worden gemaakt, of komt er een vergoeding per kilometer ?

Bijna nergens wordt aangegeven hoe men concreet en ondubbelzinnig deze nobele doelstellingen wil bereiken. Met welke mensen en middelen zal dit gebeuren, mijnheer de minister ? Dat is voor ons een groot vraagteken.

Terloops vind ik dat uw tussentitels van een bijzonder slechte smaak getuigen. 'Knus op de bus' : u moet maar eens praten met busgebruikers. Een aantal ondertitels kunnen dan weer vlot worden gebruikt in andere beleidsnota's. 'Proper de deur uit' past perfect bij Welzijn en kinderopvang. 'Recht op de trappers' kan thuishoren bij minister Sauwens ; veilig thuis bij minister Anciaux en diens stedelijk beleid ; 'Niet van wind alleen' ook bij Energie.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobbac : Mijnheer Decaluwe, u vroeg daarnet zelf naar een geïntegreerd beleid. Ik stel vast dat u het hebt gevonden.

De heer Carl Decaluwe : Ik ben geen germanist, maar ik stel vast dat de tussentitels en zelfs de nota's bijzonder slecht leesbaar zijn, ondanks het feit dat u hiervoor blijkbaar zelfs een reclamebureau onder de arm hebt genomen. Welnu, dat heeft dan waarschijnlijk niet veel geld gekost. Nochtans was het toch een van de grote opties van deze regering om beleidsmaatregelen sneller, efficiënter en duidelijker uit te leggen bij de bevolking. Ik daag iedere burger in Vlaanderen uit deze beleidsnota te lezen : hij zal er niet veel over kunnen vertellen.

Ik heb ook de vergelijking gemaakt met de beleidsnota die minister Baldewijns, uw voorganger, eveneens van de SP, in 1995 maakte. Welnu, buiten het gratis openbaar vervoer bevat uw tekst helemaal geen nieuwe dingen. Integendeel, uw voorganger had een aantal concrete doelstellingen : de complementaire uitbouw van de Vlaamse zeehavens, het rendabel maken van de Vlaamse luchthavens en de betere bescherming van de bevolking tegen wateroverlast. Ik vind daar niets over terug, behalve over wateroverlast, waar u elf regeltjes aan wijdt. De beleidsnota van minister Baldewijns was duidelijk opgebouwd : hij had het over de stand van zaken, de verwachtingen, de knelpunten, de raakvlakken met andere beleidsdomeinen en zijn prioriteiten. Dat was duidelijk. Men voorzag ook in middelen en in de mogelijke weerslag op andere vlakken. In deze nieuwe beleidsnota van 25 bladzijden vinden we daar echter niets van terug. Dit is blijkbaar de trendbreuk met het verleden.

Mijnheer de minister, uw tekst blinkt voorts uit in het bepalen van prioriteiten. Elke maatregel en elke strategische optie krijgt het etiket van topprioriteit. Het gevolg is natuurlijk dat er eigenlijk geen prioriteiten meer zijn. Voor de CVP-fractie is de verkeersveiligheid echter een absolute topprioriteit. Ook het Vlaams Parlement heeft nog geen jaar geleden beslist dat dit een topprioriteit diende te zijn. In de beleidsnota van minister Baldewijns stond zelfs de doelstelling om het aantal verkeersdoden met de helft te doen dalen. In het regeerakkoord staat nog dat dit met een derde moet verminderen. In de huidige beleidsnota staan daarover echter geen concrete cijfers meer.

Verkeersveiligheid is dus blijkbaar gewoon een van de vijf doelstellingen, vertaald in zeer algemene projecten. Er staan geen concrete zaken in de beleidsnota. Dit vormt echt wel een tegenstelling met de motie die unaniem in de commissie Mobiliteit,

onder het voorzitterschap van de heer Tobbac, en door het parlement werd goedgekeurd. Daarin staan onder andere de volgende doelstellingen. Tegen 2002 dienen alle gewestwegen verkeersveilig te worden gemaakt en tegen 2005 moeten alle gewestwegen binnen dorps- en stadscentra veilige voet- en fietspaden hebben. Daarover vinden we in de beleidsnota niks terug.

In de beleidsnota is er wel sprake van het herinrichten van doortochten en zwarte punten om de veiligheid van de zwakke weggebruiker te verhogen. Men spreekt ook over de realisatie van een fietspadennetwerk. Van het Vlaams Totaalplan Fiets in het regeerakkoord vinden we echter niets terug. Nochtans is dit een van uw lievelingsprioriteiten, mijnheer de minister. Waarom zou er geen drastische verhoging komen van het aantal en de kwaliteit van de fietsstallingen aan stations, bushaltes en andere publieke voorzieningen ? De fietsstallingen moeten in de nabijheid komen van autoparkeerplaatsen, en ze moeten daar voorrang op hebben. Ze mogen ook het voetverkeer niet hinderen. Zulke concrete zaken verwachten we in een beleidsnota. Jammer genoeg vinden we die er nauwelijks of niet in terug.

Verkeersveiligheid is een prioritair gegeven binnen het mobiliteitsdebat, meer nog dan de bereikbaarheid. We stellen echter vast dat dit probleem nog te veel wordt onderschat. Een aantal van de mogelijke maatregelen met betrekking tot veiligheid liggen duidelijk in het bevoegdheidsdomein van het federale overheid. U zegt dan ook dat u contact zult opnemen met de federale overheid. Met welke visie zal dat echter gebeuren ? Hoe staat u tegenover een repressieve aanpak van verkeersagressie via het snelrecht en via de administratieve afhandeling van overtredingen ? Hoe staat u tegenover het beter afdwingen van de verkeersreglementering via onbemande camera's ? Welke visie hebt u vanuit uw Vlaams verkeersveiligheidsbeleid ? Hoe gaat u naar de federale overheid ? Dat is één groot vraagteken.

Een van de belangrijke elementen is voorts ook de dagelijkse confrontatie met de files. Hier moet iets aan worden gedaan. In de beleidsnota vinden we daar echter weinig van terug. U lijkt niet echt wakker te liggen van de files. U zorgt wel voor spectaculaire maatregelen inzake openbaar vervoer voor 65-plussers en min-twaalfjarigen. Daarmee zult u de files echter niet wegwerken. U zegt wel dat dit uw eerste doelstelling is, maar het is niet duidelijk hoe u dit probleem wilt aanpakken.

Decaluwe

Een van de elementen om files te bestrijden, is carpooling. Dat woord wordt echter geen enkele keer in uw beleidsnota vermeld. Uw reclamebureau kon misschien geen passende tussentitel vinden voor carpoolen. Mij lijkt dat echter niet zo moeilijk te zijn: 'Koel met de carpool', 'Recht naar doel met de carpool' of 'Be cool, carpool'. Dat is het typische niveau van de tussentitels die we vinden in uw beleidsnota. Zoals gezegd, staat er over carpoolen echter niks in. We stellen nochtans vast dat de bezettingsgraad van de wagens bijzonder laag is, namelijk 1,3 personen per wagen. In de spits ligt dat cijfer zelfs nog lager. Als we daar iets aan kunnen doen, zouden we een structurele aanpak hebben om de files te bestrijden. In het regeerakkoord stond er ook nog iets over het vastleggen van carpoolstroken. Ook daarover vinden we echter niks meer terug in de beleidsnota.

Vaak wordt de ruimtelijke ordening ook als een van de oorzaken van de fileproblematiek aangehaald. Ik begrijp wel dat men niet zomaar alle woningen kan verplaatsen. Toch kunnen we stimulerende maatregelen uitwerken in het kader van het woon-werkverkeer. Mevrouw Demeester heeft daartoe pogingen gedaan in de commissie voor Financiën. Al wie binnen een straal van 15 kilometer van zijn werkplaats woont, heeft recht op verminderde registratierechten. Dat voorstel werd echter zonder argumentatie weggestemd. Nochtans zou dat een belangrijk instrument kunnen zijn. Mijnheer de minister, u moet binnen de Vlaamse bevoegdheden andere instrumenten vinden om hieraan iets te verhelpen. In de beleidsnota vinden we daar echter niets van terug.

Een ander belangrijk element in het kader van de filebestrijding is het ondubbelzinnig opteren voor de snelle realisatie van de voorstedelijke openbaarvervoersnetwerken rond Brussel en Gent. In de beleidsnota is absoluut geen sprake van een ondubbelzinnige keuze voor het voorstedelijk openbaar vervoer. De uitbouw ervan staat gewoon vermeld als een van de 53 strategische projecten. Waarom niet, net zoals voor Brussel, pleiten voor een duidelijk geïntegreerd voorstedelijk vervoersplan voor Antwerpen en Gent? De heer De Smet zal hier dieper op ingaan.

Ook andere essentiële beleidselementen met betrekking tot het verminderen van de files zijn voor ons ruim onvoldoende uitgewerkt. Het parlement heeft de vorige regering quasi unaniem een aantal aanbevelingen meegegeven over financiële en fiscale maatregelen voor het bevorderen van carpooling, autodelen en het gebruik van het openbaar vervoer. We vinden er in deze beleidsnota niets van terug. Er wordt enkel vaag gezegd dat we erover kunnen nadenken en dat we contacten kunnen leggen met de federale overheid met betrekking tot fiscale en financiële middelen. Mijnheer de minister, het blijft echter koffiedik kijken over wat dit concreet betekent, en wat uw geïntegreerde visie vanuit een Vlaamse invalshoek op dit vlak is. Fiscale maatregelen in het kader van de verkeersproblematiek zijn niet de populairste. Misschien is dat de verklaring voor het feit dat we er niets over terugvinden.

De commissie voor Mobiliteit van het vorige parlement heeft bijzonder veel aandacht besteed aan de oprichting van een Cel Telematica. Telematica is een fenomeen dat we elk jaar terugvinden in beleidsbrieven en -nota's. De nodige middelen worden er ook voor uitgetrokken. Toch gebeurt er ter plaatse weinig of niets. U spreekt enkel over het gebruik van telematica voor verkeersbegeleiding. Ik pleit er echter voor dat het ook wordt gebruikt voor het verhogen van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

Mijnheer de minister, ik vind evenmin iets terug over de variabelisering van de autokosten. U stelt alleen dat de overheid ook haar toevlucht zou kunnen nemen tot harde ontradende maatregelen. Maar wat die maatregelen concreet inhouden, en wat de strategische opties zijn, is niet te vinden in de beleidsnota, want het zijn geen populaire maatregelen.

Inzake filebestrijding is er ten slotte nog een grote discussie over meer of minder beton, meer of minder nieuwe wegen. In het regeerakkoord hebt u duidelijk gesteld dat er een inventaris van de missing links moet komen. Die is er vandaag echter nog steeds niet. U zegt alleen dat er een lijst zal komen van de ontbrekende wegenschakels die prioritair moeten worden gerealiseerd. Tezelfdertijd zeggen in de media diverse excellenties, van minister Landuyt tot minister Van Mechelen, wat de prioriteiten zijn. Ze vernoemen de kleine Antwerpse ring, de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E17 en een vierde Schelde-oeververbinding. Over dit alles zou voor het einde van het jaar moeten worden beslist, aldus minister Van Mechelen. Waarom staat dat dan niet in de beleidsnota? Moeten we dan echt alles uit de kranten vernemen? Wie zal uiteindelijk de prioriteiten vastleggen: de individuele ministers, uw objectieve methode, de regering, een multimodaal vervoersplan, Antwerpen, de Staten Generaal?

Decaluwe

We hebben het nog niet gehad over wie een en ander zal betalen en welk investeringsbedrag het vertegenwoordigt. Gaat het over 30 of 50 miljard frank ? We weten het tot op vandaag niet, en zelfs als we weten hoeveel iets concreet zal kosten, dan zegt u te pas en te onpas dat u het geld nooit zult kunnen verzamelen binnen uw eigen begroting, en dat u het zult moeten realiseren door middel van PPS.

Dat is het nieuwe toverwoord. Enerzijds lees ik in de beleidsnota dat men er onderzoek naar zal doen, anderzijds staat er ook dat men prioriteiten zal realiseren door middel van PPS. Richt alstublieft zo snel mogelijk een PPS-kenniscentrum op binnen de administratie Budgettering, Accounting en Financieel Management, zodat we effectief kunnen starten en projecten kunnen realiseren. Mevrouw Demeester heeft als voorzitter van de commissie al initiatieven genomen.

Ik lees ook dat PPS misschien te moeilijk zal zijn en dat men de opbrengst van de GIMV wil gebruiken om een groot aantal openbare werken te realiseren. Welnu, als ik de optelsom maak van alle openbare werken die u wenst te realiseren met de GIMV-opbrengsten, dan zult u die GIMV driemaal moeten verkopen. Tezelfdertijd lees ik in een aantal kranteninterviews dat u bereid bent uw volle gewicht in de schaal te werpen om er op toe te zien dat de overheid een belangrijke rol in de GIMV blijft vervullen. Wat is het nu ? Een frank kan maar één keer rollen.

Ik stel me vaak de vraag of u minister van mobiliteit of van openbaar vervoer bent. In feite bent u minister van De Lijn. Even leek het er zelfs op dat u uw bevoegdheidssterrein zou uitbreiden naar de spoorwegen. U zou de bussen op de rails zetten. In het regeerakkoord staat dit initiatief uitdrukkelijk toegelicht, maar in de beleidsnota vinden we daar niets meer van terug. Is het onderzoek misschien al uitgevoerd ? Wat zijn de conclusies ? Deze en andere vragen blijven voor ons onbeantwoord.

Het openbaar vervoer in Vlaanderen moet worden georganiseerd in functie van duidelijke normen en criteria, vastgelegd in een beheersovereenkomst met De Lijn. Maar over die beheersovereenkomst is in de beleidsnota niets terug te vinden. Bij de begrotingsbesprekingen in verband met de positionering en de organisatie van De Lijn bleken SP en VLD met hun standpunten zelfs loodrecht tegenover elkaar te staan. Er moet een einde worden gemaakt aan de fragmentaire middelen die telkenma-

le als cadeautjes aan De Lijn worden uitbetaald, buiten de beheersovereenkomst om. Een voorbeeld hiervan is het derdebetalersysteem. Wij pleiten ervoor dit alles integraal in de beheersovereenkomst op te nemen. Op die manier kan De Lijn autonoom werken aan de meegegeven doelstellingen.

Gratis openbaar vervoer bestaat niet. We zouden beter spreken over het derdebetalersysteem. Wat zijn daar nu uiteindelijk de mobiliteitseffecten van ? Ik verneem dat in Hasselt slechts 8 percent van de mensen hun wagen laten thuisstaan om de bus te nemen. In Brugge, waar het openbaar vervoer niet gratis is, worden toch betere effecten bereikt met het autoluw maken van de stad.

We dringen dan ook aan op een evaluatie van dit derdebetalersysteem en vragen uw bijzondere aandacht voor de tarifiering die wordt toegepast op de schoolgaande jeugd. De prijs van de schoolabonnementen moet naar beneden en moet op het peil van de prijs voor de werknemers worden gebracht. Een student van 19 jaar betaalt nu meer voor zijn abonnement om naar school te gaan dan een jonge werknemer van 19 jaar die met de bus naar zijn werk gaat. Deze discriminatie is onduidelijk en ik verwijs dienaangaande naar de resolutie van mevrouw Van Cleuvenbergen, een resolutie die zonder enige motivering door de meerderheid werd weggestemd. Wie betaalt uiteindelijk nog voor het openbaar vervoer ? De gewone mensen, de gehandicapten, de zwakken, de werkzoekenden voor wie het eigenlijk te duur is. Ook daarover vinden we in uw beleidsnota niets terug.

Ook over het goederenvervoer en over het geïntegreerd beleid van het vervoer van goederen via de weg, de lucht, de spoor- en waterwegen en alternatieven zoals overslagterminals en pijpleidingen, rept u in uw beleidsnota met geen woord. Was het geïntegreerd mobiliteitsplan niet tegen 2001 aangekondigd ? Daar is nog niets van te zien. De CVP-fractie vroeg nochtans uitdrukkelijk om het voorontwerp van het decreet over de basismobiliteit versneld te behandelen en voor te leggen. Zoniet vrezen we dat het mobiliteitsplan op de lange baan wordt geschoven en dat het beleid ter zake zal blijven bestaan uit losse ideetjes en spectaculair ogende maatregelen.

Mijnheer de minister, u mag dan wel liever werken met ideeën dan met experts, zonder een geïntegreerd mobiliteitsplan dat wordt opgebouwd en ondersteund door experts, zal het mobiliteitsprobleem niet opgelost geraken. 'De mobiliteitsexpertise binnen de Vlaamse administratie moet hiertoe dringend verder worden uitgebouwd en gevalori-

Decaluwe

seerd', aldus de unanieme aanbeveling van het parlement. Ook op dit punt schiet uw beleidsnota duidelijk te kort. U stelt vast dat er niet onmiddellijk nieuwe aanwervingen dienen te gebeuren, maar dat dit wel tot de mogelijkheden behoort. Als dat geen vage strategie is.

U zegt ook dat de gemeenten meer moeten kunnen meespelen, maar tegelijkertijd krijgen ze van u een veeg uit de pan omdat ze het niet goed zouden doen. Maar hoe kunnen ze het goed doen als de overheid hen enkel vage dingen toespeelt? Een aantal gemeenten zijn waarschijnlijk niet tevreden met het mobiliteitsbeleid dat u voert. De autonomie van de gemeenten moet worden gerespecteerd. Er is dus nood aan afspraken met de gemeentebesturen.

Mijnheer de minister, het is ook heel moeilijk om uit uw beleidsnota af te leiden wat de prioriteiten zijn en welke visie u heeft. U slaagt er immers niet in om een budgettaire omkadering te schetsen. Tijdens de begrotingsbespreking hebben we vastgesteld dat in het meest gunstige geval 45 miljard frank kan worden vrijgemaakt voor nieuwe initiatieven. Waar blijft de geïntegreerde visie? Ondertussen deelt u overal cadeaus uit.

U hebt me er trouwens op gewezen dat het niet om cadeaus zou gaan. Ik kan u het tegendeel aantonen. Ik verwijs naar een brief die de directeur-generaal van De Lijn, de heer Van Wesemael, samen met de voorzitter van de SP en gedeputeerde van Antwerpen, de heer Geuens, aan alle 65-plussers in Vlaanderen heeft geschreven. Daarin staat dat ze dankzij minister Stevaert een cadeau van 33.000 frank ontvangen. Er is dus wel degelijk sprake van cadeaus. In de twee daaropvolgende weken waren een aantal plaatselijke SP-coryfeeën er als de kippen bij om ook een brief te sturen. In Brugge stuurde minister Landuyt zelfs brieven met zijn foto. De deontologische code is nog niet ondertekend. Elke 65-plusser in Brugge weet ondertussen dat hij dankzij de SP gratis openbaar vervoer krijgt.

U deelt dus cadeaus uit, maar weet niet over welk budget u kunt beschikken. Het bestendigen van dit cadeau tijdens deze legislatuur houdt in dat reeds 10 miljard frank van de 45 miljard frank verdwenen is zonder dat u over een geïntegreerde visie beschikt.

Bovendien formuleert u zelf alle normen en criteria die in de begroting voor 2000 worden gehan-

teerd voor basismobiliteit. Daarover kunnen wij niet debatteren. Er is immers nog geen decreet over de basismobiliteit. Ondertussen worden wel lustig middelen uitgedeeld. Bovendien liggen convenantsprojecten ter waarde van ongeveer 2 miljard frank te wachten op uitvoering. Ik heb het uiteraard enkel over de jaarlijkse exploitatiekosten, de investeringskosten zijn niet in dit bedrag inbegrepen. Wie zal dit alles betalen? En wat met het voorstedelijk vervoer in Antwerpen en Gent, waarvoor 1,4 miljard frank per jaar nodig is voor bijkomende exploitatiekosten? De investeringen bedragen 14 miljard frank. Agalev heeft de terechte vraag gesteld hoe dit alles zal worden gefinancierd. Gebeurt het misschien via PPS of via de GIMV? Ik weet het niet. We hebben evenmin gepraat over de budgettaire impact van het derdebetalersstelsel. Ook daarvoor zullen honderden miljoenen frank nodig zijn, maar we weten niets over de effecten ervan op de mobiliteit.

De CVP-fractie kan enkel vaststellen dat deze beleidsnota niet meer behelst dan het regeerakkoord. Niets werd geconcretiseerd. Als we op de hoogte willen zijn van de concrete maatregelen, moeten we de media blijven volgen, anders weten we niets. De 53 strategische projecten worden allemaal omschreven als proefprojecten, onderzoeken naar mogelijkheden, plannen en testen. Het is vanzelfsprekend nodig dat maatregelen voldoende zijn onderbouwd zodat geen witte olifanten worden gecreëerd, maar na een anderhalf jaar beleid van minister Stevaert, wordt het tijd dat de mensen echte wijzigingen aan de mobiliteit merken en dat knelpunten verdwijnen. Dan pas is er sprake van een trendbreuk.

Mijnheer de minister, u kunt zich nu nog verschuilen. Over twee jaar zal de uitspraak 'wie niet weg is, is gezien' wellicht een nieuwe betekenis hebben. U zult in het oog van de storm terecht komen. Door deze beleidsnota wordt duidelijk dat niemand zijn handen aan het stuur heeft. We gaan bijgevolg niet de goede kant op. De beleidsnota is niets meer dan wind. De CVP-fractie kan u enkel aanbevelen om uw tekst te herschrijven, want dit document is immers de naam beleidsnota niet waard. (*Applaus bij de CVP*)

De voorzitter : Dames en heren, we verwelkomen vandaag in de plenaire zaal een delegatie van sta-giairs-ambtenaren van het Canadese parlement, the House of Commons.

The plenary session of the Flemish Parliament welcomes the participants of the parliamentary in-

Voorzitter

ternship programme of the Canadian House of Commons. (*Applaus*)

De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, het is logisch dat onze CVP-collega de beleidsnota op een andere manier leest dan wij. In een vorige leven zouden we misschien op dezelfde manier hebben gereageerd. Mijnheer Decaluwe, u gaat wel erg detaillistisch te werk waardoor u de algemene lijn van de beleidsnota verliest. U zegt dat de minister alleen topprioriteiten in zijn beleidsnota zet, maar dat bewijst dat openbare werken en mobiliteit algemene topprioriteiten zijn van deze regering.

We hebben er lang op moeten wachten, maar vandaag is het eindelijk zover: de concrete invulling van de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse regering inzake mobiliteit en openbare werken ligt ter goedkeuring voor. De beleidsnota is – zoals te verwachten was – een lijvig document geworden. Niemand zal dan ook kunnen ontkennen dat zowat alle relevante aspecten die bij een mobiliteitsbeleid aan bod moeten komen, opgenomen zijn in deze beleidsnota.

Het Vlaams regeerakkoord heeft voor deze algemene en multidisciplinaire aanpak van het mobiliteitsvraagstuk trouwens een eerste aanzet gegeven. Het heeft duidelijk de krijtlijnen voor deze aanpak aangegeven, namelijk een multidisciplinaire aanpak via een tweesparenbeleid waarbij investeren in het openbaar vervoer en het uitvoeren van noodzakelijke infrastructuurwerken centraal staan. De structuur van de beleidsnota geeft dan ook duidelijk aan dat de Vlaamse regering op deze weg verder wil gaan en op welke manier het aangekondigde tweesparenbeleid moet worden ingevuld.

De multidisciplinariteit van het mobiliteitsbeleid zal dan ook een logische vertaling moeten krijgen in het te verwachten Mobiliteitsplan Vlaanderen. Reeds naar aanleiding van de begroting 2000 werd duidelijk dat dit mobiliteitsplan zich zal richten op volgende aandachtspunten: verkeersveiligheid; de uitbouw van een klantvriendelijk, concurrentieel en multimodaal gemeenschappelijk vervoer, waarbij ook aandacht uitgaat naar het tariefbeleid; de uitbouw van voorstadsnetten; de uitbouw van een voet- en fietspadennetwerk; het afwerken van missing links; het ontlasten van wegen voor goederenvervoer door de aanmoediging van het vervoer via

water en per spoor; het in concessie geven van de luchthavens van Deurne en Oostende; en het uitwerken van een definitieve beslissing omtrent de leefbaarheid van Doel.

Het is voor de VLD-fractie evident dat in dit plan alle relevante aspecten worden opgenomen: personen- en goederenvervoer, verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, leefmilieu, ruimtelijke ordening, economie en infrastructuur. Dit plan zal dus een echte trendbreuk zijn met het verleden van gefragmenteerde beleidsinitiatieven.

De VLD-fractie steunt daarom volop de algemene doelstellingen die de minister in zijn beleidsnota naar voren schuift: de bereikbaarheid van de Vlaamse economische knooppunten en poorten op een selectieve manier waarborgen; iedereen in Vlaanderen op een selectieve manier de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen zodat iedereen volwaardig kan deelnemen aan het maatschappelijk leven; het terugdringen van de verkeersonveiligheid in Vlaanderen – het aantal verkeersslachtoffers moet wezenlijk worden verminderd; de verkeersleefbaarheid verbeteren en de schade aan milieu en natuur terugdringen. Onze fractie is ervan overtuigd dat de eerste stappen zijn gezet en dat het van hieruit alleen maar vooruit kan gaan.

Wel wil de VLD-fractie enkele bekommernissen meegeven inzake de concrete projecten die de minister wil uitwerken tot realisatie van zijn kritische succesfactoren. Meer bepaald gaat het daarbij om investeringen in infrastructuur en het optimaliseren van het gemeenschappelijk vervoer in Vlaanderen. De heer Denys zal op dit laatste punt uitvoerig terugkomen.

Volgens het regeerakkoord zal de meeste aandacht uitgaan naar het ontwikkelen van alternatieven voor het autogebruik en het beter beheersen van de huidige vervoersstromen via bijkomende infrastructuur, het inzetten van telematica en dergelijke. In de begroting 2000 zitten voor meer dan 2,3 miljard frank extra kredieten ter ondersteuning van het gemeenschappelijk vervoer. Dit kan de VLD alleen maar toejuichen.

Op de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds werd 1 miljard frank van het oorspronkelijke budget voor verkeersinfrastructuur afgesplitst voor de lokale overheden. Dit geld moet dienen voor een fiets- en doortochtenbeleid en voor veiliger schoolomgevingen. De begroting 2000 richt zich in eerste instantie uitsluitend op doelstelling A van het regeerakkoord, namelijk het bevorderen van het gemeenschappelijk vervoer. Doelstelling B

Van Aperen

wordt niet onmiddellijk uitgevoerd, enkele kredieten voor studie-opdrachten niet te na gesproken. Na de begrotingsbesprekingen van enkele weken geleden vond de VLD al dat de begroting 2000 te veel nadruk legde op het gemeenschappelijk vervoer en daardoor de fietsers en voetgangers uit het oog dreigde te verliezen.

De beleidsnota van vandaag houdt dezelfde tendens aan : het hoofdstuk infrastructuur bevat slechts enkele paragrafen in tegenstelling tot het hoofdstuk gemeenschappelijk vervoer en andere alternatieve modi. Het infrastructuurdebat is, zoals u allen weet, geen gemakkelijk debat. Het gaat niet om de aanleg van een nieuw rijvak, de verbreding van een waterweg of de verlenging van een spoorverbinding. Het gaat om investeringen met soms zware budgettaire, economische, sociale, ruimtelijke en ecologische gevolgen waarvan men op voorhand slechts een voorzichtige inschatting kan maken. Deze moeilijkheden mogen ons niet tegenhouden om het debat over het aangekondigde mobiliteitsplan te voeren. De VLD verwacht veel van dit plan, anders hadden we dit deel van het regeerakkoord niet onderschreven. Net als het RSV voor de ruimtelijke ordening, zal het de krijtlijnen voor de mobiliteit vastleggen. Omwille van deze ambitieuze doelstelling vraagt onze fractie extra aandacht voor het infrastructuurdebat. De VLD-fractie vraagt aan de Vlaamse regering – naast de niet ter discussie staande maatregelen voor het ontwikkelen van een concurrentieel gemeenschappelijk vervoer – evenwaardige initiatieven voor het investeren in infrastructuur.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Van Aperen, ik hoor u dat allemaal graag zeggen, maar in de beleidsnota lezen we daarover niets. De meeste parlementsleden, vooral van de meerderheid, vergeten blijkbaar wat het statuut van de beleidsnota is. Het is een soort van visie, het omvat de doelstellingen die in deze legislatuur moeten worden gerealiseerd.

U verwijst nu naar het mobiliteitsplan, u verschuift alles telkens opnieuw. Het regeerakkoord zou een trendbreuk betekenen : geen trendbreuk. De trendbreuk zou in de beleidsnota zitten : geen trendbreuk. De trendbreuk zal er nu in 2001 komen, met het mobiliteitsplan. Intussen kan de minister het ene cadeau na het andere geven en de VLD staat erbij en kijkt ernaar.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, u verwijst tot vervelens toe naar het mobiliteitsplan.

We hebben altijd gezegd dat het er in 2001 zou komen. Dat is pas volgend jaar. Het is niet verschoven, die afspraak ligt vast.

De heer Carl Decaluwe : De beleidsnota vormt toch de ruggengraat van uw visie, mijnheer de minister. U schrijft daarover niets, dat is de essentie.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer Decaluwe, we hebben hier regelmatig over gediscussieerd. We hebben vastgesteld dat er momenteel, en ook in de nabije toekomst, onvoldoende middelen zullen zijn om alle noodzakelijke infrastructuurwerken te financieren. Het principe van de publieke en privé-samenwerking moet hier een oplossing bieden. Op dit moment is dit instrument er nog niet, maar er zijn wel studies aan de gang en er worden ook vergelijkingen met de buurlanden gemaakt om na te gaan hoe we bepaalde zaken op Vlaams niveau kunnen realiseren. Men moet hierover echter eerst de nodige kennis opbouwen vooraleer we ons kunnen engageren. Dat is de logica zelve. Tijdens de besprekingen in de commissie is dat ook regelmatig aan bod gekomen.

Iedereen weet dat bepaalde infrastructuurwerken noodzakelijk zijn. We moeten wel de centen vinden voor de financiering.

De heer André Denys : Mijnheer Decaluwe, op dit moment wordt een debat gevoerd. Nadien kunnen we eventueel met moties de beleidsnota's bijsturen. We moeten nu niet op de zaken vooruitlopen. *(Rumoer)*

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Voor alle duidelijkheid wens ik te benadrukken dat het voor de VLD niet gaat om investeringen in nieuwe en bestaande wegen alleen, een algemeen infrastructuurbeleid omvat ook de spoor- en waterwegen. Door evenwel in de begroting voor 2000 niet in een significante verhoging van deze kredieten te voorzien en door er in deze beleidsnota beperkte aandacht aan te geven in termen van concrete, gefaseerde projecten, dreigt Vlaanderen een bijkomende achterstand op dit vlak op te lopen.

In de afgelopen legislatuur hebben verschillende debatten en hoorzittingen duidelijk gemaakt dat het onderhoud van de bestaande infrastructuur en het wegwerken van enkele zeer cruciale missing

Van Aperen

links even goed een oplossing kunnen bieden voor bepaalde structurele congestiepunten in Vlaanderen. De Antwerpse regio is daar een sprekend voorbeeld van.

Vanuit die optiek kan men niet anders dan ook investeren in infrastructuur voor wegen, spoorwegen en binnenvaart. Bovendien mogen we in ons gezamenlijk streven naar het verminderen van het autogebruik om Vlaanderen mobiel te houden, niet voorbijgaan aan een zeer harde realiteit, namelijk dat de auto en de vrachtwagen de belangrijkste vervoersmodi zijn en dat meer dan waarschijnlijk nog zeer lang zullen blijven. Het onlangs gehouden Autosalon in Brussel heeft met zijn 750.000 bezoekers duidelijk aangegeven waar het de doorsnee burger om te doen is als hij aan zijn mobiliteit denkt. Het negeren van het infrastructuurdebat zou dan ook neerkomen op het voorbijgaan aan deze realiteit.

Mijnheer de minister, de reden waarom vandaag dit debat in het slop zit, heeft uiteraard alles te maken met de beschikbare middelen. In Vlaanderen zijn die te beperkt om in alle behoeften te voorzien. Het inzetten van PPS-verbanden als alternatieve financieringsmethode kan hier evenwel een oplossing bieden. Het daadwerkelijk gebruik hiervan gebeurt in deze beleidsnota echter niet, maar er wordt enkel verwezen naar het opmaken van studies terzake. Het opzetten van een eerste experiment zou echter heel wat meer informatie opleveren dan een zoveelste studie.

Vanuit deze bekommernissen vraagt de VLD-fractie dat de minister bijzondere aandacht zou besteden aan deze problematiek. De beleidsnota lijkt immers zeer voorzichtig opgesteld voor wat het infrastructuurdebat in het algemeen en de PPS in het bijzonder betreft.

Het is de VLD-fractie niet te doen om het betonen van de Vlaamse ruimte. Ook wij zijn ons net als alle regeringspartners bewust van de nood aan een duurzame ontwikkeling op ruimtelijk, ecologisch en mobiliteitsvlak. Dit neemt echter niet weg dat wij er binnen het kader van het regeerakkoord en in een open en democratische debatcultuur voor pleiten dat het mobiliteitsdebat uit de emotionele en soms sloganeske sfeer wordt gehaald. *(Opmerkingen bij de CVP)*

We zeggen wat we denken. In een open debat moet dat kunnen.

Al te vaak wordt het mobiliteitsdebat herleid tot het aanspreken van welbepaalde doelgroepen via slogans, partiële initiatieven, enzovoorts. Het politieke bedrijf moet een politieke aanpak achterwege laten, want het gaat hier in wezen om een economisch-technisch dossier. Mobiliteit mag en kan niet worden herleid tot een sociaal probleem, tot een conflict waarbij verschillende maatschappelijke groepen tegen elkaar worden opgezet.

Vandaag wekt men al te vaak de indruk dat de autogebruiker een crimineel is en tot de beter betaalde inkomensgroepen behoort. Laat ons duidelijk zijn : de autogebruikers, dat zijn wij allemaal, met andere woorden : de doorsneeburger. De autogebruiker is niet alleen de grootverdiener, die volgens sommigen met zijn luxeberline zijn klassenstrijd wil organiseren, of de goederentransporteur, die volgens anderen om het loutere winstbejag zijn chauffeurs ertoe aanspoort de verplichte rij- en rusttijden niet te respecteren. De overgrote meerderheid van de autogebruikers die vandaag de dag in de file staan, zijn de middenklassen die gewoon van en naar hun werk pendelen. Deze grote maatschappelijke groepen kiezen voor de auto, niet uit kwaadwilligheid tegenover anderen of wegens hun zogezegd onaanvaardbare mentaliteit om in hun wagen de absolute vrijheid te bereiken, maar omdat ze niet anders kunnen. Ze doen dat omdat er onvoldoende betrouwbare alternatieven zijn, omdat ze de wagen ook tijdens de werkuren gebruiken, of omdat ze met de wagen sneller op het werk of thuis geraken.

De auto wordt dus om zeer begrijpelijke en logische redenen gebruikt. Men mag de autogebruikers niet stigmatiseren als rijken, die eigenlijk andere mogelijkheden hebben maar voor hun comfort en plezier de wegen laten dichtslippen. Dat beeld, dat wordt opgehangen door de overheid en de politieke wereld, staat haaks op de realiteit.

Verder miskent men op deze manier de economische functie van de mobiliteit, want de autogebruikers zijn de motor van de Vlaamse economie. Met hun arbeid wordt het overheidsbestel gefinancierd en kan men de financiële solidariteit met de sociaal zwakken organiseren. Als men zich beperkt tot mobiliteitsmaatregelen ten voordele van doelgroepen die geen fundamentele economische bijdrage leveren, zet men de toekomst van het systeem op losse schroeven.

De VLD-fractie pleit er daarom voor het mobiliteitsdebat uit de emotionele en sociale sfeer te halen. We moeten de discussie toespitsen op het essentiële aspect : de mobiliteit moet worden georga-

Van Aperen

niseerd door de economische markt, in functie van vraag en aanbod. Het spreekt vanzelf dat de overheid er daarnaast voor moet zorgen dat enkele afgebakende doelgroepen toegang krijgen tot een betaalbare vervoersmodus.

De voorzitter : Mevrouw Demeester heeft het woord.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : De heer Denys sprak hier over een bijsturing. Ik vraag me af of wat de heer Van Aperen hier zegt, die bijsturing verwoordt. Wat de heer Van Aperen hier zegt, staat immers haaks op de inhoud van de beleidsnota. (*Opmerking van de heer André Denys*)

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : De heer Van Aperen spuit nu al tien minuten zware kritiek op de minister. Als er een probleem is in de schoot van de meerderheid, dan stel ik voor dat we de vergadering een kwartiertje schorsen, zodat de meerderheid een overeenkomst kan vinden.

Tijdens de begrotingsbesprekingen hebben we dat ook meegemaakt. De teksten worden aan een genadeloze kritiek onderworpen, maar uiteindelijk keurt men alles goed. Dat is de trendbreuk van deze nieuwe regering ! We zijn het grotendeels eens met wat de heer Van Aperen hier zegt, maar zijn visie is niet in de beleidsnota terug te vinden. Erger nog : een aantal keuzes staat haaks op de tekst van de minister en op wat daarover in de pers staat.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : We bevinden ons aan het begin van de debatten over de beleidsnota's. Ik wil niet verwijzen naar het verleden toen onze fractie soms wees op een tegenspraak tussen de CVP-fractie en de destijds bevoegde minister. Vandaag stellen we vast dat de heer Decaluwe nog net als vroeger tekeergaat. Hij heeft niet alleen een selectief oog, maar ook een selectief oor. Ik stel dan ook voor om tijdens de komende debatten niet op die wijze te discussiëren. Het is de bedoeling een dialoog aan te gaan en de verschillende ideeën van de fracties naar voren te brengen. De minister zal ongetwijfeld oor hebben voor onze opmerkingen. Op geen enkel moment, noch in de beleidsnota's, noch in de reacties van de minister, heb ik de indruk gehad dat hij ofwel geen oor had naar onze voor-

stellen en opmerkingen, ofwel op een selectieve manier zoals de heer Decaluwe. Dit is de herwaardering van het parlement.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Vermeiren, u kunt dat zo mooi zeggen. Ik heb echter hetzelfde verhaal gehoord tijdens de begrotingsbesprekingen 2000. De lacunes waarop de VLD toen heeft gewezen zijn nog steeds even groot. De minister luistert dus blijkbaar niet.

De heer Francis Vermeiren : De minister zal voor onze fractie meer oor hebben dan hij ooit voor uw fractie heeft gehad.

De voorzitter : De heer Jul Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Ik wil nog even verwijzen naar de wijze woorden van fractieleider Van Rompuy die tijdens de begrotingsbesprekingen verklaarde dat de VLD in deze regering waarschijnlijk meer kan teweegbrengen dan zijn partij tijdens de vorige regering. De SP luistert blijkbaar meer naar de huidige coalitiepartners dan in het verleden. Daar zal wel een reden voor zijn.

Mobiliteit is de motor van onze economie en de arbeidende pendelaars zijn de belangrijkste componenten daarvan. Wanneer een motor sputtert, moeten niet de kussens van de achterbank worden vervangen, maar wel de motor zelf. Hetzelfde geldt voor mobiliteit. Wanneer mobiliteit als motor van de economie sputtert, moeten maatregelen worden genomen om die motor terug op gang te brengen. Deze maatregelen moeten de files wegwerken en de verkeersveiligheid bevorderen. Men moet zich dus niet richten tot doelgroepen die niets te maken hebben met het bestrijden van de congestie van de wegen.

Het mobiliteitsdebat dat wordt aangekondigd voor het voorjaar van 2001 mag niet vooraf worden gehypothekeerd. Het moet onafhankelijk van het RSV zijn prioriteiten durven en kunnen vastleggen. Wanneer blijkt dat bepaalde infrastructuurwerken nodig zijn om de mobiliteit en de verkeersveiligheid te bevorderen en om de doelstellingen te behalen, moet het RSV worden aangepast. Alles draait immers rond de congestie en de verkeersveiligheid op de wegen. Het vrijmaken van de wegen zal de economische motor vrijmaken en op die manier weer kansen scheppen voor diegenen die in termen van verkeersongelijkheid uit de boot dreigen te vallen. Wanneer de congestie van de wegen kan worden opgelost, kan Vlaanderen zowel op sociaal als op economisch vlak opnieuw bewegen.

Van Aperen

Vandaar de dringende vraag van de VLD-fractie om het mobiliteitsdebat in het algemeen en het infrastructuurdebat in het bijzonder vanuit deze visie te willen benaderen, zodat in het kader van een duurzame ontwikkeling de toekomstige generaties Vlamingen ook nog kunnen beschikken over een economie die noodzakelijke sociale correcties op de vrije markt kan financieren. Wij rekenen dan ook sterk op u, mijnheer de minister, want alle hoop van de werkende en pendelende burger is op u gevestigd. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb de beleidsnota verschillende keren gelezen. Ik denk dat dat voor de meesten onder ons nodig was. Ik heb ook een poging gedaan om de bijlagen te verwerken, maar die waren zo onleesbaar dat ik daar niet in ben geslaagd. Ik heb het ten slotte maar opgegeven.

De beleidsnota zelf heb ik dus verschillende malen gelezen. Na een eerste lezing was ik sceptisch. Er ontbraken een aantal zeer essentiële elementen. De minister heeft nog de moed te beweren dat hij die zaken bewust heeft weggelaten. Hij heeft niets over havens te vertellen, noch over luchthavens. De heer Decaluwe zei nochtans zeer terecht dat dit twee essentiële aspecten zijn van de Vlaamse economie. In zijn beleidsnota hanteert de minister niet langer het concept dat door de vorige regering werd gehanteerd : Vlaanderen als distributieland. Blijkbaar is Vlaanderen geen distributieland meer. Er zijn nu andere prioriteiten die het beleid bepalen, met name milieu en veiligheid. Tijdens een eerste lezing begreep ik nog niet goed waarover het ging, maar ook de verkeersleefbaarheid zal het beleid bepalen.

Tijdens een tweede lezing ontwaarde ik een aantal positievere elementen. Het is me toen duidelijk geworden wat de minister bedoelt met verkeersleefbaarheid. Verkeersleefbaarheid heeft te maken met hetgeen zich in onze steden en dorpskernen afspeelt inzake mobiliteit. Dat is een positief element in de beleidsnota. Het is immers de eerste maal dat een regering dit probleem met zoveel woorden erkent. Vlaanderen heeft inderdaad een groot mobiliteitsprobleem. Het is te wijten aan de ontvolking van de steden. Een aantal economische en andere activiteiten die zich voordien in de steden en dorpskernen afspeelden, waaien uit naar de randen van de steden. Het is een positieve ambitie

van deze regering om de steden opnieuw aantrekkelijk te maken en de verkeersleefbaarheid van de steden opnieuw te bevorderen. Op die manier kan het mobiliteitsprobleem grotendeels worden opgelost. Daarnaast heb ik nog een aantal kleinere positieve elementen ontdekt, die ik straks zal meedelen.

Ik heb de beleidsnota een derde maal gelezen, omdat ik vaststelde dat een aantal zaken ontbraken. Ten eerste ontbreekt een visie over het haven- en luchthavenbeleid. Dat is verontrustend voor de hele Vlaamse havengemeenschap. Deze regering kan immers heel wat realiseren op het vlak van de havens. We staan voor de uitvoering van het haven-decreet, met alle financiële gevolgen vandien. U zegt ook niets over de parkeerproblemen. De heer Decaluwe verwees naar het carpoolprobleem. De regering kan nog andere parkeermaatregelen treffen in de steden. Ze doet dat ook. In mijn eigen stad Antwerpen plant het Gewest de aanleg van een grote ondergrondse parking rond de Leie. Waarom wordt dit niet meegedeeld in de beleidsnota ? Het parkeerbeleid is immers een belangrijk element in het mobiliteitsbeleid.

Anderzijds wil u een aantal zaken verwezenlijken waarvoor u niet bevoegd bent. Ik kom hier straks op terug. Voor een aantal verkeersaangelegenheden zoals de hoge zee, het spoorweg- en luchthavenbeleid, onder meer met betrekking tot Zaventem en de verkeersgeleiding, bent niet u maar de federale overheid bevoegd. Deze regering heeft niet de ambitie deze bevoegdheden naar zich toe te trekken. Ze legt zich neer bij de bestaande structuur en is niet assertief. De vorige regering was dat toch nog iets meer.

Ik onderscheid in deze beleidsnota drie elementen. Er zijn elementen waar we voor de volle 100 procent kunnen achterstaan. Er zijn een aantal elementen waar we bedenkingen bij hebben. Dit betekent dat we het met het principe eens zijn, maar dat er volgens ons nog een en ander kan worden bijgestuurd of verduidelijkt. Er zijn ten slotte ook een aantal elementen waar we absoluut niet kunnen achterstaan.

Ik zal met de positieve zaken beginnen. Het Vlaams Blok is voorstander van de basismobiliteit. We zijn ook reeds lang voorvechters van de interne veiligheid van het openbaar vervoer. Die veiligheid betreft zowel de chauffeurs als de klanten van het openbaar vervoer. Wanneer men het openbaar vervoer wil stimuleren, moet men de frequentie, het comfort, de betrouwbaarheid en de veiligheid ervan verhogen.

Penris

Het Vlaams Blok staat ook achter het realiseren van de zogenaamde ontbrekende schakels. Wij maken hierbij evenwel geen voorbehoud. Wij willen niet wachten op oplossingen inzake PPS. Wij vinden dat deze regering haar budgettaire verantwoordelijkheid voor het realiseren van de ontbrekende schakels zelf dient op te nemen. De privé-sector moet noch voor het initiatief, noch voor het geld zorgen. Het geld hiervoor moet uit de algemene middelen komen. U, mijnheer de minister, dient uw budgettaire verantwoordelijkheden op te nemen. Dit geldt trouwens ook voor het onderhoud van de wegen.

De punten inzake de binnenvaart stemmen ons heel vreugdevol. Het Vlaams Blok staat hier volledig achter. Het doet ons veel genoegen dat u de aansluiting op de Leien als prioritair beschouwt. Wij hopen dan ook dat dit tijdens deze legislatuur kan worden gerealiseerd. Ik betreur enkel het ontbreken van Zeebrugge in uw plannen ter ontsluiting van de binnenvaart. Ook het garanderen van de maritieme toegankelijkheid van onze zeehavens draagt onze goedkeuring weg. U moet die toegankelijkheid echter niet louter garanderen, u moet ze ook daadwerkelijk verbeteren. Dit betekent concreet dat u aanstalten dient te maken om de tweede fase van die Scheldeverdieping te realiseren.

U hebt verder, mijnheer de minister, ook een aantal originele en positieve ideeën inzake telematica. De parkeerbegeleidingssystemen zijn hiervan een goed voorbeeld. Wij appreciëren het dat de regering hiervoor middelen wil vrijmaken.

Ik zou hier nog een aantal punten kunnen opsommen waar onze fractie – en volgens mij gewoonweg iedereen – achter kan staan. Die opsomming zou ons evenwel te ver leiden. Ik zal nu dan ook overgaan tot die punten waar we in principe achterstaan, maar waar wij toch een aantal bedenkingen bij wensen te formuleren.

U hebt het over een proefproject in de eigen administratie. De banenuitwisseling is hier een onderdeel van. Ik begrijp echter niet wat de vierdagenweek hierbij komt doen. Ik vraag me af wat de invloed van de invoering van de vierdagenweek op het verkeersvolume zou kunnen zijn. Ik neem evenwel aan dat u, mijnheer de minister, dat straks zal verklaren.

Het Vlaams Blok is geen tegenstander van gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Integendeel, dit mag zelfs naar alle leeftijdsklassen worden uitge-

breid. Wij zouden dit echter het liefst binnen bepaalde geografische gebieden zien gebeuren, meer bepaald in de steden en de grootsteden. Dit gratis openbaar vervoer mag ook geen extra uitgaven inhouden. Daarom stellen wij voor om dit met de SIF-middelen te financieren. Als men het wonen in de steden weer aantrekkelijker wil maken, kan het aanbieden van gratis openbaar vervoer binnen die steden hierbij een positieve invloed uitoefenen. Het lijkt ons dan ook aangewezen om hiervoor de SIF-middelen aan te wenden.

Er moet een debat ten gronde komen over het gratis openbaar vervoer. Precies vandaag wordt er in de Gazet van Antwerpen opnieuw een zeer interessante aanzet tot debat gegeven door de hoofdredacteur van dit blad en door de professor die terzake bevoegd is, met name de heer Edwin Jacobs. Mevrouw Demeester, u bent voorzitter van de commissie voor Openbare Werken, en ik stel voor dat ook dit soort mensen zou worden betrokken bij het parlementair debat dat we zullen voeren over het gratis openbaar vervoer.

Ook de versnelde invoering van nieuwe voertuigtechnologie en het oprichten van een Vlaams Verkeerscentrum vinden we een zeer origineel idee waarmee we het eens kunnen zijn. Natuurlijk zal de minister moeten afwachten hoe de markt reageert. Het is immers niet de Vlaamse regering die de autoconstructeurs zal kunnen opleggen met welke soort technologie een wagen moet zijn uitgerust. Er kan weliswaar worden verwacht dat die markt het nut van die moderne technologie zal inzien omdat dit het comfort van de wagenbestuurder alleen maar kan vergroten, maar dit is geen bevoegdheid van de Vlaamse regering.

Mijnheer de minister, met uw plannen voor de kaaimuren langs de binnenwaterwegen hebben we geen problemen, alleen vragen we ons af wie die kaaimuren zal financieren. Als het gewest moet opdraaien voor de financiering, dan vrees ik dat u uw eigen havens op die manier onrechtmatige concurrentie aandoet. In het kader van het nieuwe haven-decreet moeten die immers die kaaimuren voor 100 percent zelf financieren. Als dus wordt voorzien in subsidies voor deze kaaimuren, dan hoop ik dat u ook een financiële inspanning zult doen voor onze havens – eigen havens eerst, inderdaad.

We zijn niet gekant tegen het realiseren van de fietspadennetwerken. Alleen heb u het op een bepaald ogenblik over het herinrichten van oude, gede-commissioneerde spoorwegzaten als fiets- of wandelpad. Ik zou daar niet te snel mee zijn: je weet maar nooit waar je die spoorwegzaten nog

Penris

voor kunt gebruiken. Als men op zoek gaat naar alternatieve vervoersmodi zou het interessant kunnen zijn na te gaan of lokaal treinverkeer geen alternatief is. Het zou dan jammer zijn mocht men de spoorwegzaten te snel hebben opgegeven.

Er zijn nog een aantal punten waarvoor de federale instanties helaas bevoegd blijven – ik denk dan aan de spoorwegpolitiek in het algemeen en aan de luchtvaartpolitiek. We zijn al evenmin bevoegd voor het nemen van maatregelen in het kader van de verkeersveiligheid. Het zou de ambitie moeten zijn van deze regering en dit parlement om die bevoegdheid tot de onze te maken, zodat we eindelijk eens een afgeronde en eenduidige mobiliteitspolitiek kunnen ontwikkelen.

Dan zijn er de punten waar we neen tegen zeggen. We zeggen neen tegen de invoering van mobiliteitseffectenrapporten. Over mobiliteit vinden er al genoeg onderzoeken plaats. De meeste grote verkeersprojecten zijn bekend. We weten al wat de mogelijke effecten daarvan zullen zijn. Dit soort rapportering hoeft voor ons dus niet.

Verder troffen we de volgende sibillijnse zin aan in de beleidsnota: 'Externe vervoers- en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen nemen.' Dat zint ons niet. Ik weet niet precies wat daarmee wordt bedoeld, maar voel wel in welke richting het gaat. Volgens mij, geachte leden van de VLD, gaat het hier over verkapte belastingverhogingen en in elk geval over maatregelen die ertoe zullen bijdragen dat het vervoer in Vlaanderen duurder zal worden. Ik hoop dat u de draagwijdte van deze zin verduidelijkt en er de nodige maatregelen tegen zult kunnen nemen.

We zijn ook geen grote voorstander van het invoeren van een zogenaamd Mobiliteitsplan Vlaanderen op de manier waarop de minister dit concipieert. Hij wil op deze manier de lokale mobiliteitsplannen immers bijsturen, die in zijn visie te weinig doen inzake duurzame mobiliteit en daarvan het nut nog niet zo goed inzien. Het grote Mobiliteitsplan Vlaanderen zou terzake een en ander bijsturen. Dat getuigt van een keizer-kostermentaliteit, waarvoor we niet te vinden zijn.

Verder wordt de oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen voorgesteld, die veeleer de elementen van duurzame mobiliteit, milieu en dat soort dingen zal moeten laten prevaleren op het sociaal-economische gegeven. Ook daarvan zien we niet het onmiddellijke nut in, net zomin als we het nut in-

zien van de uitbouw van openbaar stadsvervoer, in het bijzonder van een gewestelijk expresnet rond Brussel.

Ik heb net gezegd dat deze regering voor de eerste keer heel duidelijk heeft ingezien dat de stadsvlucht moet worden tegengegaan. Wonen, werken en ontspannen in stedelijke centra en dorpskernen moet opnieuw worden aangemoedigd. Dat moeten we eerst doen. Als de mobiliteitsvraag naar de stadsrand dan nog groot genoeg is, kunnen we werk maken van zo een voorstadsnetwerken. In de eerste plaats moeten we echter de steden en de dorpskernen herwaarderen en de mobiliteitsvraag naar beneden halen. Pas dan moeten we nagaan of er nog werkelijk behoefte is aan de ontwikkeling van zulke grote en dure voorstadsnetwerken.

Collega's, ik kom tot mijn besluit. Deze beleidsnota bevat een aantal goede en zelfs een aantal zeer goede elementen. Het tegendeel zou ons trouwens verbazen. De beleidsnota bevat echter ook een aantal zeer zwakke punten. De heer Decaluwe heeft al gezegd dat er te weinig concrete projecten zijn waarover een standpunt wordt ingenomen. Wat zal deze regering doen met de ring rond Asse? Wat zal ze doen met een bijkomende sluis in Terneuzen? Zal ze het zeekanaal Gent-Terneuzen ondertunnelen? Zal ze de Liefkenshoek rechtstreeks aansluiten op de E17? Zal ze Zeebrugge ontsluiten voor de binnenvaart? In de beleidsnota vinden we daarover, en ook over andere concrete zaken, niets terug. Dat betreuren we. Zo vinden we ook niets terug over de haven- en luchthavenpolitiek. Ook dat betreuren we. Het verontrust ons zelfs een beetje.

Ten slotte heeft deze regering ook te weinig assertiviteit aan de dag gelegd inzake bevoegdheden die op dit moment nog tot het federale niveau behoren. Om al deze redenen kunnen we deze beleidsnota niet al te positief ontvangen. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ga me op een gevaarlijk pad begeven. Daarnet, toen de heer Penris begon met zijn uiteenzetting, dacht ik even dat hij mijn toespraak zou houden. Het beleid ging worden bepaald door leefbaarheid, veiligheid en milieu. Zo wil ik namelijk ook beginnen. Gelukkig heeft de heer Penris dat achteraf nog tegengesproken, en heeft hij gezegd dat dit niet zijn doel is. Mijn doel is het dus wel.

Tobback

Mijnheer Decaluwe, ik heb met heel veel plezier vastgesteld dat u in deze legislatuur een groot voorstander bent geworden van de beleidsnota van minister Baldewijns. U bent dat nu in ieder geval in veel sterkere mate dan in de vorige legislatuur. Ik stel met plezier vast dat u tot inzicht bent gekomen. Ik twijfel er ook niet aan dat u in de volgende legislatuur een even groot verdediger zult zijn van de huidige beleidsnota van minister Stevaert.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Bossuyt, ik weet niet waarom u lacht. Als de SP-fractieleden daartoe de moed hebben, stel ik voor dat ze eens lezen wat ik in 1995 over de beleidsnota van minister Baldewijns heb gezegd. Ik heb toen net hetzelfde gezegd als wat ik nu heb gezegd. Ook over de huidige beleidsnota zal ik in de volgende legislatuur hetzelfde zeggen als nu. Dit is trouwens geen echte beleidsnota. Het is gewoon een pamfletje. Mijnheer Bossuyt, ik begrijp echt niet waarom u zo zit te lachen. Hebt u misschien een jointje gerookt ?

De voorzitter : De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, ik aanvaard niet dat men in deze assemblee een dergelijke toespeling maakt. Ik vraag u om de heer Decaluwe tot de orde te roepen. Hij heeft geen enkele reden om zulke zaken te zeggen.

De voorzitter : Ik denk dat dit inderdaad zo is.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Bossuyt, ik verdraag gewoon niet dat een fractieleider voortdurend domweg zit te lachen. (*Opmerking van de heer Gilbert Bossuyt*)

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer Decaluwe, hebt u de vorige beleidsnota van minister Baldewijns goedgekeurd ?

De heer Carl Decaluwe : Ja.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Ik wijs u graag op de continuïteit in de beleidsnota's van de vorige en de huidige coalitie. Heel wat projecten gaan op dezelfde manier voort. Er is een visie die zich uitstrekt over meer dan enkele jaren en over meer dan één

regeerperiode. Als we inzake mobiliteit iets willen bereiken, zal het beleid op lange termijn moeten worden volgehouden.

In dat beleid wordt geïnvesteerd waar mogelijk, in de wetenschap dat de financiële middelen beperkt zijn. In dat beleid wordt ervoor gekozen alternatieven voor problematische vervoersmodi te stimuleren, en wordt geïnvesteerd op een objectieve manier en met oog voor veiligheid. Het centrale doel van het mobiliteitsbeleid is niet de economische motor te doen draaien, noch iedereen de mogelijkheid te geven op zijn werk te geraken. Het doel is het garanderen van het recht op mobiliteit voor iedereen, de mogelijkheid zich te verplaatsen waar nodig om zowel sociaal als economisch actief te zijn.

Voor de SP heeft dat beleid twee cruciale aspecten. Het eerste is dat het recht op mobiliteit niet zo vanzelfsprekend is, al gebruiken we het de laatste jaren uit de losse pols. De mogelijkheid om zich comfortabel te verplaatsen, is een product van onze geëvolueerde moderne samenleving. Het garanderen ervan vraagt van iedereen in de samenleving grote inspanningen en levert hoe langer hoe meer moeilijkheden op. Toch moeten we die inspanningen doen ; daar mag geen twijfel over bestaan.

De heer Decaluwe zei dat er tegenstrijdigheden waren tussen het betoog van de heer Van Aperen en dat van mij. Ik zie geen tegenstellingen. We moeten inspanningen leveren om ervoor te zorgen dat iedereen zich kan verplaatsen, zowel naar het werk voor economische activiteiten, als naar familie, vrienden en collega's voor sociale activiteiten. Niemand heeft het recht een ander te verwijten dat hij zijn wagen gebruikt als er geen alternatief is. Ook op dat vlak is er geen tegenspraak tussen wat ik zeg en wat de heer Van Aperen zegt.

We vinden dat er geld moet gaan naar het mobiliteitsbeleid en dat er investeringen moeten worden gedaan. Voor de SP moet, omwille van het efficiënte gebruik van die middelen, een belangrijk deel van de investeringen naar alternatieve vervoerswijzen gaan. Ook de heer Van Aperen heeft gezegd dat er daarvan te weinig zijn. Men kan de mensen niet verwijten dat ze een alternatief dat er geen is, niet gebruiken. Men kan wel de overheid verwijten dat ze, hoewel ze ziet dat er alternatieven nodig zijn, er niet in investeert.

Die keuze moeten we vandaag maken. Blijven we investeren zonder oog te hebben voor de gevolgen, in dingen die weinig effect hebben op lange ter-

Tobback

mijn, of kiezen we voor investeringen in broodnodige alternatieven? Ze zullen beide moeten gebeuren. De discussie over het ene of het andere is een valse discussie. Dat heb ik al gezegd tijdens het vorige debat over mobiliteit en tijdens de begrotingsbesprekingen. Het is vals het voor te stellen alsof een mirakeloplossing mogelijk is.

Een tweede cruciaal aspect voor de SP is dat het recht op mobiliteit moet worden gegarandeerd voor iedereen. Het gaat niet alleen om economische verplaatsingen en activiteiten. Een mobiliteitsbeleid waarbij de ene helft over glanzend fluisterasfalt van deur tot deur zoekt, terwijl de andere helft zich moet verplaatsen in een gammele bus of over een golfplaten fietspad, is geen mobiliteitsbeleid. We willen dan ook niet dat het wordt gevoerd.

Ik vind in deze beleidsnota een duidelijke beleidsvisie en meer dan genoeg aanzetten, zelfs concrete. De heren Decaluwe en Penris hebben gelijk als ze vermelden dat de ondertunneling van een bepaald fietspad of de ring rond Asse niet in deze beleidsnota zijn opgenomen. Ze hebben gelijk, maar deze zaken zijn in een beleidsnota niet op hun plaats. Een beleidsnota dient om de grote lijnen uit te zetten en de concrete projecten zijn daar pas een later gevolg van. Die vindt u dan terug in de begroting en in de jaarlijkse beleidsbrieven. Het is pas dan dat daarover wordt gediscussieerd.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Tobback, ik kan aanvaarden dat men niet in detail moet treden zoals de heer Penris heeft gedaan. Maar als men in het regeerakkoord een bijzondere aandacht besteedt aan de problematiek van de missing links die een bijzonder grote impact op de begroting kunnen hebben, dan vind ik het maar evident dat daar eerst een inventarisatie van gebeurt en daar wachten we nog steeds op.

Tijdens de begrotingsbespreking werd onze vraag naar die inventarisatie doorverwezen naar de beleidsnota en nu de beleidsnota wordt besproken, verwijst men opnieuw naar de begroting en naar de jaarlijkse beleidsbrieven. Zo worden we van het kastje naar de muur gestuurd.

Ik stel dan opnieuw de duidelijke vraag waar die inventarisatie van de missing links blijft.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Decaluwe, de missing links zijn reeds lang geleden geïnventari-

seerd in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De heer Carl Decaluwe : Waarom wordt dan in het regeerakkoord voor een inventarisatie gepleit?

De heer Bruno Tobback : Het eerste probleem is er een van prioriteiten en van het besteden van de beschikbare middelen op de meest efficiënte manier.

Uw fractie – en ik verwijs hierbij uitdrukkelijk naar uw fractievoorzitter – weet maar al te goed dat het realiseren van alle projecten in de komende vijf of tien jaar onmogelijk en onhaalbaar is. In zijn vorige leven verklaarde de heer Van Rompuy dat er 30 miljard frank beschikbaar zou zijn. Welnu, met die 30 miljard frank kunnen we misschien twee van die grote projecten uitvoeren.

Daarom pleit ik voor het vastleggen van prioriteiten, zoals voorzien in het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001, en voor het zoeken naar alternatieve middelen via bijvoorbeeld PPS, zoals in deze beleidsnota en reeds veel eerder is gezegd. Maar indien ik me niet vergis, zijn we nog steeds niet in het jaar 2001. U hebt dus nog welgeteld elf maanden om te vragen waar die prioriteiten blijven. Het heeft dus geen zin die discussie telkens opnieuw open te trekken, tenzij u van slechte wil bent, maar dat betwijfel ik.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer Tobback, vermits u mij geciteerd hebt, wil ik een en ander verduidelijken.

Dit punt zal telkens opnieuw worden aangekaart. Volgende week bespreken we de beleidsnota Financiën. Na zeven maanden hebben we er nog geen flauw idee van in welk financieel kader deze regering gaat opereren.

Inzake mobiliteit en infrastructuur hebt u gelijk dat men niet alles zal kunnen doen en dat men keuzes zal moeten maken, maar zolang deze regering niet duidelijk zegt in welke bijkomende financiële middelen zij voor de komende vijf jaar voorziet en waar haar prioriteiten liggen, blijven we daarover in het ongewisse. In de vorige legislatuur hadden een aantal mensen inderdaad gezegd een bijkomende inspanning van 30 miljard frank te leveren waarbij het ene wel, maar het andere niet kan worden uitgevoerd. Dat was duidelijke taal.

Van Rompuy

Maar zoals reeds door de heren Decaluwe en Van Aperen gesteld, is het voor ons onmogelijk zicht te krijgen op wat de regering in de komende jaren prioritair wenst te doen. Niemand weet immers in welke financiële enveloppe er momenteel wordt gewerkt. Er worden enkel visjes uitgeworpen, waaronder de privatisering van de GIMV die 40 of misschien zelfs 70 miljard frank kan opbrengen.

Het is een welles-nietesspelletje. We zullen ook voor de andere beleidsnota's aantonen dat deze regering in het luchtledige werkt. Iedereen kan zich terugvinden in heel wat van de voorstellen van de regering, maar een beleid voeren veronderstelt keuzes maken. Er moeten prioriteiten worden bepaald, en er moet aan het parlement worden uitgelegd wat de concrete plannen zijn voor de volgende jaren. Er kunnen 101 filosofische beschouwingen worden geformuleerd over het recht op basismobiliteit en dergelijke, maar wij willen horen wat er concreet zal gebeuren.

De voorzitter : Mevrouw Demeester heeft het woord.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Mijnheer Tobback, deze discussie is zowel voor de meerderheidspartijen als voor de oppositie van belang. Tijdens de vorige legislatuur hebben we wel concrete afspraken gemaakt in de beleidsnota's. Voor het wetenschapsbeleid hebben we bepaald dat er elk jaar een stijging van 2 miljard frank zou zijn. We beschikten over 20 miljard frank. Dat bedrag vormde de begrenzing waarbinnen we het wetenschapsbeleid konden laten groeien. Op het einde van de vorige regeerperiode heeft de voltallige regering gesteld dat een gelijkaardige operatie goed zou zijn voor de domeinen infrastructuur, mobiliteit en openbare werken.

Ik dacht dat het moment daarvoor was aangebroken en dat we nu de concrete bepalingen zouden vernemen, en dat die zouden worden gekoppeld aan de PPS waarvan sprake is in het regeerakkoord. U zegt dat de beleidsprioriteiten pas in 2001 zullen worden bepaald. U zult ze bijgevolg niet meer kunnen uitvoeren tijdens deze regeerperiode. U zegt wel te willen samenwerken met de privé-sector, maar daartoe moet u een systeem op punt stellen dat binnen een maand functioneert. Er moet snel worden bepaald welke projecten daarvoor worden uitgekozen. Als dit vandaag gebeurt, dan hebt u nog een kansje om binnen het jaar of binnen de twee jaar over een uitgewerkt systeem te beschikken. Als dit niet gebeurt, dan zullen we het

tijdens deze legislatuur enkel over dromen en wensen hebben. Elke minister zal vijf jaar lang kunnen zeggen waarvan hij of zij droomt en op welke manier die dromen en wensen eventueel kunnen worden gerealiseerd. Het zal bij mooie taal blijven en over drie à vier jaar zullen we merken dat nog niets werd gerealiseerd. Dat is het verschil tussen de aanpak uit het verleden en de huidige. Vroeger werd een pad uitgestippeld, nu beschikken we over geen enkel cijfer.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mevrouw Demeester, ik ben blij dat u het mooie taal vindt. Uw fractiegeenoot zei daarnet iets anders. (*Opmerkingen van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer*)

Misschien hadden we wat eerder moeten praten, want ik ben het eens met veel van wat u zegt. Ik kan me echter niet herinneren dat in de beleidsnota's van de vorige regering concrete budgettaire voorafspiegelingen stonden. Ik zie dan ook niet in waarom dit nu wel het geval zou moeten zijn. De enige beleidsnota waarin cijfers werden opgenomen was die voor Begroting en Financiën, maar dat is logisch. U kunt ons dus niet verwijten dat wij evenmin cijfers opnemen in de beleidsnota's.

U hebt echter gelijk dat we een belangrijke inspanning moeten leveren voor de investeringen op het vlak van mobiliteit. Ik ben het ook met u eens dat de regering moet kiezen voor een vergelijkbare operatie als die van het wetenschapsbeleid. Indien de regering de nodige budgettaire ruimte vindt, dan moet die keuze worden gemaakt. Gelet op het regeerakkoord en op de bijna unanieme goedkeuring van de leden van de commissie voor Mobiliteit waarvan ik voorzitter was, moeten we op die manier een grote investeringsoperatie voor mobiliteit vastleggen. Ik roep de regering daartoe op.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Ik wil reageren op wat mevrouw Demeester zegt. In de beleidsnota's uit de vorige zittingsperiode zie ik ook geen cijfers staan. U hebt wel gelijk dat een regering keuzes moet maken op basis van beleidsprioriteiten, die uiteraard budgettaire consequenties inhouden. Dat is iets wat de vorige regering nooit duidelijk heeft gemaakt. Dat wil de huidige regering wel, als ik de minister-president mag geloven. Hij heeft bij de vorige begrotingsbespreking duidelijk gezegd dat hij de ambitie heeft een meerjarenbegroting neer te leggen bij de volgende begrotingsbespreking. In zo

Sannen

een begroting zal men duidelijke budgettaire keuzes kunnen vaststellen.

De voorzitter : Mevrouw Demeester heeft het woord.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : In de regeerverklaring stond het cijfer van 2 miljard frank op jaarbasis voor wetenschapsbeleid. U hebt al driemaal, namelijk in 1999, 1998 en 1997, een meerjarenbegroting gekregen. Daarin kon u perfect terugvinden wat in de verschillende departementen zou worden geïnvesteerd.

De heer Jos Stassen : Dat is ook pas gebeurd twee jaar na het begin van de vorige zittingsperiode.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Deze maatregel werd op dat ogenblik federaal bepaald en goedgekeurd. We hebben hem toen onmiddellijk toegepast. Er was in de regeerverklaring een duidelijk groeipad opgenomen, en er was een duidelijk schema waarbinnen kon worden gefunctioneerend. Men kon perfect nakijken wat er de drie opeenvolgende jaren zou gebeuren in bepaalde budgetten. Vandaag hebben we dat nog niet.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Ik snap deze discussie niet helemaal. Naar aanleiding van de begrotingsbespreking heeft de minister-president duidelijk gesteld welke de groeimogelijkheden voor deze legislatuur zijn, met name 165 miljard frank, en hij heeft per departement een verdeling gemaakt. In een vorige zittingsperiode hebben we nooit zo een duidelijk kader gekregen.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : De historische vergissing van deze paarsgroene coalitie is dat er in 50 miljard frank belastingverlaging is voorzien. Dat bedrag wordt de volgende jaren besteed aan 250 frank minder belastingen per burger per jaar. Dat geld zal daardoor niet kunnen worden geïnvesteerd in mobiliteit, infrastructuur, kennis en technologie, of onderwijs. Dat is de historische flater van deze coalitie.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In de regeringsverklaring hebben we een bedrag van 200 miljard frank naar

voren geschoven. Daarna hebben we dat uit voorzichtigheid verlaagd tot 165 miljard frank, en dat bedrag werd verdeeld over verschillende rubrieken. Dit cijfer is trouwens hoger dan bij de vorige regering. Toen was er in afspraak met de heer Van Rompuy een groeipad van 2,5 miljard frank per jaar voor nieuwe denkwegen. Dat betekent 35 miljard frank in totaal, en nu komen we aan 45 miljard frank. Dat zijn de financiële middelen van de Vlaamse overheid.

Er bestaan geen wondermiddelen, maar via PPS kunnen we een aantal zaken op een andere manier financieren. Wat we concreet willen, staat inderdaad niet in de beleidsnota. U kunt toch niet verwachten dat ik in mijn beleidsnota schrijf waar ik welke parking wil aanleggen ? Dat is niet de bedoeling. De vraag naar een Vlaams kenniscentrum is terecht. We moeten dat zo snel mogelijk realiseren. We hadden dat al lang moeten hebben. Minister-president Dewael zal daar in zijn beleidsnota op terugkomen. Voor dat centrum zullen middelen worden gegeneerd voor infrastructuurwerken.

Het stoort me dat u een missing link herleidt tot betoninfrastructuurwerken. Missing links kunnen ook nuttige infrastructuurwerken in het kader van openbare werken zijn. De marge kan nog stijgen, omdat er ook privé-initiatieven met privé-voorstellen komen, soms in samenwerking met lokale overheden. Dat idee werd gelanceerd en sommige privé-ondernemers zien er wel wat in. Dat is nog iets anders dan PPS. In het kader van de staten-generaal Antwerpen kan men niet uitsluiten dat er een aantal concrete projecten opduiken. Ook in Gent is iets dergelijks mogelijk. Hoe eventueel bijkomende middelen concreet moeten worden aangewend, staat natuurlijk niet in de beleidsnota.

Volgens de heer Decaluwe staat er niets in de beleidsnota, maar hij vindt het wel allemaal heel slecht. De heer Penris heeft de nota drie keer gelezen, hij heeft zaken ontdekt die de heer Decaluwe helemaal niet heeft gelezen. Het lijkt me geen slechte suggestie om de nota drie keer te lezen. Als we deze discussie nog twee of drie maanden moeten volhouden, zal de spankracht er helemaal uit zijn. *(Opmerkingen van de heer Joris Van Hauthem)*

Dan zal er geen confrontatie van ideeën mogelijk zijn, mijnheer Van Hauthem. Ik had heel graag gereageerd op het voorstel van de heer Penris om het openbaar vervoer alleen maar in de steden gratis te maken. Ik zou uw visie op het voorstadsnet heel graag gehoord hebben. Ik had die heel graag met elkaar vergeleken : het zouden twee diametraal tegenovergestelde visies gebleken zijn.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u zegt dat ik alles slecht vond. Ik vond enkel dat men tegen de 53 strategische opties afzonderlijk weinig kan inbrengen. De concrete invulling en het bepalen van prioriteiten blijven echter vaag. U hebt net een belangrijke verduidelijking gegeven over de missing links. De heer Tobback vraagt waar ik me druk over maak. Volgens hem staat alles in het RSV. Minister Stevaert zegt gelukkig dat het om meer gaat dan de prioriteiten die zijn vastgelegd in het structuurplan. Het zou interessant zijn om te weten wat dit concreet inhoudt.

Minister Stevaert, het klopt dat de beleidsruimte ongeveer 45 miljard frank bedraagt. U hebt een heel pak strategische opties vastgelegd. In de begroting voor 2000 hebt u ook van de VLD kritiek gekregen omdat de extra middelen quasi eenzijdig naar De Lijn gingen. De vraag is waar u de prioriteiten in functie van mobiliteitseffecten legt. Gaan die naar bijkomende infrastructuur, naar bijkomend busaanbod, naar havens, naar waterbeheersing? Wat zijn de strategische opties? De beleidsnota zegt daar niets over. We verwijten u dat u geen geïntegreerde visie geeft. U geeft een opsomming van strategische opties. Niemand is tegen gratis openbaar vervoer op zich.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De heer Van Aperen ontdekt in deze beleidsnota wel de samenhang en het evenwicht tussen de verschillende noden, tussen openbaar vervoer en openbare werken. Mijnheer Decaluwe, u verwijst naar het RSV. De missing links die daar niet instaan, gaan over openbaar vervoer. De missing links in het openbaar vervoer staan daar om evidente redenen niet in. U doet het voorkomen alsof ik van mening zou verschillen met mijn goede collega, de heer Tobback. Ik zou niet durven. (*Gelach*)

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem : Mijnheer de voorzitter, ik zal het kort houden zodat men ons niet kan verwijten de spankracht uit het parlement te halen. Mijnheer de minister, ofwel hebt u niet goed begrepen wat ik over het GEN heb gezegd, ofwel hebt u niet goed naar de heer Penris geluisterd. Er is absoluut geen tegenspraak tussen ons beiden.

Ik vind het kras dat de regering de oppositie verwijt dat we de spankracht uit het parlement halen terwijl we 7 maanden hebben moeten wachten op een beleidsnota. Dit parlementair jaar zullen we de begroting en de beleidsnota's hebben goedgekeurd. We moeten al 7 maanden wachten op het eerste ontwerp van decreet. U moet ons dan ook niet verwijten de spankracht uit het parlement te halen. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer de voorzitter, in de afgelopen jaren heb ik nogal wat over mobiliteit gelezen, gehoord en geleerd. Ik luister keer op keer met stijgende verbazing naar de discussies over de aanleg van een weg dan wel het betalen van een bus en of die al dan niet gratis moet rijden. Mijnheer Decaluwe, u zoekt naar een centrale visie. Volgens mijn fractie is dat de visie van leefbaarheid : leefbaarheid in de zin dat men zich kan verplaatsen, leefbaarheid in de zin dat men zich veilig verplaatst, leefbaarheid in de zin dat men zich verplaatst zonder dat men problemen creëert voor al de anderen. Het gaat kortom om de leefbaarheid voor iedereen.

Mobiliteit is geen doel op zich maar wel een middel. Laat ons in de eerste plaats bewust zijn van het feit dat onze mogelijkheden beperkt zijn om dat te garanderen. De overheid kan nog zo veel investeren en stimuleren, als men niet meewil, dan zal het nooit lukken. Tientallen campagnes rond verkeersveiligheid en verstandig rijgedrag beletten niet dat er nog altijd mensen rondrijden die, zoals een man vorige week deed, een kind van drie jaar doden omdat hij revanche wilde nemen op een andere autogebruiker. We moeten dus oog hebben voor de beperktheid van onze mogelijkheden.

Als mensen niet verstandiger beginnen na te denken over de wijze waarop men zich verplaatst, over het ogenblik waarop men dat doet en over de beweegredenen waarom men dat doet, dan zal het nooit lukken. In plaats van te discussiëren over een paar honderd geïnvesteerde miljoenen hier of een bijkomende tunnel daar, moeten we daaraan werken. Die visie is mijns inziens in deze beleidsnota goed verwoord. We steunen die aanpak, en zullen deze beleidsnota bijgevolg goedkeuren. (*Applaus bij de SP, de VLD, AGALEV en VU&ID*)

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte

Malcorps

collega's, we stellen allemaal vast dat er meer middelen nodig zijn voor de mobiliteit in Vlaanderen. Dat is een open deur intrappen. Ook in de vorige zittingsperiode is dat gezegd. Daar zijn we het over eens. Verder is het duidelijk dat het bepalen van prioriteiten niet gemakkelijk zal zijn. Dat moet zo objectief en serieus mogelijk worden aangepakt. Het Vlaams mobiliteitsplan kan niet van vandaag op morgen totstandkomen. We hebben nood aan een grondige studie om beleidslijnen te kunnen uittekenen.

Op dit ogenblik onderzoekt een multidisciplinaire werkgroep de mogelijkheden van de publiek-privé-samenwerking. We verwachten tegen midden 2000 conclusies. Parallel moeten we werken aan de opmaak van een Vlaams mobiliteitsplan. De financiering moet gebeuren met overheidsgelden en bijkomend met middelen uit PPS. Op basis van de studie kunnen we dan beslissen hoe dat geld moet worden besteed om de mobiliteitsknoop in Vlaanderen zo efficiënt mogelijk te ontwarren.

Voor Agalev gaat het niet enkel om wegeninfrastructuur of het wegwerken van de missing links voor het autoverkeer. Er wordt gedacht aan de ontwikkeling van stationsomgevingen en aan waterwegen. De minister overweegt om het Vlaams Gewest in spoorlijnen te laten investeren. Als we het hebben over autowegen, dan moet het ook gaan over het wegwerken van knelpunten inzake verkeersonveiligheid. Ook op dat vlak zijn er grote noden.

Waarom zouden we ook niet nadenken over een band tussen PPS en investeringen in openbaar vervoer? Ik denk dan bijvoorbeeld aan de voorstadsnetten. Is dat ondenkbaar? Is het niet in het belang van de industrie – en uiteindelijk zelfs van de auto-industrie – dat er minder met de auto wordt gereden en het openbaar vervoer en andere vervoersmodi zoals het binnenvaartverkeer worden gestimuleerd? Moeten we andere vormen van autobezit en -gebruik niet stimuleren? Als men het over PPS heeft, dan heeft men het bijna automatisch ook over nieuwe autowegen, tunnels en bruggen. Dat is niet evident. Men mag geen zwart-witschema's hanteren en de auto tegenover het openbaar vervoer en alternatieve modi voor het goedertransport plaatsen. We geloven in een partnerschap tussen beide. Het is perfect denkbaar dat autogebruikers en autoproducenten op termijn mee betalen om vlotte voorstadsnetten rond de grote steden Brussel, Antwerpen, Luik en Gent uit te bouwen. Ook moeten er fiscale stimuli komen ter

bevordering van het carpoolen, het autodelen en dergelijke.

Het Vlaams mobiliteitsplan moet de beleidskeuzes duidelijk weergeven, zodat een objectieve beoordeling mogelijk wordt. Het is onze verantwoordelijkheid om daarbij politieke keuzes te maken. Daarover zal het Vlaams Parlement beslissen. Zo bestaat bijvoorbeeld de keuze tussen investeren in verkeersveiligheid of investeren in tijdwinst. Vorige week zei de minister nog dat investeringen in het wegwerken van dodelijke kruispunten op de A12 niet eens zijn opgenomen in de staten-generaal van de mobiliteitsproblemen in Antwerpen, en dat ondanks het hoge aantal ongevallen, vaak met dodelijke afloop. Een dergelijke zaak moet op zijn minst kunnen worden bijgestuurd, te meer daar dit voor ons even belangrijk is als het wegwerken van een aantal files.

Vanuit de milieubeweging werd een nieuw platform opgestart tegen de uitbreiding van het Vlaamse wegennet, onder het motto 'Genoeg beton'. Daarmee wil men reageren tegen de dwaze euforie van Febiac, die naar aanleiding van haar 100-jarig bestaan en het eerste autosalon van de 21ste eeuw, haar geloof in koning auto opnieuw heeft uitgebazuind. Nochtans rijden er meer auto's dan ooit, worden er steeds meer kilometers gereden, verbruiken we steeds meer energie en vervuilen we meer dan ooit.

Toch is er geen enkel probleem, aldus de auto-industrie. Met dure, zelfbetaalde studies toont ze aan dat in het jaar 2002 de auto's de luchtkwaliteit niet langer zullen aantasten, zelfs als het aantal auto's nog stijgt. De files zullen verdwijnen als sneeuw voor de zon, uiteraard door het aanleggen van extra rijstroken en het voltooiën van de fameuze missing links. Het toppunt is natuurlijk het idee van Febiac om oudere auto's te belasten en zo de aankoop van nieuwe auto's fors te promoten. Oude auto's vervuilen immers meer, nieuwe auto's zijn properder. Zorg voor het milieu, koop snel een nieuwe auto.

Uiteraard gaat men totaal voorbij aan het feit dat steeds meer auto's die steeds meer rijden het effect van schonere autotechnieken teniet doen. Het effect van al die nieuwe auto's op onze schaarse open ruimte, op de bereikbaarheid, op het economisch functioneren als dusdanig wordt volledig buiten beschouwing gelaten. Febiac mocht gedurende enkele weken in alle Vlaamse media belijden dat er totaal geen grenzen zijn aan de autogroei. Daar wil onze fractie een aantal kanttekeningen bij maken.

Malcorps

Enkele maanden geleden, naar aanleiding van het afsluiten van de werkzaamheden van de commissie voor Mobiliteit, waren we het er roerend over eens dat er wel degelijk grenzen moeten worden gesteld aan het autoverkeer als we de mobiliteitsproblemen onder controle willen krijgen. Ook in het regeerakkoord is dit een belangrijk uitgangspunt. Wat is nu eigenlijk de kern van het mobiliteitsprobleem? De files? Op zich vormen ze een eindeloze bron van ergernis en zelfs een sluipende bedreiging voor onze economische prestaties, maar misschien bestaan er wel grotere noden. Ik denk daarbij aan de cynische trendbreuk in de evolutie van de verkeersveiligheid in ons land. Er vallen opnieuw meer doden en verkeersslachtoffers op onze wegen. De toenemende verkeersdruk kan moordend zijn.

We hebben in de commissie voor Openbare Werken andermaal een overzicht gekregen van de objectieve beoordeling die voorafgaat aan de opmaak van het meerjarenprogramma. Uiteraard zal hierover altijd discussie blijven bestaan, maar in wezen ligt hier het probleem niet. De vraag is of er voldoende middelen zijn om alle zwarte punten in het verkeer op tijd te saneren. De vraag is of onze investeringen in veilige wegen, doortochten en fietsen voetpaden de aangroei van het verkeer wel kunnen bijbenen. Daarop bleven de mensen van AWV het antwoord schuldig.

En dan is er het milieuprobleem waar we niet onderuit kunnen. Volgens de WGO sterven in Europa jaarlijks 80.000 mensen door de luchtvervuiling veroorzaakt door de auto. Dat is een stuk meer zelfs dan het aantal verkeersslachtoffers op de weg. Het autoverkeer is ook voor 20 percent verantwoordelijk voor de dreigende klimaatwijziging. In Frankrijk heeft men het na de overstromingscatastrofe van december eigenlijk begrepen. Lionel Jospin kondigde plechtig een 100 actiepunten-dik programma aan ter bestrijding van het broeikas-effect, onder meer fiscale en andere maatregelen ter bestrijding van de uitlaatgassen van auto's.

Zelfs de professoren, ingehuurd door Febiac, moesten in hun rooskleurige autostudie toegeven dat ze voor de CO₂-uitstoot veroorzaakt door hun vele nieuwe wagens, vooralsnog geen oplossing in het vooruitzicht hebben, tenzij dan het variabel maken van autokosten, meer openbaar vervoer, meer fietsen, enzovoort. Zelfs bij Febiac komt men uiteindelijk tot de conclusie dat een tweesporenbeleid noodzakelijk is. Nieuwe wegen alleen volstaan niet. Nieuwe wegen trekken immers nieuw verkeer aan.

Op 8 jaar tijd slibben nieuwe autowegen gegarandeerd terug dicht. Dit is dweilen met de kraan open.

Elke nieuwe weg blijft trouwens tot in lengte van dagen een kostenfactor. Door de massa aan auto- en vrachtwagenverkeer worden wegen immers in een steeds sneller tempo stuk gereden. Er komen steeds hogere facturen voor het herstel en onderhoud van onze wegen. De Agalev-fractie is voorstander van een structurele oplossing op termijn: een drastische verhoging van het aanbod aan gemeenschappelijk en openbaar vervoer. De Lijn investeert dit jaar 3,2 miljard frank in trams en bussen, voor rekening van het Vlaams Gewest. Dit is niet niks, maar dit veroorzaakt nog helemaal geen trendbreuk. Sommigen beweren dat er voorlopig voldoende is gebeurd op het vlak van het gemeenschappelijk vervoer en dat de aandacht nu maar eens moet worden verlegd. De Agalev-fractie wil daarentegen voortgaan met het tweesporenbeleid om tot een echte trendbreuk te komen.

De uitbreiding van het tramnet blijft een druppel op een hete plaat. Bovendien blijkt uit dit investeringsprogramma wat bij gelijklopend beleid ook de volgende jaren nog mag worden verwacht: een uitbreiding van het Antwerpse tramnet tot in Zwijndrecht en tot Keizershoek in Merksem. Als alles goed gaat, komt er wellicht de volgende jaren een uitbreiding tot in het centrum van Mortsel en misschien geraakt men aan het einde van de legislatuur wel tot in Boechout. In Gent wordt lijn 1 dit jaar verlengd tot in Zwijnaarde. Misschien komt er tegen 2004 een verbinding van de Gentse trams met Flanders Expo. Er komt een inbreng van het Vlaams Gewest in het GEN voor Brussel. Veel meer weten we daarover nog niet. Daarnaast komt er geld voor 9 extra trams, voor doorstroming en informatie. Dat is niet slecht. We zijn gelukkig met deze goede aanzet. Als bijdrage tot zelfs maar een eerste aanzet van een structurele oplossing van het mobiliteitsvraagstuk is dit echter maar peanuts. Er moet ernstig worden geïnvesteerd in het eerste spoor, voor ons het belangrijkste spoor van het infrastructuurbeleid.

De discussie over de missing links is voor de groenen dan ook in eerste instantie een discussie over de missing links in het aanbod van openbaar vervoer. Dit zal waarschijnlijk ook blijken uit objectieve behoeftenanalyses, ten minste als men rekening houdt met alle maatschappelijke kostenfactoren. Daarnaast is er dringend nood aan de invulling van ontbrekende water- en spoorlijnen in plaats van nieuwe vrachtwagenautostrades.

Malcorps

Het platform van milieuverenigingen, actiecomités en bewonersgroepen tegen de uitbreiding van het wegennet plaatst zware kanttekeningen bij een aantal grotere wegenprojecten die men op dit ogenblik mordicus op de regionale politieke agenda wil krijgen. Er zijn bijvoorbeeld plannen om in de Zennevallei en in het Pajottenland de A 8 en de E 19 met elkaar te verbinden, plannen om een nieuwe verbindingsweg aan te leggen, de N 37, tussen Roeselare en Ieper, plannen om de beruchte A 24, de Noord-Zuidverbinding in Limburg toch verder af te maken door de afwerking van het laatste stuk tussen Hechtel en de aansluiting met de E 313 te Houthalen, dwars door de vallei van de Mangelbeek.

Onder meer via gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen borrelen nog andere projecten op die telkens een tendens verraden om opnieuw terug te vallen op de goede oude ringwegstrategie en zoetjes aan af te dingen op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Handig tracht men dan belangrijk geachte ring- en/of omsluitingswegen te vermommen als 'slechts' secundaire wegen. Met een beetje gezond boerenverstand kan men nochtans makkelijk begrijpen dat een ringweg een ietwat andere functie heeft dan een secundaire weg, tenzij we de hiërarchie van de wegen in het structuurplan totaal anders invullen. Ik verwijs hierbij naar de discussies over de omleidingsweg rond Ronse, de ringweg en aansluiting op de autostrade te Sint-Truiden, de ringweg rond Brakel, Dendermonde, Asse, enz. Het zijn zoveel kleine stukjes autostrade, telkens de finishing touch, de laatste kers op de wegentaart. Dit gebeurt telkens ten koste van groen. Telkens gaat het om miljoenen – alles samen om miljarden – die niet voor zinnigere alternatieven kunnen worden aangewend.

Voorts begrijpt de milieubeweging niet goed dat voor de nochtans groene minister Stevaert de sluiting van de kleine ring rond Antwerpen, een auto-project van minstens 15 miljard frank, een absolute prioriteit is. Met hetzelfde geld kan volgens de milieubeweging 60 kilometer nieuw tramspoor worden aangelegd rond Antwerpen. De Agalev-fractie wil in overeenstemming met het regeerakkoord mee zoeken naar een evenwichtige benadering op basis van een objectieve afweging van behoeften en oplossingen. Dat veronderstelt wel dat men niet van voldongen feiten uitgaat of ze creëert, noch projecten opstelt die sowieso buiten elke discussie worden geplaatst. Voor de groenen is de sluiting van de kleine ring rond Antwerpen helemaal geen prioriteit. Voor ons moet eerst de discussie worden

gevoerd over de realisatie van een voorstedelijk tramnet op korte termijn tot aan de eerste gordel rond Antwerpen. Uit de tot nu toe uitgevoerde objectieve analyses blijken de sneltrams overigens als absolute prioriteit te scoren. We zullen het aanleggen van een stuk ringweg dwars door natuurgebied zeker niet steunen. De tracédiscussie is voor ons geen prioriteit.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, verschillende leden van de meerderheid verwijten ons dat we teveel aandacht schenken aan de mis-sing links en aan concrete projecten. Ik heb hier echter niet over gepraat. Ik heb gewoon om feiten gevraagd. Ik stel nu evenwel vast dat leden van andere fracties te pas en te onpas over concrete tramlijnen of verbindinglijnen beginnen.

Ik zou graag de visie van de minister op de kleine ring rond Antwerpen horen. Minister Van Mechelen heeft vorige week in de Gazet van Antwerpen gezegd dat er voor het einde van dit jaar een beslissing in dit dossier zou vallen en dat de realisatie zou worden opgestart. De coalitiepartner Agalev is het hier blijkbaar niet mee eens.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer Decaluwe, ik wil niet dat u me woorden in de mond legt. Ik zal proberen om ons standpunt nog eens duidelijk te herhalen. Agalev wil de discussie over de sluiting van de kleine ring voeren. De discussie over de sneltramnetten moet hier echter aan voorafgaan. Een tracé dwars door een natuurgebied is uiteraard onaanvaardbaar. Men onderzoekt momenteel allerlei varianten. We zullen het tracé dwars door de Blokkersdijk niet aanvaarden. Voor het overige zijn we bereid om de discussie over het tracé te voeren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De sluiting van de kleine ring is een prioriteit voor de Vlaamse regering. De randvoorwaarden waarbinnen dit zal gebeuren, moeten nog nader worden bekeken.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Wat het ons zeer moeilijk maakt om oppositie te voeren, is dat elke stelling van de regering steevast door iemand van de meerderheid wordt tegengesproken.

De heer Johan Malcorps : Dat was bij de CVP vroeger ook zo.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer Malcorps, het is niet mijn bedoeling om hier grappen te maken. Eén van de grote thema's bij de oprichting van uw partij was net dit protest tegen de almacht van de auto. *(Opmerkingen van Agalev-leden)*

De heer Van Dienderen heeft in de Kamer talrijke toespraken over koning auto gehouden. Nu is het uw beurt. Geef me nu eens één maatregel waarvan Agalev met zekerheid kan zeggen dat hij de fundamentele ontrading van het autoverkeer in Vlaanderen significant zal beïnvloeden. Ik heb het hier dan wel over echte maatregelen en niet over een paar algemeenheden zoals het verhogen van de investeringen in het openbaar vervoer. U hebt hier brandhout gemaakt van Febiac en van allerhande stellingen. U bent nu echter zelf aan de macht. U kunt nu zelf beslissen. U moet met niemand nog rekening houden. *(Gelach)*

Over welke maatregel zult u over drie jaar met de nodige trots kunnen zeggen dat de Vlaamse regering er het autoverkeer mee heeft ontraden ?

De heer Johan Malcorps : We pleiten al lang voor een sterk investeringsprogramma voor het openbaar vervoer, en dit zowel op het federale als op het Vlaamse niveau.

De heer Eric Van Rompuy : Dat is onvoldoende.

De heer Johan Malcorps : De eerste aanzet is gegeven. Sommige mensen stellen dat we nu reeds genoeg aan De Lijn hebben gegeven en dat we nu beter andere zaken zouden financieren. Agalev is het hier niet mee eens. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

Er moet een echt Marshall-plan komen voor het openbaar vervoer. Dit staat trouwens ook in het federale regeerakkoord. Hiernaast dringen ook andere maatregelen zich op, onder andere inzake infrastructuur. Ik heb onze prioriteiten hieromtrent duidelijk gemaakt. We zullen de discussie voeren aan de hand van de objectieve behoefteanalyse van het Vlaams mobiliteitsplan. Op dat ogenblik zal iedereen politieke keuzes moeten maken.

De heer Eric Van Rompuy : Hoe wil u – buiten het stimuleren van het openbaar vervoer als alternatief – het autoverkeer ontraden ? Geef me eens één concrete maatregel. U hebt jarenlang de publieke opinie kunnen terroriseren en het autogebruik cul-

pabiliseren. Nu u het voor het zeggen hebt, vraag ik u hoe u het autogebruik denkt te ontmoedigen. Ik vraag slechts om één maatregel. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

U hebt de moed niet om te zeggen dat men de auto in bepaalde situaties niet kan gebruiken, of dat het gebruik duurder zal worden.

De heer Johan Malcorps : Een voorbeeld is het beleid rond zone 30, waar we steeds achter hebben gestaan.

De heer Eric Van Rompuy : Noem eens één concrete maatregel ! We voeren hier het debat over mobiliteit in Vlaanderen, en de groenen kunnen niet eens schetsen hoe ze het autogebruik gaan ontmoedigen ! Ik blijf op mijn honger zitten. 400.000 kiezers hebben op dergelijke maatregelen gewacht !

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer Van Rompuy, u maakt een karikatuur van de groenen die allerlei dingen willen verbieden. Het is op die karikatuur dat u een antwoord wil krijgen. Wij trappen daar niet in, en dat antwoord zult u niet krijgen. We willen er wel voor zorgen dat het aanbod aan openbaar vervoer voldoende groot is. We zijn geen pleitbezorgers van steeds maar meer en grotere infrastructuurwerken, omdat die het autogebruik ontmoedigen. Maar u mag van ons niet verwachten dat we spectaculaire bestraffende maatregelen zullen uitvaardigen tegenover de automobilisten. Dat hebben we nooit verdedigd. We hebben wel gezegd dat men moet trachten het autoverbruik terug te dringen door het aanbod van het openbaar vervoer te vergroten en door geen bijkomende wegen te realiseren. Dat behoort tot onze Vlaamse bevoegdheid en dat is ook de keuze van dit regeerakkoord. Maar u had van ons een bestraffend vingertje verwacht inzake autogebruik. Dat is een karikatuur.

De heer André Denys : Dat is zeer goed gezegd : we bestraffen niet, we moedigen aan.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : De hypocrisie van de groenen verrast me. Ik geef een concreet voorbeeld : u wilt geen bijkomende wegen en pleit voor meer bussen en treinen. Maar uit de contacten tussen de groene minister Durant en de NMBS-top is gebleken dat het kabinet van minister Durant meer treinen wil, maar niet meer spo-

Decaluwe

ren. Iedereen die wat kent van spoorweginfrastructuur weet echter dat de sporen verzadigd zijn. Ondanks het akkoord over het GEN, dat mee is onderhandeld en ondertekend door minister Stevaert, blijkt dat men wel bijkomende treinen wil, maar geen grote infrastructuraanpassingen. Dat is niet correct.

De vraag is : wat is uw visie op mobiliteit ? Aan het autogebruik moet er inderdaad iets worden gedaan. Maar dit zal moed, staatsmanschap en impopulaire maatregelen vergen. Ik stel vast dat er in de beleidsnota van minister Stevaert met geen woord wordt gerept over de visie waarmee we hierover federaal zullen onderhandelen. Dit is in tegenstelling met de tekst die dit parlement hier nog geen jaar geleden unaniem heeft goedgekeurd. Dus ook de huidige meerderheidsfracties hebben dit mee gesteund. Ik begrijp die stilte nu : het gaat immers om impopulaire maatregelen. Het verbaast me echter dat de heer Malcorps niet in staat is om één maatregel op te noemen inzake de beheersing van de automobiliteit.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Dit mobiliteitsdebat moet op federaal niveau worden gevoerd. Op dat niveau kan uw fractie onze fractie ondervragen over haar standpunten en over het optreden van ministers. Daar zal men u wel van antwoord dienen. Ik laat me er niet toe verleiden om hier het federale debat te voeren. Ik wil enkel een debat over mobiliteit voeren op basis van de bevoegdheden van dit parlement en deze regering.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik heb in mijn betoog kanttekeningen willen plaatsen bij de euforie die naar aanleiding van het recente autosalon bij Febiac en anderen leefde inzake het autogebruik. We hebben steeds gezegd dat de auto een complementaire vervoersvorm is en dit ook zal blijven, net als de vrachtwagen. We zullen moeten zoeken naar de juiste plaats voor die vervoersvorm. Als er immers steeds meer auto's en vrachtwagens komen en we er dan ook nog eens steeds meer mee rijden en steeds meer energie gebruiken, dan wordt het hier onleefbaar. Daarover zijn we het allemaal eens.

We moeten terzake de nodige maatregelen nemen. Wij zeggen zeer duidelijk dat we niet alleen de knelpunten moeten oplossen maar vooral de kaart moeten trekken van het echte alternatief : meer

collectief openbaar vervoer en alternatieve vervoersmodi. Dan heb ik het over de binnenvaart en het spoor. Er moeten keuzes worden gemaakt, en wij willen met deze regering een alternatief bieden.

Naar aanleiding van de bespreking van deze beleidsnota wil mijn fractie duidelijk het signaal geven dat de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk voor deze regering een prioriteit van eerste orde moet zijn. Alle meerderheidspartijen gaan duidelijk in die richting. Dit moet zo snel mogelijk structureel – dus financieel – worden vertaald. Over welke mobiliteitsprojecten prioritair moeten worden gefinancierd, is nog discussie nodig. Dit mag niet enkel beperkt blijven tot de meerderheidspartijen. Hierover is een ruim maatschappelijk debat nodig, dat ook in dit parlement moet worden gevoerd. In ieder geval is het een uniek gegeven dat hiervoor de nodige middelen zullen worden vrijgemaakt. Ik hoop dus dat we deze levensbelangrijke kans zullen grijpen. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal in mijn uiteenzetting toch een aantal punten van kritiek op deze beleidsnota naar voren moeten brengen. Ik zal beginnen met een algemene kritische noot, waarop ik intussen evenwel de oplossing heb gevonden. In de beleidsnota missen we inderdaad een aantal elementen.

We zitten nu al aan de derde algemene bespreking van het regeringsbeleid. We hebben eerst het regeerakkoord gehad, daarna was er de algemene begrotingsbespreking, en nu zitten we met de beleidsnota. Op die drie verschillende momenten werden een aantal documenten ingediend en werden hierover besprekingen gevoerd. Al die zaken moeten in samenhang met elkaar worden gezien. We weten wel dat u een beleid hebt voor havens en luchthavens, en voor de kustduinen. We hebben daar al zo vaak over gepraat. Natuurlijk willen we dit dan ook zien in dit centrale document, dat de leidraad zal zijn voor de komende jaren. Naar deze tekst zal immers steeds worden verwezen. We vragen dan ook om voor die belangrijke beleidsdomeinen van uw bevoegdheid voor een aanvulling te zorgen.

Mijnheer de minister, ik wil toch ook nog een andere, belangrijke opmerking maken. U bent niet zomaar een minister. U bent ook de minister vice-president van deze regering. In het regeerakkoord zit een belangrijk algemeen luik, dat niet is gehecht aan het beleid van een vakminister : het eerste deel over meer democratie en een beter bestuur. Bij de

Loones

aanvang van de besprekingen van deze beleidsnota's wil ik toch duidelijk zeggen dat VU&ID daar zeer veel belang aan hecht.

We zouden graag zien dat dit algemene luik telkens wordt vertaald in de afzonderlijke beleidsbrieven. Ik wil dit kort nog even in herinnering brengen. Ik zal niet alles vermelden, maar toch een aantal titels opsommen. Het gaat hier om de zogenoemde trendbreuk en om de uitdaging van het vormen van een ander bestuur. Het gaat over een nieuw bestuurlijk beleid, over de vereenvoudiging van de wetgeving en over de klantvriendelijkheid. Dit geldt voor uw domein, maar ook in het algemeen is dit een basisprincipe. Het gaat over de openbaarheid van bestuur, met alle procedures die we kennen binnen onze administraties.

In vergelijking met de periode dat toenmalig minister Sauwens bevoegd was voor openbare werken, heb ik de indruk dat de administratie iets minder aandacht besteedt aan het met inspraak begeleiden van openbare werken. Dit was toen bijna zo erg als de convenants nu. Als er geen inspraakprocedure was geweest, kon men ook niet starten met de werken.

Het communicatiebeleid staat ook in dit algemeen luik. In de organisatie van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap wordt de doelstelling gehanteerd om meer verantwoordelijkheid te geven aan de Vlaamse administratie zelf. Er is de grotere resultaatsgerichtheid. Zeer belangrijk inzake de bestuurlijke organisatie is ook de subsidiariteit en de gemeentelijke autonomie. Dit zijn kernbegrippen waarvan we mogen verwachten dat ze telkens terugkomen bij de behandeling van ieder beleidsdomein.

Voor de VU&ID-fractie is het luik van de institutionele vernieuwing nog belangrijker. We zijn het eens geraakt over een basisprogramma voor de staatshervorming en over de eendracht van de Vlaamse partijen in hun optreden ten aanzien van de federale overheid inzake sommige hervormingen. Ik wil dit in herinnering brengen. We vinden er in deze beleidsnota niets over terug. Nochtans zouden deze ambities in iedere beleidsnota moeten worden geformuleerd.

Ik haal de ambities op het vlak van vervoer en mobiliteit uit het regeerakkoord. Die gingen tamelijk ver. Het ging onder andere over de volwaardige aanwezigheid van de gewesten in het bestuur van de NMBS en de mogelijkheid tot exploitatie van

de spoorweginfrastructuur. De voorbije maanden werden daaromtrent proefballonnetjes opgelaten. In de beleidsnota moet echter deze principiële stelling worden hernomen.

Dit werd omschreven als hervormingen die snel kunnen worden doorgevoerd. Voor andere is diepgaander overleg noodzakelijk. Ik som ze even op. 'De gewesten moeten voor hun specifieke verkeers- en mobiliteitsproblematiek aanvullende regels kunnen uitdiepen aangaande verkeersreglementering en regels van algemene politie.' Niemand zal betwisten dat dit van groot belang is. 'De volledige reglementering in verband met de binnenvaart moet worden overgeheveld. Het beheer van de luchthaven van Zaventem is een gewestelijke bevoegdheid.' De partijen waren het hierover uitdrukkelijk eens in het regeerakkoord. Er hoeft dus niet meer over te worden gediscussieerd, en we vragen dan ook dat het wordt overgenomen in de beleidsnota.

Onze fractie komt als laatste aan bod. Ik zal me ervoor hoeden overbodig in herhaling te vallen en aandacht te besteden aan evidenties. We steunen uiteraard het tweesporenbeleid met een evenwicht tussen infrastructurele werken enerzijds en gemeenschappelijke vervoersontwikkeling anderzijds. Kort samengevat staan we achter de principes van de basismobiliteit en steunen we de missie die is verwoord in uw beleidsdocument, met de vijf strategische doelstellingen en de tien kritische succesfactoren – overigens een mooie benaming. Zelfs de oppositie heeft opgesomd wat er goed aan is. Ik zal dat niet meer doen. De hiernavolgende bedenkingen klinken dus kritisch, maar ze moeten worden gezien tegen deze achtergrond van algemene instemming.

Toch nog één herhaling echter. Ik wens u in de eerste plaats een compliment te geven voor de wijze waarop de beleidsnota is opgesteld. Hij volgt op vrij rigide wijze het concept van de strategische planning. Via de formulering van de missie en de visie worden vijf strategische doelstellingen afgebakend. De missie is het zorgen voor een duurzame mobiliteit door een geïntegreerd en beheersgericht beleid. Dit gebeurt door het waarborgen van zowel de economische bereikbaarheid als van de verplaatsingsmogelijkheden van de verschillende bevolkingsgroepen. Dit moet op een selectieve en verantwoorde manier gebeuren en met maximaal respect voor milieu, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.

We hebben bij de lectuur van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken de indruk dat er priori-

Loones

tair aandacht gaat naar de zachte aspecten van de beheersing van de mobiliteit. Daar is niets op tegen, maar we willen toch principieel de aandacht vragen voor de inspanningen die nodig zijn voor de infrastructuur. Dat komt in de beleidsnota slechts met een zekere terughoudendheid aan bod, zowel op het vlak van de middelen als van de ontwikkelingsmogelijkheden die moeten voortvloeien uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Er is een selectieve voorrang voor bereikbaarheid en leefbaarheid. In de eerste strategische doelstelling wordt de bereikbaarheid vooropgesteld van alle tewerkstellingsregio's en economische regio's. Ik hoop dat ook toerisme tot economie wordt gerekend. Al ligt de kust in een uithoek van ons land, toch moet ook deze als een prioritaire economische poort en regio worden beschouwd. De kust moet dan ook goed bereikbaar zijn, zij het niet via elke weg.

De aandacht voor het waterwegenwet als vervoersdrager is begrijpelijk in het licht van de congestiefenomenen op de weg. De vraag naar efficiënte en doeltreffende inspanningen ten aanzien van de andere vervoersmodi lijkt nochtans noodzakelijk, waarbij een expliciete visie ten aanzien van de mobiliteitsbehoefte van goederen wordt geformuleerd. Binnen een dergelijke visie is ook de positiebepaling van de Vlaamse havens noodzakelijk. Voor de Vlaamse havens moeten we uitgaan van hun complementariteit in Europees perspectief en hun aankoppeling aan de belangrijkste transportassen. Ik heb daarstraks reeds de steun vanuit Antwerpen vernomen. Als we zo verder gaan, kan niets nog mislukken.

Door de projectmatige aanpak binnen de sector Openbare Werken is dit een sector waar PPS een reële kans op slagen moet krijgen. Ook wij vragen dat daar dringend werk van wordt gemaakt. We hebben dienaangaande met veel genoegen het minstens op het eerste zicht opbouwende voorstel van resolutie van mevrouw Demeester gelezen.

Een macrobeleid op Vlaams niveau wordt veelal op gelijke voet geplaatst met een micro-inrichting op het plaatselijk niveau. Dit komt tot uiting bij verschillende strategische projecten, waarbij nogal eens de vraag rijst wat van Vlaams of van lokaal of subregionaal belang is. Deze onaangepastheid van de schaal komt in conflict met principes zoals subsidiariteit en opwaardering van gemeentelijke en provinciale verantwoordelijkheid. Het convenantsbeleid dat zich eveneens binnen deze tweespalt beweegt, mag in die zin geen systeem worden van be-

voogding en een overmatig gereguleerd formeel besluitvormingsmechanisme.

Dan kom ik nu tot de bespreking van de kritische succesfactoren. Bij de eerste van die factoren, met name het structureel beheersen van de vraag naar mobiliteit, wordt terecht gesteld dat het beleid moet ingrijpen in de manier waarop wonen, werken, diensten, bedrijven, enzovoort ruimtelijk wordt gespreid. We menen dat het moment rijp is om enkele kritische bedenkingen te formuleren rond een aantal negatieve effecten van de internationale globalisering. Denk maar aan onze garnalen die in Marokko worden gepeld, aan de strikjes die in Melle op de in China geproduceerde bh's worden aangebracht, ja zelfs aan de boekhouding van Sidmar die in Taiwan wordt gevoerd. Het laatste kan gelukkig wel via Internet, wat de transportstroom reduceert, maar voor die bh's is dat niet het geval. Een en ander leidt tot waanzinnige transportstromen, misschien voor een deel toe te schrijven aan de lage transportkosten. Vandaar dat VU&ID zich kan aansluiten bij het voorstel van Agalev om dat transport duurder te maken.

Aangaande de tweede kritische succesfactor, het beheren en beheersen van het vervoersaanbod, het onder meer basismobiliteit, willen we opmerken dat we in deze beleidsnota niet de doelstelling uit het regeerakkoord terugvinden, met name de verdubbeling van het gemeenschappelijk vervoersaanbod binnen tien jaar.

We verwachtten dat dit plan zou worden uitgewerkt voor een periode van vijf jaar. Tien jaar is immers te lang voor één regering, maar gaat het regeerakkoord uit van die periode. We hadden graag via deze beleidsnota vernomen welke stappen zullen worden gezet binnen de vijf jaar en wat het streefdoel is.

Hetzelfde geldt voor de vierde kritische succesfactor : de bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruiker. In het regeerakkoord staat dat er één derde minder verkeersslachtoffers moeten zijn na vijf jaar. Deze kwantificatie vinden we nergens in de nota terug. We vragen dan ook dat deze cruciale passages uit het regeerakkoord worden overgenomen in de nota.

De vijfde succesfactor slaat op het beperken van nadelige uitstoot. We moeten ook maatregelen uitwerken voor de ozonperiodes. Er worden maatregelen opgesomd voor het invoeren van nieuwe voertuigtechnologie en snelheidsadaptors. Een sector wordt hierbij altijd vergeten : de motorfietsers. De sector heeft erg veel schrik van dergelijke inno-

Loones

vaties. Een aantal ingrepen moet worden beperkt tot de auto's. Bestuurders van motorfietsen hebben terecht veel schrik van plotse snelheidsingrepen.

Ik zal niet verder uitweiden over de weginfrastructuur, de missing links, de behoefteanalyse voor investeringen voor De Lijn, en de overstapmogelijkheden van het ene op het andere vervoermiddel.

Als besluit heb ik nog twee belangrijke opmerkingen die aansluiten bij de beleidsnota, en die meer aandacht verdienen. Mijn eerste opmerking gaat over het belang van kwaliteit in ons dagelijks leven. Een gemeente die openbare werken plant, hecht ook belang aan het esthetisch aspect ervan. Toch gebeurt dit nog onvoldoende. Alles is afhankelijk van de individuele inspanningen van de ontwerpers. In de beleidsnota wordt het esthetisch aspect niet opgenomen als algemene doelstelling. Wie door Frankrijk rijdt, merkt de kunstwerken, de kunstwerken op de kunstwerken en de bruggen op. Die bruggen worden in elke streek op een eigen manier aangekleed, al dan niet met kleurtjes. In Vlaanderen ziet men telkens opnieuw stereotiepe geel-witte paaltjes verschijnen, die na een jaar zwart zijn van het roet. Er moeten dus esthetici en architecten met speciale aandacht voor design worden aangeworven. Dat zou een verfrissend element in het Vlaams beleid zijn.

Een tweede belangrijke opmerking gaat over de verkeersreglementering. Hoewel ik weet dat we daarvoor nog niet bevoegd zijn, zouden we die toch met gezond verstand kunnen aanpakken. Ik heb voor mij een artikel van doktor Van Gastel over verkeersagressie. Iedereen zal zich het drama met het jongetje van drie herinneren. In het artikel somt de auteur een aantal elementen in het algemeen beleid op die verkeeragressie in de hand kunnen werken, en andere die de agressie kunnen afremmen. Een aantal daarvan slaat specifiek op de verkeersreglementen. De auteur citeert Albert Einstein. Men zou zijn naam in deze context niet direct verwachten, maar Einstein heeft ooit de verkeersbetuttelende houding van de overheid aangeklaagd. In zijn werk 'The world as I see it' schrijft Einstein: 'Er is niets dat het respect van de burger voor de wet zozeer ondermijnt als de uitvaardiging van niet-leefbare wetten. Wanneer de wetgever de burger overspoelt met niet uitvoerbare of volledig zinloos lijkende regels dan geeft dit aanleiding tot algemene normenvervaging.' Die regels leiden bijgevolg ook tot agressie.

Ik haal een aantal voorbeelden aan. Wegenwerken

zijn al een hele tijd afgelopen, maar de verkeersborden blijven staan. Rode lichten 's nachts op kalme kruispunten. Men kan van niemand verwachten dat die 's nachts stopt voor een rood licht midden in een weids open landschap en zonder voertuigen in 't zicht. De straatnamen zijn voor de automobilist niet duidelijk geafficheerd. Deze zouden op een esthetische, duidelijke manier moeten worden aangebracht. Dit zijn misschien details, maar men moet ook aandacht hebben voor het kleine. Ook dat zou een trendbreuk betekenen.

Ik herhaal dat we erg enthousiast zijn over wat we niet hebben aangehaald. We zullen dit beleid uiteraard verder blijven steunen. We hopen door onderling overleg het mee te kunnen verrijken. (*Applaus bij VU&ID, de SP, de VLD en AGALEV*)

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, bij het lezen van de uiterst beknopte – men kan hem makkelijk driemaal lezen – beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken was ik ten zeerste verbaasd over het feit dat er geen hoofdstuk is gewijd aan het havenbeleid, noch aan het luchthavenbeleid. Er staat wel in de nota dat daarover een afzonderlijke nota zou worden gepubliceerd. Ik heb dan ijverig maar tevergeefs in de massa's beleidsnota's gezocht.

Die nota komt er misschien nog, maar dan moet ik u toch wijzen op de duidelijke bepaling in het Reglement die zegt dat de beleidsnota's moeten worden binnengebracht binnen de eerste zes maanden na het aantreden van de regering. Ondertussen is de regering zeven maanden aan de macht en is de minister er nog niet in geslaagd een beleidsnota voor het haven- en luchthavenbeleid op te stellen.

Mijnheer de minister, ik vraag me af wat de ware reden is voor het uitblijven ervan. Zou de reden kunnen zijn dat u zich nog moet inwerken in de materie? Ik durf dat niet te veronderstellen. U was reeds minister met dezelfde bevoegdheid. Ook uw kabinetschef en verschillende kabinetsmedewerkers had u uit de vorige periode meegenomen. Ik kan me dus niet voorstellen dat u zich nog moet inwerken in de materie.

Zou het dan kunnen dat u een beetje lui bent? Ook dat durf ik niet te veronderstellen. U kon er zich immers vanaf maken met enkele paragrafen en blitse zinnnetjes als 'een supertip, neem het zeeschip' of 'zo stil als een Stealth in Deurne en Oostende'. Dat was gemakkelijk geweest. U bent ech-

Caluwé

ter niet lui, want u wil een volledige beleidsnota maken.

Ik kan me ook niet voorstellen dat u de materie niet belangrijk genoeg vindt, dat er te weinig over te zeggen valt en er niet echt een beleid over uit te tekenen valt. U weet ondertussen toch wel dat de voornaamste troef van Vlaanderen onze ligging is, naast onze goede scholing en hoge werkkraft. Het belangrijkste kenmerk van die ligging zijn onze havens. Wanneer we onze hoge welvaart in stand willen houden en verbeteren, hangt dat voornamelijk af van een goed havenbeleid. Ik denk dat u dat weet. Er moet een en ander gebeuren. Deze beleidsnota had enige suggesties kunnen bevatten. Wat doet u met de uitvoering en invulling van het havendecreet ? Dat is beleidswerk voor deze legislatuur. We blijven op onze honger zitten voor een algemeen, gestructureerd overzicht hiervan.

Hoe ziet de toekomstige financiering van onze havens eruit ? Hoe staat het met de havencommissaris ? Ik hoor zeggen dat het kabinet hieraan werkt – hopelijk niet aan een politieke benoeming, maar wel aan een open procedure. Hoe wilt u onze havens nog beter laten samenwerken ? Hoe wilt u ze inschakelen in de range Le Havre-Hamburg ?

Hoe financieren we de verdere uitdieping van de Westerschelde ? De stijging van die factuur is uitsluitend te wijten aan de werken onder Nederlands beheer. Hier en daar hoor ik echter dat men de factuur zou betalen door op toekomstige haveninvesteringen in te korten. Dat is toch niet uw beslissing ? Ik hoop dat u dat uitdrukkelijk weerlegt. Onze havens moeten niet opdraaien voor onverantwoord Nederlands bestuur. We moeten misschien een aantal afspraken met Nederland hierover herzien. Hoe pakken we dat aan ?

Wat doen we met de onderhoudsbaggerwerken op de Westerschelde en in de richting van Oostende en Zeebrugge ? Wat is uw visie op de hervorming van het loodswezen ? Welke investeringen mogen we de komende jaren verwachten ? Hoe staat het met de toekomst van Doel ? Wat doen we met de vogel- en de habitatrichtlijn in de buurt van de kusthavens ? Als u dat een te specifiek thema vindt, kunt u dat veralgemenen tot de spanning tussen leefmilieu en havenactiviteiten. Hoe past de verdere groei van het havenverkeer in de algemene mobiliteitsaanpak ? Hoe zorgen we ervoor dat het stijgende transport via onze havens onze economie en werkgelegenheid in het algemeen ten goede komt ? Hoe doen we die toegevoegde waarde toe-

nemen ten voordele van zowel hooggeschoolde werknemers als laaggeschoolde arbeiders ? Zal de minister zich tegenover de federale overheid gedragen als pleitbezorger van de Vlaamse havens ? Tal van belemmeringen – douane, keurrechten, samenwerking met de spoorwegen – behoren tot het federale beleidsdomein.

Ik kan me niet voorstellen dat een minister van Mobiliteit dit alles niet belangrijk genoeg vindt om in zijn beleidsnota te bespreken. Ik begrijp nog altijd niet waarom deze elementen er niet in zijn opgenomen. Voor het luchthavenbeleid is dat wel duidelijk : de huidige regering weet gewoon niet wat ze daarmee moet aanvangen omdat de visies compleet aan elkaar zijn tegengesteld. Is dit ook het geval voor het havenbeleid en de zeevaart ? Zo ja, dan begin ik me ernstig zorgen te maken. Men kan hierrond geen politieke spelletjes spelen. We hebben het over de tewerkstelling van honderdduizenden mensen. Als men hieromtrent politieke tegenstellingen opklopt waardoor blokkeringen ontstaan, dan houd ik mijn hart vast. (*Applaus bij de CVP*)

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wens het even te hebben over de betekenis van dit debat en de spankracht. We moeten de regering danken dat ze deze vorm heeft gekozen om een beleidsnota aan het parlement voor te stellen. Beleidsnota's zijn geen beleidsbrieven, die een jaarlijkse invulling geven van een beleid. Een nota geeft aan wat de politieke keuzes zijn voor de hele legislatuur.

We moeten de regering dankbaar zijn omdat ze ons de kans biedt een rol te spelen bij het verder uitstippelen van het beleid. De minister heeft deze nota ten persoonlijke titel voorgelegd. De regering heeft er akte van genomen zodat het parlement de nodige signalen kan geven, het beleid kan worden bijgestuurd en de nota uiteindelijk een coherent geheel vormt.

Het parlement herwint daardoor het overwicht op de regering. Nu moet het parlement zelf de nodige invulling geven. Indien we afwezig blijven en onze stem niet laten horen, dan moet we de hand in eigen boezem steken.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Denys, als ik uw redenering volg, dan moet de minister zijn beleids-

Decaluwe

nota via de verscheidene suggesties, knelpunten en bekommernissen aanpassen en de tekst daarna ter stemming voorleggen. Op die manier zouden we weten wat de regering de volgende 4 jaar van plan is. Naar aanleiding van de begroting voor 2000 stonden er ook veel bekommernissen in de tekst, maar er is niets veranderd.

Ik ga met u akkoord, op voorwaarde dat de regering een aantal zaken wilt overnemen en de nota zou herwerken. Deze nieuwe beleidsnota zou in de volgende jaren dan telkenmale kunnen worden getoetst aan een begroting of aan een beleidsbrief.

De heer André Denys : Mijnheer Decaluwe, u moet niet te snel conclusies trekken. Ik zal een specifiek punt behandelen, en we vragen de regering dat bij te sturen. Naar aanleiding van de begroting hebben we gezegd dat men na enkele maanden geen volledig zicht kon krijgen op een beleid. Voor ons zijn die beleidsnota's van zeer groot belang. We moeten het nu hebben over een coherent beleid.

De voorzitter : Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Mijnheer Denys, in uw inleiding laat u uitschijnen alsof het een gunst is dat het parlement mag discussiëren over deze beleidsnota. Ik wens de zaken om te keren. Het parlement vraagt de regering een beleidsnota op te stellen. Het ware beter geweest indien de regering dat vroeger had gedaan. Volgens het Reglement moest dat niet. Indien de regering dat wel had gedaan, hadden we het signaal positief kunnen interpreteren.

De heer André Denys : Mevrouw Van Cleuvenbergen, breek me de bek niet open. De huidige situatie is veel beter dan de vroegere. Het is de eerste maal dat we op een zo open wijze de kans krijgen onze mening te uiten. (Rumoer)

We moeten die kans grijpen. De zaken steeds voorstellen alsof er onoverkomelijke meningsverschillen zouden bestaan tussen de meerderheidspartijen is de waarheid geweld aandoen. Ik wens niet terug te keren naar het oude CVP-systeem waarin alles werd beslist binnen de regering. (Rumoer)

Mijnheer de minister, de VLD is het eens met de doelstellingen die door u in de beleidsnota worden geformuleerd. Ik ontken niet dat we ontgoocheld zijn omdat één essentieel aandachtspunt in uw beleidsnota ontbreekt. Tijdens de begrotingsbespre-

kingen hebben we een discussie gevraagd over de kerntaken van de overheid. De minister heeft toen verklaard dat we dit zouden koppelen aan de discussie over de beleidsnota. De aanzet daartoe is niet of onvoldoende aanwezig in deze beleidsnota. Onze fractie wil tijdens dit debat, maar ook tijdens de discussies over de andere beleidsnota's, de discussie over de kerntaken aanzwengelen.

De heer Van Rompuy heeft gelijk : in de inleiding van het regeerakkoord staan daarover enkele schitterende zinnen, onder de noemer 'de trendbreuk'. De tekst is erg mooi : 'Toekomstgericht en vernieuwend besturen betekent voor de Vlaamse regering niet dat de overheid alles moet doen. Maar wat ze doet, moet ze goed doen.' Dat betekent dat 'de overheid aan beleidsuitvoering doet wanneer het privé-initiatief niet aangewezen is, of bij gebrek aan privé-initiatief.' Verder lezen we in die inleiding : 'De overheid is wel exclusief verantwoordelijk voor de normering, de controle en de bestraffing.' In het licht van deze opvatting heb ik het luik over het gemeenschappelijk vervoer in uw beleidsnota gelezen. Laat er geen twijfel over bestaan : we staan volledig achter het uitgangspunt dat alleen een comfortabel, frequent en stipt gemeenschappelijk vervoer een alternatief kan betekenen voor het autogebruik, en zo heel wat verplaatsingen met de wagen kan vervangen.

Als liberalen hebben we geen moeite om toe te geven dat in het mobiliteitsdebat de overheid de belangrijkste rol moet vervullen, als organisator en controle instantie. Voor ons moet de overheid bepalen welke rol het gemeenschappelijk vervoer dient te vervullen in de mobiliteit, en tegen welke tarief- en arbeidsvoorwaarden dat moet gebeuren.

Vorige zaterdag heb ik met veel interesse de state of the union van hoofdredacteur Yves Desmet gelezen, een tekst die hij in het cultureel centrum van Tongeren zal voorlezen. Ik lees u daaruit het stukje voor dat me als liberaal erg heeft getroffen : 'De markteconomie is een systeem dat de hoogste prestaties levert.' De heer Desmet pleit er dan ook voor om de efficiënte werking van de markteconomie te stimuleren : 'De markt levert het hoogste rendement.' Maar hij pleit tegen 'de marktsamenleving', want 'de markt bekommert zich niet om enige vorm van moraal. De markt houdt geen rekening met wat sociaal rechtvaardig is'.

Ik geef hem gelijk en heb er geen moeite mee om die stellingen te onderschrijven. Een goed mobiliteitsbeleid moet in de eerste plaats rekening houden met het dreigende verkeersinfarct. Daarover zijn we het eens. Maar men moet er ook voor zor-

Denys

gen dat iedereen, ongeacht zijn sociale positie, zich kan verplaatsen op een betaalbare en efficiënte wijze. Dat, en niet een radicale neoliberale opvatting, is ons uitgangspunt. Op basis daarvan stelt de VLD zich vragen over de monopoliepositie van de Vlaamse Vervoersmaatschappij, en over de rol die de overheid daarin vervult. De talrijke buitenlandse voorbeelden leren ons dat het busvervoer op een efficiëntere wijze kan gebeuren dan vandaag bij ons het geval is.

De realiteit is dat de overheid elk jaar meer middelen in de vervoersmaatschappijen pompt, zonder daardoor dat het aandeel van die maatschappijen in het totale mobiliteitsgebeuren groeit. Dat is op de duur budgettair onhoudbaar. De Lijn heeft een monopolie inzake geregeld gemeenschappelijk vervoer. De budgettaire kost daarvan is 12 miljard frank per jaar, maar de werkelijke kost ligt 4 miljard frank hoger.

Ik doe twee belangrijke vaststellingen in verband met deze ongezonde marktsituatie : het aandeel van het gemeenschappelijk vervoer neemt gestaag af, terwijl de overheidstoelage aan dat openbaar vervoer even gestaag toeneemt. In 1970 had het openbaar vervoer nog een marktaandeel van 28 percent, in 1990 was het geslonken tot 12 percent, vandaag bedraagt het nog amper 10 percent. Bus, tram en metro staan in Vlaanderen in voor minder dan 4 percent van de personenmobiliteit. Ondertussen drijft de overheid haar financiële inspanning om het vervoersaanbod te handhaven elk jaar op. In 1991 bedroeg de exploitatiedotatie van De Lijn 7,8 miljard frank van het totale subsidiepakket, in 1995 was dat opgelopen tot 9,5 miljard frank en dit jaar staat in de begroting een dotatie van 10,8 miljard frank ingeschreven. Op amper één decennium steeg de overheidsdotatie aan De Lijn dus met 3 miljard frank of 43 percent. Toch blijft het marktaandeel van het gemeenschappelijk vervoer afkalven.

Dat is een indicatie die we niet mogen negeren. We zijn verkeerd bezig. De VLD trekt daaruit de conclusie dat het gemeenschappelijk vervoer geen volwaardig mobiliteitsalternatief kan zijn zolang het op een overheidsmonopolie berust. In het buitenland heeft men dat al langer begrepen. In steden als Kopenhagen en andere hebben demonopolisering en uitbesteding van het gemeenschappelijk vervoer geleid tot een groter aandeel enerzijds en een lagere kostprijs anderzijds van dat gemeenschappelijk vervoer. Zulke systemen zijn vrij snel en met goed resultaat implementeerbaar in Vlaan-

deren. We hebben echter sterk de indruk dat De Lijn dat debat ontloopt en zelfs onmogelijk maakt. De al jaren beloofde financiële transparantie over de kilometerprijs is er nog altijd niet. Het behouden van de eigen macht lijkt voor De Lijn de eerste zorg te zijn, belangrijker in elk geval dan de zorg om efficiënt gemeenschappelijk vervoer.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : De heer Denys beweert dat het marktaandeel van het gemeenschappelijk vervoer jaarlijks daalt. Een maand geleden verklaarde minister Stevaert in dit parlement echter dat dat aandeel stijgt. Welke bronnen worden daarbij gehanteerd ? Wie heeft het bij het rechte eind ? Ik zou op basis van wat ik lees eerder de heer Denys gelijk geven : het aandeel van het gemeenschappelijk vervoer daalt, ook al is er een stijging in de absolute cijfers.

Tijdens de vorige bestuursperiode heeft de commissie voor Mobiliteit op initiatief van de CVP-fractie een bezoek gebracht aan Kopenhagen. Kunnen zulke vernieuwende initiatieven ook in Vlaanderen ? Daarvoor hebben we een financiële transparantie nodig. Volgens de heer Denys werkt De Lijn daar niet aan mee, maar dringt het kabinet van de minister wel genoeg aan bij De Lijn ? Zonder transparantie kunnen we niet uitmaken hoe ons gemeenschappelijk vervoer moet worden georganiseerd. Daarom pleiten we voor een nieuwe beheersovereenkomst met nieuwe controleerbare normen en criteria. Daarover vinden we niets terug in de beleidsnota van de minister.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, het begint vervelend te worden. Ik heb in de commissie al 17 keer gezegd dat ik vragende partij ben voor financiële transparantie en nu beschuldigt u mijn kabinet ervan dit tegen te houden.

U verwacht een aantal zaken. Door een verkeerd overheidsbeleid waren er steeds minder mensen die gebruik maakten van het openbaar vervoer. Nu stellen we opnieuw een stijging vast van het aantal gebruikers. Dat is niet hetzelfde als het marktsegment dat men verovert. Als we die zaken met elkaar vergelijken, dan krijgen we een heel ander verhaal. Bovendien wil ik erop wijzen dat De Lijn een VOI is waarvan ook uw partij deel uitmaakt.

De heer Carl Decaluwe : Dat heeft niets met partijen te maken. U denkt voortdurend in termen van zuilen, benoemingen en politieke cultuur. Dat is

Decaluwe

het enige waar u aan denkt, ook bij het invoeren van gratis openbaar vervoer. De CVP is trouwens geen aandeelhouder in deze VOI.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Ik wil het debat op een open, en intellectueel correcte wijze voeren. De heer Decaluwe vraagt me waar ik mijn cijfers vandaan haal. Mijn cijfers zijn afkomstig van de heer Leo Sleuwaegen, professor aan de universiteit van Leuven, die bij diverse buitenlandse experimenten terzake betrokken is geweest. Ik ben echter graag bereid om mijn uitspraken te toetsen aan andere.

Mijnheer de minister, ik heb ook niet gezegd dat uw kabinet de financiële transparantie tegenhoudt.

De voorzitter : De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : In een parlementaire democratie heeft elkeen het recht zijn standpunten bekend te maken. Als de voogdijminister eveneens voorstander is van financiële transparantie, dan moet die er komen. Wat doen we anders met de parlementaire democratie ? Ik sta volledig achter die financiële transparantie.

De voorzitter : De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt : Mijnheer Denys, ik vind het een belangrijke taak van het parlement om dat te doen. Het is een VOI, dus ik stel voor dat dit dossier krachtdadig wordt aangepakt in de subcommissie voor Financiën. Op voorstel van deze commissie kan een oplossing worden gevonden en de nodige druk worden uitgeoefend op de betrokken VOI.

De heer André Denys : We zullen nooit financiële transparantie krijgen als we niet de moed hebben een onderscheid te maken tussen enerzijds de ontwikkelingsfunctie en anderzijds de vervoersfunctie van De Lijn. Ik zeg dat in alle openheid, verwijzend naar de vraag wat de overheid al dan niet moet doen. Volgens de VLD-fractie moet dat onderscheid worden gemaakt. De ontwikkelingsfunctie is een taak voor de overheid, maar de vervoersfunctie wordt zowel kwalitatief als kwantitatief het best uitgevoerd door de privé-sector op een marktconforme wijze. Dat wordt schitterend bewezen in Kopenhagen, maar ook elders in het buitenland. Het aanbod, de tarieven, de concessievoorwaarden, het uitwerken van de beschermingsclausules inzake

loon- en arbeidsvoorwaarden voor het personeel en de controle zijn voor ons, liberalen, heel duidelijk taken die het best door de overheid worden uitgevoerd. De vervoerexploitatie wordt daarentegen het best uitgevoerd in een gedemonopoliseerd privé-kader.

De VLD maakt van een privatisering geen ideologische kwestie, maar wil zich ook niet laten beetnemen door het streven naar machtsbehoud door De Lijn. Onze fractie vraagt dan ook zeer uitdrukkelijk financiële transparantie in de kostprijs van het gemeenschappelijk busvervoer. Volgens ons lukt dat het best door middel van een uitsplitsing van de ontwikkelingsfunctie enerzijds en de vervoersfunctie van de Vlaamse vervoersmaatschappij anderzijds.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer Denys, ik kan de principes onderschrijven die de grondslag vormen van uw betoog. Er is wel enige verwarring ontstaan. Beiden zijn we er voorstander van om op de vervoersmarkt het concurrentieprincipe te laten werken in het voordeel van de gemeenschap.

De heer André Denys : Dat is correct.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer Denys, ik denk evenwel dat het fout zou zijn a priori een ideologische geloofsbelijdenis af te leggen, zoals u doet. Als we de concurrentie ten volle willen laten spelen, betekent dit dat we transparantie moeten krijgen en dat er duidelijkheid moet zijn over de kostprijs van de regiefunctie bij het gemeenschappelijk vervoer en van de vervoersfunctie bij de Vlaamse Vervoersmaatschappij.

U beweert op voorhand dat de privé-sector het goedkoopst zal zijn. In binnen- en buitenland wordt echter ook bewezen dat dat niet altijd zo hoeft te zijn, net zo min als het omgekeerde. Het algemeen principe dat we moeten hanteren, is dat van financiële transparantie. Daarnaast moet een onderscheid worden gemaakt tussen de regiefunctie en de vervoersfunctie om een duidelijk inzicht te krijgen in de kostprijsstructuur. Vervolgens moet volgens het concurrentieprincipe worden nagegaan welke aangeboden dienst de goedkoopste is. Ik beweert niet op voorhand dat De Lijn of dat de privé-sector het goedkoopst zal zijn. Laten we de zaak afwachten en niet vooringenomen zijn. Dat is de beste manier om iedereen rond de tafel te houden.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik ben zeer gelukkig met hetgeen de heer Voorhamme zegt. Hij vertaalt de vraag van de heer Denys om het dossier in de toekomst met open vizier te behandelen. Dat is positief.

De heer André Denys : Mijnheer Voorhamme, ik wil het debat ideologisch ontladen. Ik heb daarom geen citaat gebruikt van Hayek. Misschien krijg ik daarvoor kritiek uit die hoek, maar dat neem ik erbij. Ik heb een citaat gekozen uit een artikel van Yves Desmet in De Morgen, omdat ik het een goed artikel vind. Ik ben het niet altijd eens met zijn conclusies, maar wel met de analyses die hij maakt. In het verleden werd reeds enkele malen financiële transparantie gevraagd, maar nooit gekregen. Ik ben dan ook de mening toegedaan dat we pas echt inzage zullen krijgen wanneer deze uitsplitsing wordt verwezenlijkt. Er moet een eerlijk debat worden gevoerd. De bewijzen uit het buitenland zijn er. We mogen ons niet laten verleiden door De Lijn die haar machtspositie wenst te behouden. Dat is voor de VLD-fractie de essentie.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : De woorden van de heer Voorhamme stemmen me optimistisch. We hame ren reeds sedert 1995 op de problematiek van de transparantie. Dat is in de subcommissie Financiën zelfs unaniem naar voren gebracht. De woorden van de heer Voorhamme betekenen een doorbraak, want de SP heeft in december het monopolie van De Lijn nog in de commissie verdedigd. (*Rumoer*)

Ook minister Stevaert heeft zich in december nog tegen het Kopenhaagse model verzet. De CVP laat in het midden welk model moet worden gehanteerd. Concrete cijfers dienen de basis van de discussie te vormen. Hierover wordt in deze beleidsnota echter met geen woord gerept. Ik hoop evenwel dat we de kans nog zullen krijgen om in de commissie een debat ten gronde over de organisatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen te voeren.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Ik zou me daarbij willen aansluiten. De meerderheid vindt de privatisering van De Lijn blijkbaar bespreekbaar. Gedurende de volgende maanden zal worden onderzocht of het monopolie van De Lijn moet behouden blijven of dat men beter evolueert naar wat de heer Denys

een lastenboek noemt. (*Opmerkingen van de heer Gilbert Bossuyt*)

Dit is zeer belangrijk voor de toekomst van De Lijn. Zal minister Stevaert gedurende de komende maanden initiatieven nemen om het monopolie van De Lijn op te heffen, zodat een model kan ontstaan waarbij ook de privésector de kans heeft om aan aanbestedingen deel te nemen ? Dat zou het begin van de discussie over de privatisering van De Lijn betekenen. (*Rumoer*)

Ik beweer niets, ik stel enkel een vraag.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het is toch merkwaardig dat iedereen het Kopenhaagse model beter blijkt te kennen dan het Vlaamse model. Het Vlaamse model voorziet reeds in concurrentie. Vroeger was er daarentegen geen concurrentie. Het openbreken van het monopolie van de pachters heeft toen verzet uit onverwachte, in normale omstandigheden heel anders klinkende hoeken uitgelokt. Het openbreken van het monopolie van de pachters was essentieel om concurrentie en echte aanbestedingen te krijgen. Pas toen is er concurrentie op dat vlak ontstaan.

We moeten nu echter rekening houden met een nieuw fenomeen, namelijk de monopolievorming in de privésector. Dat heeft zich al in Groot-Brittannië en op andere plaatsen zonder de concurrentie van een regie voorgedaan. In Groot-Brittannië zijn alle maatschappijen die aanvankelijk openbaar vervoer aanboden, gewoonweg opgekocht. Ik zou in bepaalde sectoren ook graag wat concurrentie zien in Vlaanderen. Misschien moeten we in onze havens de concurrentie stimuleren met de oprichting van een Vlaams openbaar baggerbedrijf.

Ik vertrek niet vanuit dogma's. Ik treed de heer Denys bij wanneer hij stelt dat er transparantie moet zijn, dat er echte cijfers moeten zijn en dat juiste zaken met elkaar moeten worden vergeleken. Wie in die context en onder die voorwaarden de beste verhouding tussen prijs en kwaliteit kan aanbieden, moet de opdracht toegewezen krijgen.

Dat mag echter geen downcycling van het openbaar vervoer betekenen. Er is in Groot-Brittannië geen concurrentie meer. Door de zeer lage verloning heeft het beroep van busbestuurder daar dan ook een eigenaardig en niet wenselijk profiel gekregen.

Stevaert

Vlaanderen beschikt over kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer. De Lijn kan als sturingsmechanisme heel wat internationale toetsing doorstaan. We moeten dat sturingsmechanisme behouden en daarbinnen concurrentie toelaten. Die concurrentie is echter – zoals de heer Desmet in zijn artikel al heeft gesteld – afhankelijk van bepaalde sociale randvoorwaarden. Ik heb trouwens tijdens de regeringsonderhandelingen zelf tot voorzichtigheid inzake de arbeidsvoorwaarden aangemaand. Anders is het perfect mogelijk dat er een exploitatie is van bepaalde lijnen waarbij de chauffeurs de Nederlandse taal niet machtig zijn. Als we alles vrij laten en geen arbeids- en kwaliteitsvoorwaarden opleggen, dan krijgen we een totale beleidsontsporing. Maar ik wil absoluut die transparantie van de cijfers, op basis waarvan concurrentie kan worden georganiseerd. Dat is iets heel anders dan de privatisering van De Lijn; het gaat dan over de liberalisering van De Lijn, waarmee ik het eens ben.

De heer Francis Vermeiren : De heer Denys heeft duidelijk gesteld dat het kader moest worden bepaald en wie het kader moest bepalen.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : De minister heeft een duidelijk antwoord gegeven. De heer Van Rompuy is wat simplistisch wanneer hij het heeft over de privatisering van De Lijn. Het sturingsmechanisme dat De Lijn toch is, zal essentieel blijven. Men ziet dat dit ook in Kopenhagen aanwezig is. We hebben er geen enkel probleem mee als men de concurrentie in het kader van de exploitatie wil realiseren, maar De Lijn als sturingsorgaan, en misschien voor bepaalde lijnen nog ter exploitatie, moet blijven bestaan. De Lijn moet niet worden geprivatiseerd, maar in de exploitatie moet men de concurrentie realiseren.

De heer Eric Van Rompuy : Ik probeer slechts het betoog van de heer Denys te begrijpen, en na te gaan wat de standpunten zijn van de minister en de diverse fracties. Ik doe die voorstellen niet, de heer Denys doet ze.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Van Rompuy, men verklaart nu al tien jaar dat de ideologieën dood zijn. Misschien bent u nog de enige in wie ze leven, want de discussie gaat niet over de vraag of men nu al dan niet moet privatiseren. Kern van het debat is hoe we aan de beste prijs – want het gaat

tenslotte om het geld van de mensen – de beste service kunnen bieden aan diezelfde mensen. Vandaar de vraag naar transparantie in de kosten en de vraag om rationeel te bekijken hoe we op de goedkoopste wijze de beste service kunnen bieden.

En dan meen ik dat men niet a priori kan zeggen dat het privé-initiatief goedkoper is. Dat verwijt ik de heer Denys een beetje, maar ik denk ook niet dat hij het zo fanatiek bedoelt. Het model van Kopenhagen is natuurlijk ook niet zaligmakend. Het wordt misschien tijd dat we eens een andere stad gaan bezoeken, want dat bezoek had ondertussen drie jaar geleden plaats. In Kopenhagen heeft men uiteindelijk aan een lagere prijs openbaar vervoer kunnen organiseren. In de meeste steden in het Verenigd Koninkrijk organiseert men echter door de privatisering minder openbaar vervoer aan hogere prijzen. Laten we dus op een nuchtere, rationele en niet-ideologische manier praten over hoe we het best het openbaar vervoer organiseren. Dat is in het belang van iedereen, de gebruikers in de eerste plaats.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik wil alleen aan de heer Van Rompuy zeggen dat men de discussie niet moet vergiftigen, zoals dat de voorbije tien jaar gebeurde bij discussies over dergelijke thema's. Er is een essentieel onderscheid tussen het introduceren van het principe van liberalisering, en dus van concurrentie, ter verbetering van de dienstverlening enerzijds en privatisering anderzijds. Dat zijn twee verschillende begrippen. Als men ze voortdurend door elkaar haspelt en doet uitschijnen alsof het over identiek hetzelfde gaat, vergiftigt men de discussie. Dat was de kern van mijn betoog. Als u de discussie nu reduceert tot de vraag of men voor een privatisering van De Lijn pleit, dan is dat naast de kwestie.

De voorzitter : De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, we leven in het jaar 2000. *(Gelach)*

We mogen dat toch niet vergeten. *(Gelach)*

In deze tijd huldigen zowel de federale als de Vlaamse regering het principe van de actieve welvaartsstaat, dat ook ik ten volle ondersteun. Dit houdt toch in dat we alle monopolies trachten te doorbreken, die er vandaag toch nog steeds zijn ?

Moreau

Ik ben het echter ook eens met de heer Denys. Als De Lijn inderdaad een monopolie zou hebben, moet dat worden doorbroken. Ik meen begrepen te hebben dat ook de regering voorstander is van financiële transparantie. Alle partijen zijn het daarover eens. Ik vraag me dus af waarom we daar nog verder over moeten discussiëren. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Wille heeft het woord.

De heer Paul Wille : Mijnheer Van Rompuy, u vraagt eigenlijk of we in dit dossier moeten socialiseren of liberaliseren. Volgens mij is die vraag helemaal niet aan de orde als we uitgaan van het principe van maatschappelijke kosten in plaats van rauwe, nuchtere kosten. Men moet bijvoorbeeld ook rekening houden met de nefaste gevolgen van het verlaten van de veiligheid. Bij geprivatiseerde maatschappijen in het Londense vinden we daarvan duidelijke voorbeelden. In de komende maanden moeten we precies aandacht hebben voor de maatschappelijke kosten van het geheel. U zult ons dan niet vinden op het terrein van socialiseren of liberaliseren, maar wel op het terrein van een efficiënte dienstverlening. Mij laat het dan eerlijk gezegd steenkoud of het een privé-dienst is of niet.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer Denys, we zouden graag weten wat u nu eigenlijk bedoelde. (*Gelach*)

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Ik was goed begonnen, maar hoe ik zal eindigen, weet ik nog niet. (*Gelach*)

Mijnheer de minister, het is zeker niet zo dat we een overheidsmonopolie zouden willen vervangen door een privé-monopolie. We onderschrijven dus uw vrees. We moeten in ieder geval demonopoliseren.

We moeten dit dossier onderzoeken op basis van efficiëntie en doorzichtigheid van cijfers. Ik heb daarnet alleen maar willen zeggen dat we dat ook al in het verleden hebben gevraagd en dat we toen nooit de cijfers hebben gekregen. Volgens mij zouden we een uitsplitsing moeten maken in de ontwikkelingsfunctie en de vervoersfuncties, om terzake de juiste cijfers te kennen.

Mijnheer Wille, ik pleit niet voor het systeem zoals in Engeland. Dat hebben we altijd afgekeurd. In

Denemarken zijn er echter voorbeelden die aantonen dat een uitsplitsing positieve gevolgen heeft. De ontwikkelingsfunctie blijft in handen van de overheid, met de bedoeling de maatschappelijke functies te vervullen. Inzake de vervoersfuncties kan men dan duidelijk aantonen dat er een verhoogde efficiëntie is inzake kwaliteit, aanbod, enzovoort. Dat debat wensen we dus te voeren zonder vooringenomenheid. Dat heb ik daarnet willen zeggen.

Vroeger, toen ik in de oppositie zat, bekeek ik de zaken misschien uit een al te ideologische invalshoek. Ik ben dezelfde persoon gebleven, maar ik erken nu dat het beter is om het debat aan te gaan op een niet-ideologische wijze. De heer Voorhamme en de heer Wille hebben dat al naar voren gebracht. Vanuit die invalshoek vind ik dat we alle aspecten die met de kerntaken van de overheid te maken hebben, aan bod moeten laten komen naar aanleiding van deze discussie over de beleidsnota's. Dat was eigenlijk mijn originele ontgoocheling naar aanleiding van de beleidsnota. De discussie over de kerntaken is essentieel. Het is niet de bedoeling al tot een onmiddellijk resultaat te komen, maar wel om reeds af te lijnen wat we al dan niet in vraag kunnen stellen. (*Applaus bij de VLD, de SP, AGALEV en VU&ID*)

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zou een korte bijdrage willen leveren tot dit debat, in een open en constructieve geest. Mijnheer Decaluwe, ik wil u geruststellen. Ik zal mijn tijd niet besteden aan het uiteenzetten van de reden waarom ik vind dat deze beleidsnota getuigt van een goede en samenhangende visie op de aanpak van het mobiliteitsbeleid in de komende regeerperiode. Dat zou immers weinig vruchtbaar zijn. Ik volsta met te zeggen dat mijn fractie en ikzelf dat vinden.

Wel wil ik aan deze beleidsnota enkele beschouwingen wijden, die u wellicht bijzonder kritisch zult vinden, maar die desondanks essentieel zijn. Tevens wil ik enkele aanvullingen doen omtrent dingen die in de komende jaren in het beleid zouden kunnen worden opgenomen, maar nu niet zo duidelijk tot uiting komen. Ten derde wil ik ook een principieel voorstel doen.

Er is al gezegd dat het havenbeleid niet is opgenomen in deze beleidsnota. Ik betreurt dat. Niet omdat er geen nota meer over zou komen, want dat die er komt, staat er expliciet in. Beleidsmen-

Voorhamme

sen in Vlaanderen kunnen ook niet anders dan een langetermijnnota over het havenbeleid opstellen. Ik betreur het echter omdat er een grote samenhang is tussen het havenbeleid en het beleid inzake het vervoer te land, dat wel uitvoerig in de nota is uitgewerkt. Bepaalde opties over het vervoer te land kunnen we moeilijk nemen zonder rekening te houden met onze opties inzake het havenbeleid.

– *De heer André Denys, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

Mijnheer de minister, het is absoluut noodzakelijk dat we ook zicht krijgen op uw visie op het havenbeleid, al was het maar omdat het havendecreet moet worden uitgevoerd. Daarin werden krijtlijnen getrokken. Er moeten echter nog heel wat concrete elementen worden ingevuld, die een garantie moeten bieden voor een slagvaardig havenbeleid, conform de Europese voorwaarden, die in de toekomst belangrijk zullen worden.

Het havendecreet is het kader voor een transparant havenbeleid. De uitvoering ervan moet dat duidelijk maken. De Vlaamse havens hebben er alle belang bij dat dit zo snel mogelijk gebeurt. Ik spreek dan nog niet over de netelige kwestie van het historisch passief. Ook dat zal in deze regeerperiode nog aan de orde komen. Inmiddels is de haven van Gent, als gevolg het havendecreet, op 1 januari een autonoom gemeentelijk havenbedrijf geworden. Dat is een uitermate belangrijke stap in het transparant havenbeleid.

De laatste tijd was er nogal wat discussie over de verdere verdieping van de Schelde. Het is velen wellicht ontgaan dat er ook een afspraak werd gemaakt tussen de Nederlandse en de Vlaamse overheid over het opstellen van een langetermijnvisie op het Schelde-estuarium. Op 1 januari werd daarmee al gestart. Dit is een bijzonder gelukkige beslissing. De discussie over de verdere verdieping van de Schelde, ongeacht welke haven men vertegenwoordigt, moet in een andere sfeer worden gevoerd dan tot nog toe het geval was. Het is onhoudbaar geworden telkens economische vereisten uit te spelen tegen de maatschappelijke steun of tegen ecologische eisen.

De drie pijlers van deze langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium – met name de natuurlijkheid, de veiligheid en de toegankelijkheid – dienen evenwaardig en even deskundig te worden behandeld. We zijn het steeds gewoon geweest dat de Vlaamse havens tegen elkaar werden uitgespeeld, wat tot

heel wat verspilling heeft geleid. Ook daarin moet een kentering komen. Deze langetermijnvisie moet worden afgestemd op een meer complementair havenbeleid waarbij de havens van het Schelde-estuarium – Zeebrugge, Oostende, Antwerpen, Vlissingen, Terneuzen en Gent – als één groot havengebied worden beschouwd. Dat is de enige manier om de verdere verdieping van de Schelde te kunnen aanvatten en ook om de concurrentiepositie van onder meer de Vlaamse havens ten overstaan van bijvoorbeeld mainport Rotterdam op een zinvolle wijze te verdedigen. Deze langetermijnvisie moet tegen 1 januari 2001 worden opgeleverd. Als het zover is, kan dat een uitermate belangrijk onderwerp van debat vormen in dit Vlaams Parlement. Dan kunnen we bespreken hoe we tegen deze langetermijnvisie aankijken, goed wetend dat deze zaak gemeenschappelijk door en voor Vlaanderen en Nederland wordt behandeld.

Mijn tweede beschouwing betreft het verkeer te land. De beleidsnota blijkt dienaangaande niet alleen te getuigen van een coherente en vooruitstrevende visie, maar bouwt ook duidelijk voort op wat vroeger reeds in gang werd gezet. Dit laatste wou ik vooral aan de CVP-collega's meegeven. Deze beleidsnota schenkt ook een bijzonder aandacht aan de continuïteit en legt daarbij ons inziens de juiste accenten. Naast de traditionele en terechte economische benadering van de mobiliteitsproblematiek komen sinds enige tijd – en eindelijk – ook de sociale aspecten aan bod.

De discussie die door sommigen op karikatuurale wijze werd ingezet rond bepaalde problemen inzake gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen, kan de verdienste niet verhelen dat in dit parlement ook stelselmatig wordt gepraat over de sociale aspecten van mobiliteit. Er is dienaangaande verwezen naar de actieve welvaartsstaat. Het sleutelbegrip van die welvaartsstaat is participatie tegen uitsluiting. In een steeds grijzer wordende samenleving zullen de senioren een toenemende drang naar participatie uitoefenen. Dat wordt een belangrijke uitdaging voor het beleid en mobiliteit zal daarin een cruciale rol vervullen. Er is hier vandaag reeds verwezen naar de resultaten van het gratis openbaar vervoer in Hasselt. Als we die en andere resultaten in een evaluatie bundelen, zouden we wel eens tot verrassende vaststellingen kunnen komen op het vlak van betere participatie in mobiliteit.

Een tweede positieve vaststelling is dat de discussie rond mobiliteit veel meer is geworden dan een aanbodsdiscussie. Eindelijk wordt nu ook de aandacht gevestigd op de mobiliteit als gedragspro-

Voorhamme

bleem. Daarbij is het de bedoeling de mobiliteit niet enkel aan te pakken via harde infrastructurele ingrepen in welke vervoersmodus ook, maar ook via technieken die meer succes zouden kunnen oogsten in het bijsturen van het mobiliteitsgedrag.

De mobiliteitsconvenants, waarop de afgelopen periode nogal wat kritiek te horen was, vormen daarvoor een uitstekend instrument. Voor de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag is het immers veel efficiënter om op lokaal niveau een aantal initiatieven te nemen die een samenhangend effect hebben op dat gedrag dan alles centraal te sturen. Bij de mobiliteitsconvenants gebeurt dat : de centrale overheid reikt een aantal mogelijkheden aan, maar het initiatief wordt genomen op het lokale niveau. Daar heeft men immers de duidelijkste kijk op het mobiliteitsgedrag. Een objectieve behoeftenanalyse, die niet enkel gericht is op het infrastructuur-aanbod, maar ook op de verkeersveiligheid, is belangrijk.

Het voorontwerp van decreet inzake basismobiliteit – iets wat voor ons erg belangrijk is – werd door de regering al goedgekeurd in december. Het ligt nog niet op onze banken, omdat het momenteel de adviesorganen doorloopt. De CVP zegt vol ongeduld te wachten op dit ontwerp. Nochtans is het aan diezelfde CVP te wijten dat het decreet over de basismobiliteit niet klaar is geraakt tijdens de vorige zittingsperiode. De nieuwe coalitie kan er blijkbaar wel werk van maken, en wel snel na de start van de nieuwe regering. Van de CVP zullen we dan ook geen verwijten aanvaarden.

In de beleidsnota wordt heel wat aandacht besteed aan de uitbouw van een geïntegreerd model via het verkeersbeheerscentrum in Vlaanderen. Dat is voor ons essentieel. Hiermee wordt in Vlaanderen iets gecreëerd dat in slechts weinig landen bestaat. Er worden reeds bilaterale overeenkomsten afgesloten over het gebruik van het verkeersbeheerscentrum, onder meer met Nederland. Dit toont duidelijk aan dat er een nieuwe kijk op mobiliteit is.

Twee zaken worden door de meesten niet als belangrijke elementen van mobiliteit beschouwd, maar zijn volgens mij de moeite waard om er beleidsmatig over na te denken. Ten eerste is er de problematiek van het taxivervoer. U zult het misschien merkwaardig vinden om een socialist over taxivervoer te horen praten, maar ik verricht heus geen lobbywerk voor de particuliere taxibedrijven. De rol van een goed uitgebouwd taxivervoer in de

aanpak van mobiliteitsproblemen wordt echter te vaak onderschat. De taxi's in onze steden zijn onderbenut. Ik weet dat ik hiermee een open deur in-trap. Het prijsverschil tussen taxi's en andere vormen van collectief vervoer is te groot, waardoor men nog makkelijker voor de eigen auto kiest. In deze discussie is geen sprake van een strijd tussen het openbaar vervoer en het taxivervoer. Het stimuleren van het gebruik van taxi's gaat immers niet ten koste van het gebruik van het openbaar vervoer. Wel kan de taxi de eigen auto in de steden ontmoedigen, wat heel wat voordelen heeft. Zoals bij alle vormen van vervoer door derden, is de densiteit van de lading gemiddeld veel groter dan bij de eigen auto. Dit kan op die manier worden gestimuleerd. Taxivervoer is naast het openbaar vervoer een onmisbaar segment om vooral in grote steden mensen uit hun eigen voertuig te krijgen. Zo wordt de mobiliteit binnen grote steden beter beheerd. Het draagt echter ook bij tot het voeren van een consequent parkingbeleid, een ander groot probleem in steden. Op dat vlak kunnen ook een aantal maatregelen worden genomen. Men zou bijvoorbeeld, in overleg met de federale overheid, kunnen denken aan een andere kostenstructuur voor taximaatschappijen. In het kader van een werkgelegenheidsbeleid liggen ook daar mogelijkheden. Er zouden ook meer initiatieven kunnen worden genomen – zoals af en toe nu al gebeurt – voor de combinatie openbaar vervoer en taxi's. Ik wil er ten slotte op wijzen dat het openbaar vervoer nooit in staat zal zijn om voor bepaalde zwakke groepen, zoals senioren, in een volledig aangepast aanbod te voorzien. Ook daar is een doelgroepenbeleid op zijn plaats.

Een tweede punt dat ik onder de aandacht wil brengen betreft het vrachtvervoer op de weg. Er wordt veel over personenvervoer gepraat, maar Vlaanderen is het distributieknooppunt van Europa. We moeten daarom oog hebben voor het vrachtvervoer op de weg. Er wordt hier meer met vrachtwagens gereden dan strikt noodzakelijk is. Dat oplossen is een uitdaging voor het beleid. Het is een feit dat vrachtwagens te veel leeg rijden. Een van de verklaringen is dat in ons land het aandeel in het transport van goederen van het zogenaamd eigen vervoer vele malen groter is dan in het buitenland. Dat betekent dat het aandeel van de professionele transportsector in het goederenvervoer heel wat lager ligt dan in het buitenland. Het is algemeen bekend dat de professionele transportsector veel beter geschikt is dan het eigen transport van goederen voor het bereiken van een betere beladingsgraad. Het is de moeite waard om ons daar dieper over te buigen en maatregelen te nemen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik luister met belangstelling naar de heer Voorhamme. Hij haalt de problemen van de taxi's en het goederenvervoer aan. Ik heb daarstraks al gezegd dat er rond deze problemen spijtig genoeg niets terug te vinden is in de beleidsnota. U zegt nochtans ook dat dit essentiële elementen kunnen zijn in het algemene beleid. In uw inleiding stelde u echter dat deze nota een geïntegreerde visie weergeeft. U spreekt uzelf dan toch tegen ?

Een ander element waar niets over wordt gezegd, is de ketenvorming. Als iemand vanuit het buitenland met de HST aankomt in Antwerpen en naar Turnhout moet, hoe zit de ketenvorming dan in elkaar ? Daar vinden we niets over terug. U spreekt zichzelf tegen.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer Decaluwe, ik blijf erbij, dit is een zeer geïntegreerde visie.

Wat me begint te vervelen zijn niet uw voortdurende onderbrekingen op zich, maar het inhoudsloze ervan. Wilt u een debat waarin de oppositie negatieve kritiek levert en de meerderheid de beleidsnota ophemelt ? Als dat de parlementaire werking moet worden, bedank ik. (*Applaus bij de SP, de VLD, AGALEV en VU&ID*)

– *De heer Johan De Roo, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.*

Ik vind het overbodig om hier gedurende twintig minuten te bewijzen hoe integraal deze visie wel is. Ik wil niet in de plaats treden van de minister. Ook een meerderheidspartij kan constructieve bijdragen leveren of nieuwe voorstellen doen zonder de beleidsnota zelf aan te vallen. Welk soort debat wilt u in dit parlement, een parlement dat we toch mogen beschouwen als een volwassen parlement ? (*Applaus bij de SP, de VLD, AGALEV en VU&ID*)

De voorzitter : Mevrouw Demeester-De Meyer heeft het woord.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Mijnheer de voorzitter, ik vind het betoog van de heer Voorhamme weliswaar zeer boeiend, maar we mogen niet vergeten wat de bedoeling van een beleidsnota is. Ze geeft de visie van de minister op zijn hele beleid weer. Het parlement moet daarop kunnen reageren. Uiteraard kunnen zowel meerderheid als oppositie kritiek leveren.

De meerderheid moet op een bepaald moment echter weten wat haar visie inhoudt, want anders kan de oppositie geen kritische inbreng doen. Als

men zijn visie voor vijf jaar ontwikkelt, over bijvoorbeeld de liberalisering of niet-liberalisering van De Lijn, moet men weten wat men wil. Dat heb ik nog steeds niet kunnen opmaken uit de beleidsnota. Over het havenbeleid vinden we ook niets terug in de beleidsnota. Dat is bijzonder jammer. Als er niets staat, wat is dan de visie van de minister ?

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, met uw strategische opties hebben we geen enkel probleem, maar we verwijten u wel het gebrek aan een geïntegreerde visie.

Een aantal essentiële actoren worden niet behandeld. Het havenbeleid is toch een enorm belangrijk onderdeel van uw bevoegdheid, maar ik weet niet wat u ermee wilt. Taxi's zijn volgens het regeerakkoord zeer belangrijk. In de beleidsnota lezen we er echter niets over. Over regionale luchthavens idem dito. Over een aantal punten zijn er geen interpretatie- maar wel ernstige meningsverschillen tussen de meerderheidspartijen.

Onze hoofdkritiek is dat de tekst dermate vaag is dat we geen geïntegreerde visie terugvinden. Een debat moet inderdaad constructief zijn en nieuwe ideeën opleveren. Ik hoop dat de minister zich in zijn antwoord bereid verklaart de beleidsnota in de commissie op bepaalde punten te laten aanpassen en verfijnen. Dan zullen we weten wat de uitgangspunten zijn van de regering voor de komende jaren. Nu kunnen we dat nog niet.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Demeester-De Meyer weet dat ik steeds veel eerbied voor haar heb gehad. Haar laatste verklaringen vind ik echter niet ernstig. De heer Denys heeft gezegd dat er een bepaald probleem is, namelijk de liberalisering. De heer Van Rompuy vraagt aan ons wat we ervan vinden en wij zouden ons daar onmiddellijk moeten over uitspreken. De heer Voorhamme heeft gelijk dat hij zich afvraagt wat het nut is van een parlementair debat als men mekaar enkel tot bepaalde uitspraken wenst te verleiden.

We willen luisteren naar wat er in het parlement – ook door de oppositie – wordt gezegd. We moeten tevens rekening houden met de positieve elementen die uit het debat voortvloeien. De minister moet tijdens zijn antwoord niet zeggen wat zijn

Vermeiren

visie is over wat een parlamentslid net heeft gezegd. Wel integendeel, hij moet luisteren en zijn conclusies trekken. Rekening houdend met wat in het parlement is gezegd, moet hij daarna binnen de regering met zijn collega's beslissingen nemen.

Men heeft steeds de mond vol over de herwaardering van het parlement. Het parlement moet zijn rol spelen. Men moet niet telkenmale onmiddellijk een reactie vragen om mekaar uit zijn hok te lokken en op het moment zelf te scoren. Scoren doet men hier net zoals in het voetbal. De bal moet handig naar voor worden gespeeld door rekening te houden met de positie van de tegenstrever. Wanneer het doelpunt wordt gemaakt, moet iedereen de kans krijgen om te applaudiseren. Dat moet het uitgangspunt zijn van dit debat.

De heer Voorhamme haalt terecht de problematiek aan van de taxi's. Ze spelen in de mobiliteit een belangrijke rol. Ik ben er zeker van dat men, na de inbreng door het parlement, de volgende maanden voorstellen zal doen inzake de decreetgeving op de taxi's. We moeten ons werk doen zoals het hoort.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, een aantal punten die u aanhaalt, worden behandeld op pagina 17 van de nota. Het document wordt steeds zeer selectief gelezen. Ook de verwarring tussen de betekenis van een beleidsnota en een beleidsbrief blijft bestaan. De zaak die de heer Voorhamme aanhaalt, wordt expliciet geregeld in het voorontwerp van decreet over de basismobiliteit. Men kan mij toch niet verwijten dat ik die zaak heb laten aanslepen. Voor de eerste keer in Vlaanderen wordt een kader geschapen om taxi's op een andere manier in te zetten.

De heer Carl Decaluwe : De minister verwijst naar pagina 17. Daar staat echter niets over taxi's.

Minister Steve Stevaert : Op die pagina gaat het over het garanderen van de maritieme toegankelijkheid, het verminderen van de aanloopkosten en het invoeren van een minimale dienstverlening. Men verwijt ons steeds dat daar niets over instaat. Dat klopt niet.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer Decaluwe, het is niet omdat men hier op dit spreekgestoelte

zaken benadrukt die niet in de beleidsnota staan, dat men de beleidsnota verwerpt. Mijn voorstellen sluiten aan bij de beleidsvisie van de minister. Er is geen sprake van tegengestelde opvattingen.

Mevrouw Demeester-De Meyer heeft de zaken blijkbaar niet goed begrepen. Ik heb de discussie over de uiteenzetting van de heer Denys aandachtig gevolgd. Ik vind dat op zeer korte tijd duidelijk is geworden dat hierover geen fundamenteel meningsverschil bestaat. Dit debat is vruchtbaar, omdat de meerderheid het op een open wijze voert. We weigeren de houding aan te nemen waarbij de meerderheid de beleidsnota alleen maar mag toejuichen en voor de rest moet zwijgen, terwijl de minderheid de rol van criticaster krijgt toebedeelt. Als de oppositie vraagt naar haar te luisteren, dan moet de oppositie ook luisteren naar de meerderheid. Zo niet, verspillen we hier onze tijd.

De voorzitter : Mevrouw Demeester heeft het woord.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Mijnheer Voorhamme, behoudens tien minuten, toen ik mijn handen ben gaan wassen, heb ik de hele namiddag geluisterd. Ik heb zeer goed begrepen wat hier is gezegd. Ik heb alleen gezegd dat ik niet weet welke conclusies hieraan worden verbonden. Voor mij hoeft dat vandaag niet te worden uitgeklaard. Maar de mening van de heer Denys is niet de uwe, en uw mening is niet deze van de heer Denys. Ik heb er geen bezwaar tegen dat er vanuit de meerderheid kritische geluiden komen. Alleen wil ik op een bepaald ogenblik het beleid van de Vlaamse regering toetsen aan de opvattingen van de fracties. Als ik de discussie hier volg, dan is het omdat ik de volgende jaren de commissie voor Openbare Werken en Vervoer met kennis van zaken wil blijven begeleiden.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Tot besluit wil ik een concreet voorstel formuleren. Er werd hier al gepraat over de financiering van de mobiliteitsvisie in de beleidsnota. Ik denk dat veel mensen zich kunnen verzoenen met de geïntegreerde visie van de regering. Maar ik denk ook dat nogal wat burgers zich zullen afvragen of het allemaal wel realiseerbaar is. De financiering is in dat opzicht een cruciaal probleem voor de politieke geloofwaardigheid.

Maar diegenen die beweren dat we vandaag hadden moeten voorleggen hoeveel we aan wat zouden besteden, zien een aantal even cruciale aspecten

Voorhamme

ten over het hoofd. Eerst is er de vrije beleidsruimte die de regering voor zichzelf heeft gereserveerd. Verder is er de privatiseringsoperatie die in het regeerakkoord staat en tijdens de begrotingsbesprekingen aan bod is gekomen. Iedereen die de zaken wat volgt, is het ermee eens dat men vandaag onmogelijk kan zeggen welke privatisering wanneer en hoe moet worden gerealiseerd. Integendeel zelfs : in de commissie werd al herhaaldelijk gezegd dat het erg onvoorzichtig zou zijn om daarover voorbarige uitspraken te doen. Het voornemen van de regering is duidelijk. Er komt een privatiseringsronde op gang. Dat moet rustig worden afgewacht ; daarna zullen we weten over welke bijkomende middelen we beschikken.

Ten tweede heeft de regering de opdracht gegeven een verkennende studie uit te voeren over de problematiek van de samenwerking tussen publiek en privé. Dat werd hier al meermaals gezegd. Die studie moet er tegen de zomer van dit jaar zijn. Dan moeten de beleidsvoerders principiële knopen doorhakken. Het initiatief van mevrouw Demester-De Meyer is bijzonder waardevol, en moet samen met de studie worden onderzocht. Het gaat om een bijzonder nuttig voorstel.

Op de derde plaats is er het mobiliteitsplan, dat ook vermeld wordt in de beleidsnota. Dit plan moet tegen het begin van 2001 op tafel liggen. Ik vraag dat we structurele voorzieningen zouden treffen voor de financiering van een consequent mobiliteitsbeleid over de duur van de legislatuur. Een visie volstaat niet, er moeten structurele middelen zijn om die visie uit te voeren. Dat is ook wat de bevolking verwacht. Men kan evenwel niet verwachten dat die engagementen vandaag zouden worden aangegaan. Dat zou indruisen tegen het goed bestuur. Op termijn moeten zulke structurele afspraken echter wel mogelijk zijn. Zodra er duidelijkheid is over de omvang en de te besteden middelen, moet een structurele financiering worden vastgelegd. Dat voorstel doen wij samen met de rest van de meerderheid. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : Ik herinner er ten overvloede aan dat na de interventies van de heren Holemans en De Smet de minister zal antwoorden, waarna nog kort kan worden gerepliceerd. Daarmee is het debat over de beleidsnota Mobiliteit en Infrastructuur dan afgerond, zodat we morgen om 10 uur de beleidsnota Energie kunnen onderzoeken.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans (Op de tribune) : De heer Malcorps heeft al een algemene interventie inzake mobiliteit gehouden. Daarbij bleek dat velen zich erg verbonden voelen met de problematiek. Voor Agalev is het openbaar vervoer van het grootste belang. Ik zal er in mijn interventie dan ook de volle aandacht aan verlenen, met het risico bestempeld te worden als een anti-autojongen.

Duurzame ontwikkeling staat centraal in deze beleidsnota, en dat verheugt ons. Duurzaamheid impliceert dat woonkernen in steden en gemeenten leefbaar moeten zijn en dat dus het autoverkeer er moet worden teruggedrongen. De heer Voorhamme zei terecht dat het intense autoverkeer de levenskwaliteit in de stad aanzienlijk aantast. In zijn nota lanceert de minister het mooie begrip “klank van de stad”. Jammer genoeg wordt in de meeste steden elke klank overstemd door het lawaai van de auto's.

Een vermindering van het autoverkeer in de steden staat zeker niet gelijk aan een verminderde bereikbaarheid van die steden, wel integendeel. Steden vol aanschuivende auto's zijn allesbehalve bereikbaar, zeker niet als ook de trams en bussen vastzitten in de file.

We moeten dus, onder meer omwille van de kwaliteit van de woonomgeving, werken aan de zogenaamde modal split. In dat verband staat er een belangrijke doelstelling in het regeerakkoord, overgenomen in de beleidsnota : de verdubbeling van het marktaandeel van het gemeenschappelijk personenvervoer binnen een periode van tien jaar. Dat is een ambitieuze doelstelling, die de regering ook kwetsbaar maakt, aangezien het resultaat meetbaar is. Maar als het lukt, heeft de regering daadwerkelijk iets veranderd in de samenleving. Voor het welslagen is een driesporenbeleid nodig inzake gemeenschappelijk vervoer.

Het eerste spoor betreft natuurlijk het tariefbeleid. Hoewel de minister hiermee bezig is, wil ik bijzondere aandacht vragen voor de trouwe gebruikers, of om het in markttermen uit te drukken, voor de vaste klanten. We moeten ervoor zorgen dat we deze vaste klanten behouden. Daartoe zijn al een aantal inspanningen geleverd. We moeten dan ook op deze lijn voortgaan. Een belangrijk instrument daarbij lijkt me het doorgeefabonnement. Op die manier kunnen gezinsleden of vrienden ook gebruik maken van het openbaar vervoer. Enkele maanden geleden heb ik dit voorstel gelanceerd in de commissie. Het antwoord was dat dit zou worden onderzocht in een werkgroep. Vandaag las ik in de krant dat de stad Gent een groot voorstander is

Holemans

van dit voorstel en daarvoor 10 tot 30 miljoen frank wil uittrekken. Vanuit het partnership met de gemeenten is het belangrijk dat alles in het werk wordt gesteld om in te gaan op deze vraag. Als de stad Gent dat experiment aangaat en het succesvol blijkt te zijn, kan dit worden veralgemeend voor heel Vlaanderen. Het systeem van een doorgeefabonnement bestaat al jaren in het buitenland.

Een tweede spoor om het openbaar vervoer uit te breiden vat ik samen onder de noemer flankerende maatregelen. Een punt dat ik in de beleidsnota niet heb teruggevonden, zijn de transferaria of overstapplaatsen. Het grootste probleem voor wie moet overstappen van de fiets op de tram of van de wagen op de bus, is de wachttijd. Vaak weet je niet hoe lang je moet wachten en ook de weersomstandigheden spelen een rol. Het comfort van de reiziger kan een belangrijk element zijn om hem te overtuigen van de overstap van de wagen naar het openbaar vervoer.

Ook de doorstroming speelt een grote rol. Mijnheer de minister, in het verleden hebt u zelf gezegd dat maatregelen om een vrije doorstroming te realiseren een dubbele winst opleveren. Ten eerste zijn mensen die de bus of de tram nemen sneller ter plaatse. Ten tweede kan men met hetzelfde aantal bussen of trams en personeel de frequentie verhogen. Met andere woorden, men kan, om het in markttermen uit te drukken, tegen dezelfde kostprijs een product leveren tegen een lagere kostprijs per eenheid reiziger. Ik denk dat investeringen in vrije doorstroming het gat in de markt zijn. Ik wil de minister dan ook aanmoedigen om samen met de gemeenten een aantal stappen in die richting te zetten.

Een derde spoor is het verhogen van het aanbod. De heer Voorhamme heeft reeds gewezen op het sociale aspect inzake de bereikbaarheid van dorpen en wijken. Dit betekent echter dat ook moet worden geïnvesteerd in infrastructuur. Naast het sociale element moeten we ook rekening houden met het ecologische. Als we de files in de grote steden willen aanpakken, moeten we overstappen op een dubbel systeem, namelijk de voorstedelijke tramnetten, aangevuld met een daarop afgestemd park-and-ride-systeem.

Er moet meer nadruk worden gelegd op de uitbouw van dit systeem. Deze voorstedelijke tramnetten zullen zeker niet binnen een legislatuur kunnen worden gerealiseerd. Dit betekent dat we zo snel mogelijk van start moeten gaan. Zowel in

Gent als in Antwerpen worden al enkele lijnen doorgetrokken. Het doortrekken van tramlijn 1 in Gent naar Flanders Expo is een werk van zeer lange adem. Stedenbouwkundige aspecten maken het bijzonder moeilijk. We moeten dan ook zo snel mogelijk een plan van de tracés opstellen zodat de stedenbouwkundige aspecten kunnen worden onderzocht, zo niet kunnen we pas tijdens de volgende legislatuur met de aanleg ervan beginnen.

Ten slotte wil ik even ingaan op het voorstel van de heer Voorhamme in verband met de taxi's. Taxi's kunnen het openbaar vervoer zeer goed aanvullen, zeker in de late uren. In Nederland bestaat er een systeem van treintaxi's. Ook in Vlaanderen loopt een experiment. In Nederland kan men met zijn treinticket en mits betaling van 6 gulden extra de taxi in de hele binnenstad nemen. Deze complementariteit kan worden bereikt door de invoering van treintaxi's in de verschillende steden met een treinstation. Dit systeem kan de aansluiting tussen trein en gemeenschappelijk vervoer vervolmaken op het ogenblik dat de bussen minder frequent rijden. Op deze manier kan een perfect sluitend systeem worden gerealiseerd.

Deze beleidsnota bevat zeker voldoende aanzetten inzake openbaar vervoer, onder meer de centrale doelstelling voor een verdubbeling van het gebruik over tien jaar. Ik hoop dat we samen met de minister kunnen werken rond concrete instrumenten zoals het doorgeefabonnement. (*Applaus bij AGA-LEV, de VLD, de SP en VU&ID*)

De voorzitter : De heer De Smet heeft het woord.

De heer Bart De Smet (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, met het paarse beleid zou Vlaanderen er totaal anders uitzien. 'Houd ons tegen, of we doen een ongeluk', zo klonk het in juni 1999. 'Wacht maar af, u zult wel zien', zo luidde het. Het beloofde een boeiende tijd te worden voor een nieuwkomer in dit parlement.

Toen na het zomerreces nog niet veel te merken was van deze nieuwe visie, werd ons voorgehouden dat alles wel duidelijk zou worden in de begroting 2000. Er zou een trendbreuk merkbaar zijn zoals men er in het verleden nooit een had gekend. Toen bij de begroting 2000 helemaal geen trendbreuk vast te stellen was, werd ons voorgehouden dat de beleidsnota's de blijde boodschap zouden brengen. De boodschap was : 'Houd u vast aan uw stoel, u zult uw ogen en oren niet geloven'.

Het is zover. De beleidsnota's zijn er. We hebben ze gelezen – sommigen zelfs driemaal. Nogmaals

De Smet

moeten we afwachten tot welke concrete beleidsdaden deze Vlaamse regering zal overgaan.

De CVP-fractie heeft me gevraagd bijzondere aandacht te besteden aan het regeringsbeleid ten aanzien van de steden. Toen ik dat deed bij de voorstelling van de begroting 2000, was de heer Tobback zeer verheugd over het feit dat eindelijk een CVP'er aandacht heeft voor de Vlaamse steden. Ik heb vandaag het volledige debat gevolgd. Ik heb daarbij specifiek aandacht besteed aan de betogen van de leden van de verschillende fracties over het mobiliteitsbeleid voor de steden. In de tussenkomen van de leden van de VLD-fractie werd daarover met geen woord gerept. De heer Tobback heeft evenmin aandacht geschonken aan de steden. De Agalev-fractie en het Vlaams Blok hebben dat natuurlijk wel gedaan. Mijnheer Penris, blijkbaar moeten we in de oppositie zitten om voldoende aandacht te schenken aan onze steden.

Mijnheer de minister, in uw beleidsnota verwijst u naar de stadsvlucht, die als rechtstreeks gevolg een verdunning van het sociale weefsel en het verenigingsleven, leegstand en verwaarloosde buurten met zich meebrengt. Door het uitwijken naar de groene rand rond onze steden brengen de dagelijkse woon-werkverplaatsingen enorme mobiliteitsproblemen met zich mee. De stad is al lang geen stad meer, en de groene rand is lang niet groen meer. Het opnieuw bevolken van onze steden is wellicht de meest efficiënte maatregel om de mobiliteit in en rond onze steden te verbeteren. Om die bevolking na te streven, kan de regering gebruik maken van talrijke maatregelen en initiatieven: een verhoging van de SIF-middelen, een coördinatie van de SIF-middelen door middel van veiligheids- en samenlevingscontracten, buurt- en wijkbeheer, het fiscaal aantrekkelijk maken van wonen in de stad. Dat zijn allemaal beleidskeuzes die op middellange termijn een oplossing kunnen bieden voor de mobiliteitsproblemen in en rond onze steden. Deze beleidskeuzes kunnen in het regeerakkoord worden teruggevonden. Ik hoop dat ik ze later deze maand ook zal terugvinden bij de bespreking van de beleidsnota van minister Anciaux.

De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken blijft bijzonder vaag over de huidige mobiliteitsproblemen in en rond onze steden. Er is in de nota geen sprake van het broodnodige geïntegreerde stedelijke mobiliteitsbeleid, van een bundeling van de convenants inzake verkeersveiligheid en mobiliteit en van de doorstroming van het openbaar vervoer tot één geheel. De nota toont geen algemene

visie inzake infrastructuurwerken, noch voor de zwakke weggebruikers, noch voor een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Ik dacht dat het de bedoeling was om tot een grootstedelijk vervoersplan voor Antwerpen en Gent te komen, vergelijkbaar met het veelbesproken GEN voor Brussel. In de beleidsnota heb ik hier alvast niets van teruggevonden. Ik vraag me af waar de specifieke maatregelen voor onze steden blijven voor het opstellen van parkeerplannen ter bescherming van de zwakke weggebruiker, maatregelen ter verbetering van de halte-infrastructuur, de aanleg van fietspaden en maatregelen ter vermindering van het verkeersonveiligheidsgevoel.

Een beleidsnota moet inderdaad – zoals sommige sprekers van de meerderheid reeds hebben gesteld – niet aangeven waar die fietspaden, die parkings en die doorstroming moeten worden realiseren. De intentie en de visie moeten echter wel in de nota vervat zitten. Dit is niet het geval wat de mobiliteitsbeleid voor onze steden. Ik blij bijgevolg op mijn honger zitten.

Het is voor mij als parlementslid onmogelijk om uit deze beleidsnota af te leiden wat deze regering gedurende de komende vijf jaar op het vlak van mobiliteitsbeheersing rond onze steden van plan is. Deze beleidsnota is zelfs geen samenvatting van de mobiliteitsproblemen waarmee onze Vlaamse steden momenteel dagelijks worden geconfronteerd, laat staan dat er beleidskeuzes of een visie in terug te vinden zijn.

Het zij zo. Ik beschik gelukkig nog altijd over de dagelijkse update van mijn fractievoorzitter. Hij gebruikt hiervoor zijn rijkelijk gevuld archief aan krantenknipsels. Ik zal de doelstellingen van deze regering wellicht nog het best leren uit die knipsels. Deze regeringsploeg is namelijk zeer bedreven in het afleggen en later weer intrekken van voortijdige verklaringen tegenover de pers.

Ik zou deze tussenkomen willen beëindigen met een uitspraak waar de VLD schijnbaar een patent op heeft. Het is namelijk mijn oprechte overtuiging dat onze Vlaamse steden beter verdienen. (*Applaus bij de CVP*)

De voorzitter: Ik stel voor om de vergadering even te schorsen.

- *De vergadering wordt geschorst om 18.14 uur.*
- *De vergadering wordt hervat om 18.25 uur.*

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik zal trachten kort te antwoorden op uw vragen, en dat in omgekeerde sprekersvolgorde.

De heer De Smet vroeg aandacht voor het mobiliteitsbeleid en de samenhang met de steden. In deze beleidsnota is hieraan vrij veel aandacht besteed. Uiteraard hebt u het ook over de problematiek in Boom en omgeving, die u zeer goed kent. Terzake wil ik dus nogmaals herhalen dat dit geen beleidsbrief is, maar een beleidsnota : de problematiek van de A12 en dergelijke is er dus uiteraard niet in opgenomen. Bovendien ressorteert, zoals u zelf zei, het stedelijke beleid onder minister Anciaux.

De heer Holemans hield een betoog over het tariefbeleid en positieve discriminatie voor de trouwe gebruiker. We hebben reeds een aantal initiatieven genomen voor de trouwe gebruiker. Dan denk ik aan de tariefvermindering met 5 percent in combinatie met het niet verhogen : dit komt neer op een tariefdaling van meer dan 5 percent. Er is het derde, tweede en eerste abonnement. Ook de maatregelen voor de min-twaalfjarigen zijn een beloning voor trouw, daar ze gekoppeld zijn aan het abonnement.

De heer Holemans hamert steeds op hetzelfde element, namelijk het doorgeefabonnement. Dit is echter een zeer dure aangelegenheid. Niet alleen heeft het veel repercussies op het financiële vlak, het is vooral technisch zeer ingewikkeld en heeft heel veel nevenaspecten. U zegt dat er in het buitenland voorbeelden bestaan terzake. Dat klopt, maar dan gaat het over landen zoals Zwitserland, die inzake openbaar vervoer veel verder staan dan wij. We zouden naar Bern moeten gaan om te kijken hoe dit abonnementensysteem daar wordt georganiseerd. Ik voel er echter wel iets voor, en ik ben dan ook erg tevreden dat de stad Gent ons terzake de hand reikt. Zij willen 10 tot 30 miljoen frank, en misschien zelfs meer, ter beschikking stellen voor een pilootproject inzake doorgeefabonnementen. We moeten dit immers eerst onderzoeken via een dergelijk project, zodat we kunnen nagaan wat de effecten zijn van een dergelijke maatregel. Iedereen zegt immers dat we de nodige voorzichtigheid aan de dag moeten leggen, in plaats van dit onmiddellijk lineair door te trekken. Dit zou immers erg vreemde neveneffecten kunnen hebben.

De heer Holemans pleitte eveneens voor de hoofdstedelijke netten. Dit is inderdaad van groot belang.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Als ik het goed begrijp, mijnheer de minister, bent u een voorstander van dit experiment, maar zal het toch een zekere tijd duren alvorens men alle aspecten heeft onderzocht en het kan worden gerealiseerd.

Minister Steve Stevaert : Ja. Er werd opdracht gegeven het te bestuderen. We moeten immers rekening houden met de algemene neveneffecten. Nu krijgen we de kans om dit experiment uit te voeren, omdat een stadsbestuur bereid werd gevonden om zelf extra middelen ter beschikking te stellen om de kosten te dragen. Daarmee doen we ook niet aan arbitrair beleid, waarbij we moeten kiezen tussen de ene of de andere. Toch zouden we dat moeten combineren met een experiment in een landelijke gemeente, want een doorgeefabonnement in een stedelijke omgeving is iets totaal anders dan in een landelijke omgeving. Maar het idee groeit en rijpt. Er zijn echter nog veel technische vragen.

Dan is er het element van de treintaxi dat naar voren kwam in het betoog van de heer Voorhamme. Op het Vlaamse niveau zijn er reeds een aantal experimenten terzake gaande, zoals het TOV-ticket. Ook federaal zijn er op dat vlak een aantal aanzetten. We moeten de taxi inderdaad op een andere manier bekijken dan dit in het verleden gebeurde. Deze vervoersmodus kan immers zeer interessant zijn in het kader van het voor- en het nansport. In Lanaken is er momenteel hierover een experiment gaande. In bepaalde erg landelijke delen van deze gemeente is er immers een zeer lage bewoningsdichtheid. Daar kan men geld besparen door de privé-sector in te schakelen en maatschappelijke opdrachten te laten vervullen voor de basismobiliteit en het recht daarop. Ik denk dat ik daarmee de heer Denys erg gelukkig maak.

Zoals de heer Voorhamme al zei, vind ik het ook belangrijk om aandacht te hebben voor het combineren van de verschillende vervoerswijzen. Soms is het de laatste trap van de vervoerswijze die mensen doet afhaken. Daarom kiezen ze niet voor het openbaar vervoer. Als ze in de stad komen, is het te duur of is het niet goed georganiseerd. Daardoor krijgt men dan heel wat versturende elementen. De steden worden kapotgemaakt door het parkeerbeleid dat soms tegen wil en dank moet worden gevoerd.

Daarom ook zijn de mobiliteitsconvenants van essentieel belang. Het is de eerste keer dat we met een geïntegreerde visie naar de steden en de gemeenten zijn gestapt. Die mobiliteitsconvenants

Stevaert

zouden ook decretaal moeten worden verankerd. Alle mogelijkheden moeten worden aangewend om dat administratief te vereenvoudigen en de bureaucratie tot een minimum te beperken. De geest van de mobiliteitsconvenants is van uitzonderlijk belang. Men mag immers niet denken dat men de mobiliteitsproblematiek enkel op Vlaams, federaal of Europees niveau volledig zal kunnen oplossen. De steden en de gemeenten moeten hierbij worden betrokken. Zij zullen immers ook een visie inzake ruimtelijke ordening naar voren moeten brengen. Anders kan men niet efficiënt optreden in die sector.

De heer Voorhamme had het ook nog over het verkeerscentrum en dergelijke zaken meer. Men heeft verschillende keren verwezen naar het feit dat er geen aandacht was voor nieuwe technieken of voor telematica. Ik ben het daar niet mee eens. Er is zeer veel aandacht voor telematica en voor nieuwe technieken.

Ook het vrachtvervoer was een van de bekommernissen van de heer Voorhamme. Dit was trouwens ook al een bekommernis van mijn voorgangers, de voormalige ministers Kelchtermans en Sauwens. De vraag is hoe we het vrachtvervoer van de weg halen en het op de waterwegen krijgen. Het gaat dus om een positief beleid voor de waterwegen. Vanaf 1 januari van dit jaar zijn de vaarrechten zo goed als afgeschaft. We hebben een instrument van laad- en loskades. Zelfs indien we heel wat kunnen overhevelen naar de waterwegen, blijft het de vraag of we dat soort economie kunnen volhouden. Ook andere sprekers hebben het daarover gehad.

Zelfs binnen die transporteconomie kan nog wat worden gerationaliseerd. Men heeft het over rijdende magazijnen, maar vaak zijn die rijdende magazijnen maar halfvol. Dat is een probleem waarvoor we ook aandacht moeten hebben. Aan de andere kant is er natuurlijk ook het probleem dat sommige rijdende magazijnen overladen zijn. Zo komen we dan in het aslastendecreet. Binnen mijn huidige bevoegdheden probeer ik daar maximaal aandacht voor te hebben. Het aslastendecreet is daar een voorbeeld van. Ik hoop uiteraard dat we in de toekomst nog meer mogelijkheden zullen krijgen.

Ik kom dan nu bij het punt van het taxivervoer. In het kader van de basismobiliteit gaan we het begrip 'collectieve taxi' naar voren brengen. We hoeven trouwens niet altijd naar Kopenhagen of naar Bern te gaan. We kunnen ook eens naar ontwikke-

lingslanden gaan. Ook daar kunnen we iets leren van het collectieve vervoer dat daar wordt georganiseerd. Ik heb trouwens begrepen dat de ontwikkelingshulp inzake bevoegdheden meer en meer een Vlaamse invulling zal krijgen. Ik kan in dat verband een aantal zaken afspreken met minister Anciaux.

Er was ook een bijzonder geanimeerde, lyrische en filosofische uiteenzetting van de heer Denys. Ik ben zeer blij dat hij verwees naar de state of the union van Yves Desmet. Hij zei dat we niet in een marktsamenleving mogen terechtkomen. Mijnheer Denys, ik wil wel het volgende opmerken. U hebt op een bepaald moment gezegd dat de middelen met 43 percent zijn toegenomen. U moet echter wel rekening houden met de ontwaarding van het geld. We moeten daar ook in ons mobiliteitsplan rekening mee houden. Dan pas kunnen we bepaalde zaken echt vergelijken. We zullen in ieder geval rekening houden met uw bekommernis

De heer Voorhamme had het ook over de hele havenproblematiek. Ik heb dat duidelijk in alle eerlijkheid en openheid aangegeven. We moeten hiermee zeker ook nog naar de commissie voor Financiën gaan. Over alle partijgrenzen heen wil ik nog met een nota over het havenbeleid komen. Dit zal immers vrij essentieel zijn voor Vlaanderen. Dit is de achilleshiel van de economische ontwikkeling in Vlaanderen.

Er zijn allerlei gevoeligheden – andere dan partijgevoeligheden – met betrekking tot de houding die we in de dossiers moeten aannemen. Zo werd het verslag van het Rekenhof van Nederland op een ongecontroleerde manier en ongecorrigeerd in de openbaarheid gebracht. Daarom moet er worden bijgestuurd. Dat geldt ook voor onze relatie met Nederland, de langetermijnvisie en de onderhoudsbaggerwerken. U zegt volkomen terecht dat het oplopen van de kosten niet te wijten is aan het baggeren maar aan de wrakkenruiming en aan de regels die Nederland oplegt. We moeten dat op een verfijnde manier aanpakken. Daarvoor wil ik iedereen de hand reiken.

Het havendecreet is niet totstandgekomen op basis van een ontwerp van de regering, maar op basis van een voorstel van parlementsleden over de partijgrenzen heen. Ook met de uitvoeringsbesluiten moeten we nu op een subtiele manier omgaan. Het beeld van de havens van vroeger is er een van havenbaronnen die ruzie hadden met elkaar. Ik hoop dat dit tot het verleden behoort, maar als we niet opletten krijgen we ruzie met Nederland. Dat is

Stevaert

niet de efficiëntste weg om tot een oplossing van het probleem te komen.

Herinner u de doorbraak in het verleden, waar nu kritiek op is. De regering heeft toen in haar wijsheid en gezien haar verantwoordelijkheid de juiste beslissing genomen. Er staan wel zaken in over de maritieme toegang en over het loodswezen, die niet ad hoc kunnen worden bekeken, en in een langetermijnvisie moeten passen. Er moet subtiel worden gehandeld, want we kunnen heel perverse effecten krijgen door het ene wel en het andere niet te doen. Ik pleit dus voor voorzichtigheid, maar ben er ook van overtuigd dat we de juiste aanpak zullen vinden.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik ben blij dat u omstandig hebt gesproken over het havenbeleid. We zullen mekaar op dit punt wel kunnen vinden. In de tekst van de beleidsnota staat echter uitdrukkelijk dat u met een uitgebreide nota zult komen. Ik neem aan dat die niet alleen zal handelen over de verdieping van de Westerschelde en de problematiek van het Rekenhof en de Rekenkamer, maar over de algemene problematiek, ook met betrekking tot het luchtvaartbeleid.

Ik had graag nu geweten wanneer we die nota mogen verwachten. Is er een concrete datum ? Zes maanden na de regeringsvorming had hij er al moeten zijn. Hij maakt immers geïntegreerd deel uit van het beleid en kan moeilijk afzonderlijk worden bekeken. U zegt zelf terecht dat het onderwerp niet geïsoleerd kan worden, maar past in het geheel van het mobiliteitsbeleid. Daarom is het van belang dat we vandaag de datum kennen.

Minister Steve Stevaert : De heer Voorhamme heeft al gezegd dat er een samenhang is. Daarom is het ook summier. Er zijn altijd punten die samenhangen met andere sectoren.

Ik wil niet vastgepind worden op een datum, maar er wel zo snel mogelijk en binnen een redelijke termijn mee komen. Ik wil er iets dieper op ingaan omdat het samenhangt met het decreet, met de uitvoeringsbesluiten, met de discussie die we zullen voeren in de commissie voor Financiën, en met de onderhandelingen met Nederland. Wil ik het echter op een verfijnde manier doen, dan moet ik iets verder gaan dan in een normale beleidsnota. Daarom hebben we dat nu niet opgenomen. We hadden het onszelf gemakkelijk kunnen maken door het

wel op te nemen, maar we hebben dat niet gedaan opdat we verder zouden kunnen gaan, en een soort van consensusmodel zouden kunnen bereiken.

Als we spreken over de Schelde, dan gaat het niet alleen om Antwerpen. Die begripsverenging komt vaak voor, maar Antwerpen wordt in die perceptie schade berokkend. We moeten de andere erbij betrekken.

De heer Loones heeft vanuit een andere invalshoek gesproken over meer democratie en een beter bestuur. Het is inderdaad de verdienste van gewezen minister Sauwens dat hij het beleid van Openbare Werken oude stijl heeft geheroriënteerd. Oudere bestuurders van lokale overheden en stadsbesturen zullen zich herinneren hoe Openbare Werken vroeger te werk ging. Er is een trendbreuk gekomen. We moeten daar op voortbouwen en ook bijzondere aandacht besteden aan de convenants die soelaas kunnen bieden in het kader van het communicatiebeleid.

Wat de staatshervorming betreft ben ik de mening toegedaan dat we de ons toegekende bevoegdheden maximaal en met de nodige creativiteit moeten benutten. Dat zal echter niet genoeg zijn. Er zijn een aantal problemen op komst waarvoor we eigen instrumenten moeten ontwikkelen, instrumenten waarover we nu niet beschikken. Dat moet de geëigende kanalen en met name langs de Costa verlopen. Dat staat vrij uitvoerig in de regeringsverklaring en u hebt dat trouwens zelf geciteerd.

U hebt het ook gehad over de transporteconomie waarbij u het mooie voorbeeld gaf van de bh's die u wilde opentrekken. (*Gelach*)

Er was ook de discussie over de motorfietsers, maar ik denk niet dat dergelijke pijnpunten in een beleidsnota aan bod moeten komen. We moeten er ons wel voor hoeden op het vlak van verkeersreglementering niet tot improvisatie over te gaan en ons niet aan ondoordachtigheid schuldig te maken. Dit is een heel specifieke aangelegenheid waarvoor we nog niet over de noodzakelijke wetenschappelijke onderbouw beschikken. Om het nogmaals Freudiaans te verwoorden, blijkt onze verkeersreglementering vooral met handhaving, drang en dwanggedachte te maken te hebben.

Over de straatnamen heb ik niks te zeggen. Ik heb die ooit eens willen vervrouwelijken, maar ik weet niet wat daarvan terecht is gekomen.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, sta mij de volgende historische correctie toe : het was niet Freud, maar Einstein.

En ook nog dit : in onze fractie zit geen enkele seksist. Ik zou dan ook niet graag hebben dat die bh's mij hier voor de rest van mijn dagen blijven achtervolgen. (*Gelach*)

Minister Steve Stevaert : De heer Tobback heeft het gehad over de visie 'Recht op mobiliteit voor iedereen', iets waarnaar ook door de heer Voorhamme werd verwezen. Als we bepaalde aspecten evalueren, dan moet dat in de volle breedte gebeuren en moeten we daar een aantal belangrijke leefbaarheidsaspecten bij betrekken. Bij de evaluatie van bepaalde experimenten blijkt trouwens dat het sociale weefsel sterk toeneemt en dat zich bijzondere aangename fenomenen ontwikkelen.

In een beleid moeten steeds meervoudige doelstellingen naar voor worden geschoven. Dat geldt dus ook voor het mobiliteitsbeleid. We moeten ons daarbij afvragen hoe we de kwaliteit in Vlaanderen kunnen verhogen, hoe we hier meer gelukkige mensen kunnen krijgen en hoe we de samenleving kunnen verbeteren.

Dat moeten we ook voor ogen houden bij de problematiek van de verkeersongevallen. Het staat uitdrukkelijk in het regeerakkoord en wordt ook hier nogmaals herhaald. We moeten al het mogelijke doen om het aantal verkeersongevallen terug te dringen. Inzake files verschillen we weinig van de ons omringende landen, maar wat het aantal verkeersslachtoffers betreft, is dat verschil wel groot. Wist u dat 80 percent van de verkeersongevallen te wijten is aan het gedrag van de bestuurder en 'slechts' 20 percent aan de staat van het voertuig of van het wegdek ? Dat brengt ons terug naar het federale verhaal waaraan we moeten knibbelen en sturen.

De heer Tobback zei dat de missing links in een breder perspectief moeten worden geplaatst. Het gaat inderdaad niet enkel over infrastructuur in beton, maar over een totaalvisie. We mogen geen eenzijdig beleid voeren. De missing links realiseren is niet enkel een kwestie van financiën. Zelfs als we het eens zijn over de plaats waar de verbindingen moeten komen en we over de nodige financiële middelen beschikken, moeten we op een verfijnde en afgewogen manier te werk gaan. Als we overal tegelijk beginnen werken, valt alles stil. We moeten ook vermijden dat de markt oververhit raakt. We hebben het geluk dat de economie in Vlaanderen zeer goed draait, maar als veel meer middelen wor-

den besteed aan openbare werken, moeten we goed in de gaten houden of de aannemers op onze vraag kunnen inspelen. We moeten vermijden dat de prijzen de pan uit rijzen. Mevrouw Demeester heeft reeds heel wat studiewerk laten verrichten over de PPS. Het is een creatieve manier van werken, maar we moeten ons ervoor hoeden dat de aannemers niet uit de markt worden geprezen. Ze beschikken immers niet allen over de nodige kennis en kapitaal. We moeten dus opletten dat de bovenbouw niet aan buitenlandse aannemers wordt uitbesteed, waardoor onze aannemers enkel instaan voor de uitvoering.

De heer Malcorps vroeg nogmaals bijzondere aandacht voor de veiligheid. Hij stelde dat mobiliteit meer is dan het oplossen van fileproblemen. Veiligheid, files en armoede moeten op hetzelfde niveau worden geplaatst en aan elkaar worden verbonden. Ik kan dat enkel beamen. Hij vroeg ook om aandacht voor het onderhoud van de wegen. De problematiek van de overbelasting van de wegen werd ook door andere sprekers aangehaald. De heer Malcorps pleitte ook voor een groter aanbod van openbaar vervoer. Daaraan wordt nu gewerkt. In het landelijk gebied is er vooral een probleem met het aanbod. In het stedelijk gebied zijn er eerder problemen met de capaciteit en de kwaliteit. Beide kunnen niet met elkaar worden vergeleken. Op de sluiting van de kleine ring ben ik reeds ingegaan. De spreker vroeg ook aandacht voor de missing links van de waterspoorlijnen.

De heer Penris had het over het havenbeleid, de parkeerproblemen, de basismobiliteit, de veiligheid en het openbaar vervoer. Hij sprak ook over de binnenvaart. Het belang van de binnenvaart mag inderdaad niet worden onderschat, en mag niet los worden gezien van het havenbeleid. Voor de binnenvaart zouden drie assen moeten worden uitgebouwd. Zo is er nood aan trafiekgenererende investeringen zoals het aanleggen van laad- en loskades. Ik zou dat aspect loskoppelen van het havenbeleid, want de binnenvaart beschikt reeds over een goede techniek. Er moet eveneens worden geïnvesteerd in de capaciteit, want anders krijgen we te kampen met files en bottlenecks. De derde as is de 'Promotie binnenvaart Vlaanderen'. Dat instrument functioneert goed. We moeten er nog meer middelen aan besteden en het beter ondersteunen. Er worden instrumenten ontwikkeld waardoor we beter in het bedrijfsleven kunnen binnendringen. De kwaliteiten en de opportuniteit van het vervoer via de binnenvaart moeten immers bekend worden gemaakt aan de bedrijven. Daarover heeft het VEV een duidelijke studie van het VEV gepubliceerd. De bedrijven hebben de neiging hun

Stevaert

problemen aan klassieke transporteurs voor te leggen. Die lossen ze dan op een klassieke manier op. Men kan dat de bedrijven niet verwijten, maar daar is een opdracht weggelegd voor de overheid.

U houdt een pleidooi voor de oude spoorwegzaten. Als ze niet onmiddellijk voor openbaar vervoer worden gebruikt, moeten ze tijdelijk een andere functie krijgen. We moeten er in elk geval over waken dat ze niet verdwijnen, wat in het verleden wel is gebeurd.

Ik ben ervan overtuigd dat de oprichting van de MORA nodig is.

Inzake het voorstadsnetwerk is er een misverstand. Ik heb begrepen dat de heer Van Hauthem nogal wat problemen heeft met het voorstadsnetwerk voor Brussel, omdat het communautaire scheef-trekkingen met zich zou meebrengen. Ik wil daar niet verder op ingaan. Ik kan me wel niet voorstellen dat een voorstadsnetwerk in Antwerpen of Gent bijvoorbeeld slecht is. Dit zal de leefbaarheid verhogen en dat is toch niet bedreigend.

De heer Van Aperen heeft er terecht op gewezen dat openbaar vervoer en openbare werken samen moeten worden bekeken. Ze mogen niet tegenstrijdig zijn. Hij heeft ook aandacht gevraagd voor het kenniscentrum. Hij onderlijnde ook dat automobilisten niet mogen worden gestigmatiseerd. We moeten geen anti-autobeleid als dusdanig voeren. Ik ben het met hem eens, maar we moeten wel een beleid voeren voor het anders gebruiken van de auto. De auto moet op het juiste moment en in de juiste omstandigheden worden gebruikt.

Ik ben wel een beetje terughoudend over het feit dat we mobiliteit niet mogen vermarkten. Mobiliteit is van essentieel belang voor de economie. Dat economisch gebeuren kan men niet los zien van het sociaal gebeuren, want anders krijgt men collectieve verarming en dat kan de bedoeling niet zijn. Daarom is deze nota een geïntegreerde visie die met al deze zaken rekening houdt. We willen de doelstellingen op een evenwichtige manier bereiken. Een van de doelstellingen bereiken is gemakkelijk, maar dat biedt geen totale oplossing en veroorzaakt perverse neveneffecten.

De heer Decaluwe heeft een twintigtal punten naar voren gebracht. Ik heb al aandacht gehad voor enkele. Ik heb een mobiliteitsplan voor 2001. Verkeersslachtoffers blijven tot de prioriteiten behoren. Ik pleit voor sociale correcties. Ik spreek niet

tegen dat fietsen aantrekkelijk moet worden gemaakt. Dat zit allemaal in het deel 'Kritische succesfactoren' vervat, alsook voetgangersproblematiek en een Vlaams totaalplan Fiets. Met minister Van Mechelen blijf ik werken aan de carpoolstroken, maar we brengen aanpassingen aan het oorspronkelijk idee aan.

De CVP heeft vragen bij de prijs van de schoolabonnementen. Daar bestaat blijkbaar een misverstand. Het woon-werkabonnement is niet abnormaal goedkoop ten opzichte van het schoolabonnement, maar het valt wel gedeeltelijk ten laste van de werkgever. Dat kan voor een schoolabonnement natuurlijk niet, of we komen weer in een jaszak-broekzak-situatie terecht. De gezinnen kregen al een korting van 5 procent. We moeten uitzoeken hoe we nog meer jongeren voor het openbaar vervoer kunnen warm maken. Vanaf twaalf jaar wordt de verplaatsing per fiets – indien de omgeving dat mogelijk maakt – zeer zinvol.

Het ontwerp op de basismobiliteit zou zo snel mogelijk in het parlement moeten worden behandeld. Het systeem van de derde betaler moet worden onderzocht. Men mag niet vergeten dat het woon-werkverkeer al volgens dit systeem verloopt. Ik hoop dat op dat punt nog tal van initiatieven volgen.

Iemand vond dat de regelingen voor gehandicapten nog kunnen worden verfijnd. Gehandicapten zijn echter ook een federale bevoegdheid. Het is niet ondenkbaar dat het Vlaams Gewest aan de federale deur gaat kloppen om middelen te vragen om de integratie van die groep via het openbaar vervoer te stimuleren.

Er zijn afspraken gemaakt over de financiële middelen. Er komt een groeipad uit de eigen begroting en extra middelen uit PPS. De middelen uit de GIMV, VPM en dergelijke moeten we afwachten. Verder blijven we zoeken naar creatieve geldbronnen. Ik sta open voor alle alternatieve vormen van financiering. Als de middelen voor de aanleg van een weg bijvoorbeeld ontbreken, kan men de weg combineren met een parkeerterrein en zo de kosten delen. Misschien kan dat ook voor de aanleg van missing links, voor het openbaar vervoer, maar ook dit is geen tovermiddel. Ooit moet iemand de rekening betalen en dan krijgen we discussies over schaduwrijden en dergelijke. We hebben op dat vlak zeer weinig expertise. Het enige voorbeeld dat ik ken, is de Liefkenshoektunnel. Als we een Vlaams kenniscentrum krijgen, maken we een sprong voorwaarts. We zullen dan ook een doecentrum moeten oprichten. We moeten durven naden-

Stevaert

ken over manieren om snel operationeel te worden. (*Applaus bij de SP, de VLD, AGALEV en VU&ID*)

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?
(*Neen*)

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Vermeiren c.s., door de heer Penris en door de heer Van Rompuy werden tot besluit van dit debat over de beleidsnota over mobiliteit en openbare werken met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk donderdag 3 februari 2000 om 17 uur zijn ingediend.

De bespreking is gesloten.

Wij zullen op woensdag 23 februari 2000 om 16 uur de hoofdelijke stemmingen over de moties en de beleidsnota houden.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

Wij komen morgen om 10 uur en 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 19.04 uur.*
