Stuk **1321** (1998-1999) – Nr. 1 – Bijlagen

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

Zitting 1998-1999

26 februari 1999

MAATSCHAPPELIJKE BELEIDSNOTA

MOBILITEIT

BIJLAGEN

INHOUD

Blz.

1. Verslagen van de besprekingen in de commissie mobiliteit

1.1 Bespreking van het luik bereikbaarheid 5

1.2 Bespreking van het luik basismobiliteit 12

1.3 Bespreking van het luik verkeersleefbaarheid 16

1.4 Bespreking van het luik verkeersveiligheid 19

2. Verslagen van de hoorzittingen

2.1 Gedachtewisseling van donderdag 25 juni 1998 met de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de nota "Nu beslissen of later stilstaan" 24

Hoorzitting over de algemene vraagstukken en tendensen inzake mobiliteit met de heer ir. Reginald Keygnaert, directeur van de mobiliteitscel van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van de Vlaamse Gemeenschap 24

2.2 Hoorzitting van donderdag 2 juli 1998 met de heer ir. Reginald Keygnaert, directeur van de mobiliteitscel van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, de heer Rudi Verheyen, voorzitter van de Mina-raad, de heer Luc Goeteyn, adjunct van de directeur van de Mina-raad, de heer Pieter Kerremans, administrateur-generaal Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de heer Etienne Poelvoorde, medewerker studiedienst Sociaal- Economische Raad van Vlaanderen 35

2.3 Hoorzitting van maandag 12 oktober 1998 over het personen- en vrachtvervoer met de heer Geert Popelier, juridisch adviseur van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) ; de heer Michel Peelman en de heer Michel Martens, directeur en adjunct-adviseur van de Belgische Federatie van de Automobiel- en Fietsindustrie (FEBIAC) ; de heer Philippe Degraef, directeur van de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs (Febetra) ; de heer Robert Restiau, directeur van de Vlaamse havenvereniging ; de heer Jan Strubbe, directeur-generaal van de Administratie Waterwegen en Zeewezen 47

2.4 Hoorzitting van donderdag 15 oktober 1998 over openbaar vervoer met de heer Antoine Martens, bestuurder-adjunct-directeur-generaal van de NMBS ; de heer Hugo Van Wesemael, directeur-generaal van De Lijn ; de heer Werner Daem, voorzitter van de Raad van bestuur van de MIVB ; de heer Peter Meukens en de heer Bram Dousselaere van de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers (BBTB) 62

2.5 Hoorzitting van maandag 19 oktober 1998 met de heer Filip Martens, voorzitter van Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) ; de heer Luc De Vocht, directeur sector Transport Fabrimetal ; de heer Eric Vermeylen en de heer Joost Germis, directeur en adviseur studiedienst VEV ; de heer Jeroen Langerock, adviseur NCMV ; de heer Eric Spiessens, medewerker studiedienst ACV ; de heer Dirk Van Evercooren, adviseur studiedienst ABVV 75

2.6 Hoorzitting van maandag 26 oktober 1998 met de heer Jan Klussendorf, afgevaardigd beheerder van Taxistop ; de heer Jos Zuallaert, afgevaardigd beheerder van Langzaam Verkeer ; de heer Jan Verschooren, afgevaardigd beheerder van de Fietsersbond ; de heer Jef Foubert, voorzitter van de Voetgangersbeweging 89

2.7 Hoorzitting van donderdag 29 oktober 1998 met de heer Johan Vanderheyden, directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer ; de heer Fons De Neve en mevrouw Linda De Boeck, directeur en attaché studiedienst Bond van Grote en van Jonge Gezinnen (BGJG) 99

2.8 Hoorzitting van maandag 9 november 1998 met de heer Herman Schartman en de heer Marien G. Bakker, directeur Innovatie en Omgeving en senior beleidsmedewerker Mobiliteitsbeïnvloeding bij het directoraat-generaal Personenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat 107

2.9 Hoorzitting van maandag 16 november 1998 met de heer André De Baere en de heer Alain Verhaeghe, Belgische Federatie voor Distributie-ondernemingen (Fedis) en de heer Jan Peumans, voorzitter van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde 115

2.10 Hoorzitting van maandag 23 november 1998 met de heer Geert Van Nieuwenburg, voorzitter van het Overlegplatform diensten aangepast vervoer (ODAV) en de heer Francis Herbert, voorzitter van de vereniging Ouders van verongelukte kinderen. 124

2.11 Voorstelling op maandag 25 januari 1999 van de wetenschappelijke nota over 'Mobiliteit' door professor Niceas Schamp, vast secretaris, mevrouw Martine Serbruyns, medewerker, en professor Julien Denduyver (Koninklijke Vlaamse Academie van België voor Wetenschappen en Kunsten) 134

3. Bijlagen bij de nota van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten 143

BESPREKINGEN IN DE COMMISSIE MOBILITEIT

1.1. Bereikbaarheid

A. Standpunten van de verschillende fracties

– De heer Michel Doomst stelt vast dat er een jaarlijkse groei van 2,5 percent in het personenvervoer en 3 percent in het goederenvervoer verwacht wordt. De indruk bestaat dat de verkeersstromen toenemen, maar minder intens dan vroeger. Op de autosnelwegen is het verzadigingspunt bereikt. De automobilisten nemen de gewest- en gemeentewegen als alternatief waardoor er zich ook hier meer en meer problemen voordoen. De *CVP-fractie* ziet vier manieren om vanuit het beleid de bereikbaarheid te realiseren. Een eerste domein is het temperen van de vraag naar vervoer. Ten tweede is het belangrijk om aandacht te besteden aan de vervoersarmoede. Een derde aspect is de keuze van het vervoermiddel om meer alternatieven voor de auto te bieden. Ten vierde kan men er niet omheen dat de auto een geliefkoosd vervoermiddel zal blijven en dat men daarom de bestaande capaciteit van de wegen beter dient te benutten.

Hij beklemtoont dat de publieke opinie een zeer grote druk uitoefent met betrekking tot de bereikbaarheid. De beleidsverantwoordelijken zullen het echter moeten aandurven om weinig populaire maatregelen te nemen. Een aantal maatregelen zal niet kunnen rekenen op sympathie als het maatschappelijk draagvlak niet vergroot wordt. Om te tonen dat het menens is, dient er geëxperimenteerd te worden inzake de aanpak van de fileproblemen. De overheid kan een budget ter beschikking stellen om maatregelen uit te testen. Men kan duidelijk omschrijven op welke plaatsen de congestie onhoudbaar is geworden, zodat het mogelijk is om van die knelpunten werk te maken.

Volgens de heer Doomst zijn er twee mogelijkheden om structureel in te grijpen. In de eerste plaats is er het rekeningrijden. Hij verwijst naar de lopende experimenten in Nederland, waarover de experten echter verdeeld zijn. Men organiseert immers sluipverkeer op de omliggende wegen als men alleen maar op de knooppunten rekeningrijden invoert. Om bijkomende moeilijkheden te vermijden moet men de problemen dan ook in een ruimere omschrijving aanpakken. De invoering van het rekeningrijden heeft ook sociale implicaties, waardoor het niet ondenkbaar is dat de kostprijs alleen voor bepaalde sociale groepen betaalbaar zal blijven. De investering in het rekeningrijden is enorm, zonder dat er voldoende duidelijkheid bestaat over de effecten. De heer Doomst vindt dat de commissie de lopende experimenten niettemin moet steunen en de voorwaardelijke realisatie van rekeningrijden als een mogelijkheid moet vooropstellen.

Een alternatief is het variabiliseren van de kosten van het autorijden. Zo kan men bijvoor beeld de brandstofkosten verhogen. Omdat dit een grote economische weerslag heeft, is het belangrijk om hierover in Europese context een debat op gang te brengen.

Vervolgens presenteert de heer Doomst tien concrete maatregelen die op korte termijn kunnen bijdragen tot een oplossing. Zo moet carpooling en autodelen begunstigd worden, wat onmogelijk is zonder fiscale stimuli. Carpooling is echter niet mogelijk voor elke werknemer. Daarenboven probeert men een aantal gezinstaken te combineren met de dagelijkse verplaatsing, wat afspreken bemoeilijkt. Eén van de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is mensen stimuleren om in stedelijke gebieden te gaan wonen. Ook het mobiliteitsprobleem maakt dat mensen dichter bij het werk willen gaan wonen.In dit verband bepleit de heer Doomst een afschaffing of vermindering van de registratierechten voor de enige gezinswoning : deze maatregel kan ertoe leiden dat de woonmobiliteit sterk verhoogt.

Ten derde stelt de spreker vast dat vijftig percent van de verplaatsingen over een korte afstand gebeuren. Het is daarom belangrijk om veilige fiets- en voetpaden te hebben, voornamelijk in de kernen van gemeenten. Er moeten ook inspanningen geleverd worden voor veilige oversteekplaatsen voor fietsers op gewestwegen. Ten vierde moeten administratieve diensten meer gespreid worden over een regio. In de provincie Vlaams-Brabant zijn hiervan goede voorbeelden te vinden. In Europa zijn er heel wat experimenten om een betere doorstroming op de wegen te realiseren met behulp van telematica. In Vlaanderen is er op dit vlak heel wat mogelijk. Verder zijn een aantal knelpunten op ons wegennet goed op te lossen door de capaciteit licht te verhogen. Deze investeringen moeten voorrang krijgen. Ten zevende is de heer Doomst van oordeel dat het voorstadsvervoer beter georganiseerd moet worden. In Brussel gaat het over het gewestelijk expresnet, in Antwerpen over een sneltramnet. Vervolgens moet, onder andere bij de ruimtelijke structuurplannen van steden en gemeenten, rekening gehouden worden met de

effecten ervan op de mobiliteit. Daarom is het belangrijk dat een efficiënte mobiliteitseffectenrapportering (Mober) uitgebouwd en toegepast wordt. Als voorlaatste maatregel moeten voor de CVP-fractie de alternatieven voor goederenvervoer, namelijk het vervoer over spoor en water, beter op elkaar afgestemd worden. Om mensen te stimuleren om meer openbaar vervoer te nemen, zijn ten slotte overstapparkings noodzakelijk. Er moeten concrete voorstellen komen voor de inplantingsplaatsen ervan, wat een delicaat probleem blijkt te zijn.

– De heer Patrick Lachaert vat de prioriteiten van de *VLD-fractie* samen. Mobiliteit en leefbaarheid dienen met elkaar te worden verzoend in een mobiliteitsbeleid. Daarvoor moet het gebruik van de auto worden beperkt door een valabel alternatief te bieden. De open ruimte en het woonrecht moeten gevrijwaard en milieuvriendelijk gedrag gestimuleerd worden. Verder moet er gestreefd worden naar voldoende differentiatie in de woon- en leefpatronen, zodat pieken afgevlakt worden. Belangrijk is ook een ander woonpatroon dat minder mobiliteit vergt en de steden opnieuw leefbaar maakt. Men dient te streven naar een decentralisatie van de overheidsdiensten en het invoeren van een gedifferentieerde onroerende fiscaliteit. Ook moet strijd worden gevoerd tegen de leegloop van de binnensteden. Daarom moeten bedrijven uit de dienstensector en ambachtelijke bedrijven die niet hinderlijk zijn, worden aangemoedigd om zich in de steden te vestigen. De functie van de steden als economisch en cultureel centrum moet worden hersteld.

Verder dient de overheid voor de spreker dringend geld ter beschikking te stellen om de wegeninfrastructuur aan te passen om knelpunten op te lossen. Ook dient een budget uitgetrokken te worden om systemen voor de geleiding van het verkeer uit te werken, zoals het principe om tijdens de spitsuren niet van rijstrook te veranderen, toeritdosering, variabele adviessnelheden, synchronisatie van verkeerslichten, enzovoort.

In het stadsvervoer dient de nadruk te liggen op frequente verbindingen. In de buurt van de stations moet er voldoende parkeergelegenheid komen. De Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) moet een flexibele organisatie worden, belast met de coördinatie van het openbaar vervoer. De VLD-fractie wil dat het monopolie van de overheid wordt beëindigd. Het eigenlijke openbaar vervoer wordt toevertrouwd aan het bedrijfsleven.

De heer Patrick Lachaert verduidelijkt verder dat de overheid het voor- en natransport van goederen dient te coördineren en in overleg met het bedrijfsleven de nodige investeringen te doen. Een goed voorbeeld hiervan is de spoorwegterminal in Gent, die tot bij het kanaal Gent-Terneuzen wordt aangelegd. De ontsluiting van de Vlaamse havens is van primordiaal belang. Daarbij moet de bestaande transportinfrastructuur optimaal benut worden, door een modernisering van de spoorverbindingen en van de waterwegen, door nieuwe autowegen en beter onderhoud van de bestaande autowegen. De heer Patrick Lachaert besluit dat het van belang is dat er tussen de Europese landen een efficiënte samenwerking tot stand komt om het vervoersprobleem aan te pakken.

– De heer Bruno Tobback wijst namens de *SP-fractie* op het belang van langetermijndenken. In de ons omringende landen waar een succesvol mobiliteitsbeleid wordt gevoerd, gaat het om een consequent beleid op zeer lange termijn. Dit is bijvoorbeeld het geval in Nederland en Zwitserland. Om de vooropgestelde verschuivingen in de vervoersmodi tot stand te brengen is er nood aan brede steun. Daartoe moeten keuzes op lange termijn worden gemaakt, zowel voor het personen- als het goederenverkeer.

De heer Bruno Tobback is ervan overtuigd dat gedurende de volgende regeerperiode niet zomaar overal het rekeningrijden ingevoerd kan worden : we moeten echter al wel duidelijke richtingen aangeven. Zo kan op termijn het autorijden duurder worden gemaakt. Dit zal dan carpooling, verhuis naar de omgeving van de werkplaats, een lokatiebeleid inzake ruimtelijke ordening, enzovoort in de hand werken. Om dit te bereiken moeten volgens de voorzitter op lange termijn bepaalde lijnen worden uitgezet. Met de huidige evolutie kan Vlaanderen niet lang meer het verkeersplein van Europa blijven en moeten we zoeken naar alternatieven. De SP is voorstander van financiële sancties voor vervoer dat bijvoorbeeld niet via het spoor of de binnenvaart verloopt, op voorwaarde dat deze alternatieven voldoende worden uitgebouwd.

Voor problemen als verkeersveiligheid en vervoersarmoede kan wel op korte termijn worden gewerkt. Voor het probleem van de bereikbaarheid zijn echter beslissingen op lange termijn nodig. We moeten nu de sporen leggen voor de volgende 20 jaar. Hiervoor zal overleg met andere overheden nodig zijn.

– De heer Johan Malcorps ziet voor de *Agalev-fractie* als allerbelangrijkste doelstelling dat we evolueren naar minder autoverkeer en vrachtautoverkeer, zonder dat het recht op mobiliteit in het gedrang komt. Dan moeten we nagaan wat er moet gebeuren om het verkeer vlotter te laten verlopen. Het tienpuntenplan van de CVP-fractie is zeker verdienstelijk en geniet de instemming van de meeste fracties. Maar volgens de heer Malcorps volstaat het niet enkele concrete maatregelen te nemen om de verkeerscongestie op te lossen. Hij pleit voor structurele maatregelen, waarvan hij enkele in een eigen plan heeft opgenomen.

Over de drie eerste punten kan men het makkelijk eens raken, zo meent hij. Ten eerste moet een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) verplicht worden bij alle beslissingen over grote vestigingen die mobiliteit kunnen genereren. Bovendien moet winkelen en uitgaan geconcentreerd worden in de bestaande kernen. Verder moet er een beleid gevoerd worden dat stadsvlucht tegengaat en dat wonen in de stad aanmoedigt, onder meer door fiscale maatregelen. Ten derde moeten de voor- en nadelen van een decentralisatie van diensten en van telewerk worden overwogen. Een bezwaar is wel dat dit kan leiden tot een verlies aan sociale samenhorigheid.

De heer Malcorps herinnert aan het pleidooi van minister Van Rompuy voor meer investeringen in infrastructuur. Hij stelt daarentegen dat er een moratorium moet komen op de aanleg van nieuwe autowegen. Nieuwe wegen zullen immers weinig soelaas brengen. Agalev is het er wel mee eens dat er meer middelen voor infrastructuur nodig zijn, maar staat zeer wantrouwig tegenover allerhande pleidooien voor missing links. Agalev meent dat investeringen prioritair moeten gebeuren om de veiligheid en leefbaarheid te verhogen. Investeringen kunnen als ze in het voordeel zijn van de zwakke weggebruikers (voor de aanleg van fiets- en voetpaden) en van het openbaar vervoer (voor maatregelen die de doorstroming bevorderen). De heer Malcorps stelt vast dat iedereen het erover eens is dat de aandacht moet gaan naar de noden van de zwakke weggebruikers, maar dat die eensgezindheid verdwijnt wanneer het er op aan komt om concrete beslissingen te nemen.

De groei van het luchtvaartverkeer is nog niet aan bod gekomen. Op een studiedag naar aanleiding van de week van de vervoering werd gesteld dat het luchtvaartverkeer met 500 percent zou groeien tegen 2030. Dit is zelfs meer dan de stijging van het autoverkeer. De Agalev-fractie wil deze groei beperken. Daarom mag de overheid niet investeren in de uitbreiding van de luchthavens. Korteafstandsvluchten en de bouw van commerciële regionale luchthavens moeten ontmoedigd worden. De vrijstelling van accijns op kerosine en van BTW op vliegtuigtickets moet afgeschaft worden, zodat de diverse vervoersmodi gelijk behandeld worden.

Minister Kelchtermans verwijst graag naar het OESO-rapport over het milieu in België. Daarin staat echter dat zeventig percent van het goederentransport in België per vrachtauto gebeurt. Dit is het hoogste percentage van heel Europa. Dat heeft belangrijke effecten voor de luchtkwaliteit door de uitstoot van diesel, maar ook voor de congestie. Daarom pleiten de Groenen voor een afschaffing van de fiscale voordelen van dieselbrandstof en voor een aanpassing van het autowegenvignet, waarbij er een elektronische verrekening komt van de effectief gereden kilometers. De heer Johan Malcorps meent dat er een actief beleid moet gevoerd worden voor de promotie van het spoorverkeer en van de binnenscheepvaart en voor investeringen in multimodale overslaginstallaties. Het zware vrachtverkeer in woonwijken en in centra moet beperkt worden en er moet een inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen ingevoerd worden.

In het onderdeel over bereikbaarheid moet onvermijdelijk ook het openbaar vervoer opgenomen zijn. Kleine wijzigingen aan het huidige beheerscontract zullen daarbij niet volstaan. Er moet een Masterplan opgesteld worden voor De Lijn om tegen 2010 het reizigersaantal te verdubbelen. Dit is voor de spreker mogelijk door veel meer aanbod en een algemene verlaging van de tarieven, waarbij de trouwe gebruikers extra beloond worden. Er moet een beleid komen dat stiptheid, signalisatie, wachtvoorzieningen en doorstroming verbetert. Voor de NMBS is er in de periode 2001- 2010 een bijkomend investeringsprogramma nodig. Dit is noodzakelijk voor de aanleg van een voorstadsnet in Brussel, Antwerpen en Gent, voor het wegwerken van de capaciteitsproblemen en voor de modernisering en de uitbreiding met vijftig percent van het treinmaterieel. Volgens de heer Malcorps moet het voorstadsnet een onderdeel uitmaken van de spoorwegen, waarbij dan eventueel een systeem van snelle trams kan aansluiten.

Agalev is voorstander van een Openbaar Vervoersfonds dat gespijsd moet worden uit algemene middelen en uit een CO_2-heffing en een energieheffing. Zowel de federale als de regionale overheden moeten hieruit een deel krijgen. De complementariteit tussen het openbaar vervoer, de auto, de fiets en de taxi moet bevorderd worden.

Variabele kosten voor de auto zijn noodzakelijk. De vaste kosten voor aankoop en bezit van een auto moeten dalen, terwijl de kosten voor het gebruik van de auto moeten stijgen. De fiscale aftrek voor het woon-werkverkeer moet beperkt worden tot de kosten van een abonnement voor het openbaar vervoer over hetzelfde traject. Alle vormen van gemeenschappelijk autogebruik moeten fiscaal gestimuleerd worden. In aanvulling op al deze maatregelen kan er ook gedacht worden aan congestieheffingen. Dit is dus ruimer dan rekeningrijden.

Steden en dorpskommen moeten omgevormd worden tot verkeersluwe zones. Park and Ride moet men stimuleren door de aanleg van snelle lijnen tussen de stad en de rand. Het autoverkeer moet in de binnenstad zo veel mogelijk gereserveerd worden voor de bewoners. Voor de overslag van vrachtauto's op milieuvriendelijker bestelwagens zijn overslagvoorzieningen noodzakelijk. De kritiek op dit voorstel tijdens de hoorzittingen wil de heer Johan Malcorps niet in de wind slaan, maar evenmin zo maar bijtreden. Hij pleit ervoor om het aantal parkeerplaatsen in de centra te bevriezen en bewoners- en kortparkeren te bevorderen. Ten slotte wil Agalev bedrijfsvervoersplannan wettelijk verplicht maken. Er moeten fiscale stimuli uitgewerkt worden voor bedrijven die het aantal autokilometers beperken.

De heer Johan Malcorps legt er tenslotte de nadruk op dat zijn fractie ook structurele maatregelen in haar lijstje heeft opgenomen, omdat Agalev ervan overtuigd is dat wie echt iets aan de congestie wil doen, kleur dient te bekennen.

B. Bespreking van de standpunten

De heer Michel Doomst vindt dat alle fracties het erover eens zijn dat de voorbije 20 jaar te veel aandacht werd besteed aan de auto. Er moet naar alternatieven gezocht worden. Er zal ook moeten gestreefd worden naar beter openbaar vervoer. De spreker gaat akkoord met de meeste punten uit het VLD-voorstel, maar vermoedt dat dit vooral te wijten is aan het feit dat ze zo algemeen geformuleerd worden. Hij merkt echter op dat de participatie van het bedrijfsleven in de VVM de laatste tijd stijgt, wat een gunstige ontwikkeling is. Hij vraagt zich af of de VLD haar goedkeuring kan hechten aan een overheidsbedrijf zoals de VVM, waarin het bedrijfsleven een steeds grotere invloed heeft.

De heer Patrick Lachaert erkent dat de zaken bij de VVM de laatste tijd ten goede zijn gekeerd, maar hij is van mening dat de uitbating van het openbaar vervoer op een realistische termijn volledig geprivatiseerd moet worden. De VVM moet daarna optreden als koepelorganisatie die het openbaar vervoer coördineert en de exploitatievoorwaarden ervan bepaalt.

De heer Robert Voorhamme vindt dat het voorbeeld van Europese maatregelen moet worden gevolgd : daar worden bepaalde doelstellingen vooropgesteld en instrumenten aangereikt, maar de lidstaten kunnen zelf kiezen hoe deze doelen worden bereikt binnen een bepaalde termijn. Dit was onder meer het geval voor de Maastrichtnormen. Ook op het vlak van mobiliteit moeten eerst de doelstellingen en vervolgens een bepaalde termijn worden vooropgesteld. Zo moeten we cijfermatige doelstellingen bepalen in verband met de verschuivingen die we willen realiseren van autovervoer naar andere vervoersmodi, in verband met het marktaandeel dat we in het goederenverkeer willen bereiken voor het spoor en de binnenvaart. Ook moet er inzake reistijd in de verhouding tussen het openbaar vervoer en particulier vervoer naar een aanvaardbare norm gestreefd worden.

Vergunningen voor economische activiteiten die vervoersstromen genereren, zouden volgens de heer Robert Voorhamme onder meer bepaald moeten worden door normen met garanties inzake bereikbaarheid. Anderzijds moeten er ook grenzen gesteld kunnen worden aan de activiteiten op het vlak van handel en distributie, die enorme vervoersstromen genereren. Dergelijke normen kunnen ook opgelegd worden voor parkeerplaatsen en voor het verkeer van personen dat per fiets of te voet verloopt. Voor het openbaar vervoer zal de volgende regering extra geld moeten vrijmaken, zoals de heer Malcorps bepleitte. Hier is het makkelijker om de budgettaire gevolgen te berekenen van een dergelijk beleid. Hij meent dat een pleidooi daarvoor moet opgenomen worden in de resolutie.

Volgens de heer Robert Voorhamme moeten er initiatieven op het vlak van verkeersmanagement genomen worden : we moeten bepalen in welke mate we streven naar een regulerend beleid voor de automobiliteit en welke instrumenten we daarvoor willen gebruiken. Men kan denken aan de evolutie naar rekeningrijden, maar men kan ook andere fiscale maatregelen overwegen. De bevoegdheid daarvoor ligt echter nog steeds op het federale vlak. Voor het goederenvervoer, en zeker voor het vervoer langs het water, moeten er volgens

hem precieze doelstellingen geformuleerd worden. Hij meent daarom dat er in de komende regeerperiode zeker voldoende aandacht moet besteed worden aan verkeersmanagement. De voorgestelde maatregelen die nieuwe infrastructuur of ingrepen in de prijs inhouden, zullen immers niet op korte termijn tot resultaten leiden. Bij het verkeersmanagement moet men ermee beginnen het verkeer te spreiden en dan met andere doelstellingen aanvullen. Inzake het woon-werkverkeer mogen fiscale maatregelen, zoals wijzigingen in de bepalingen inzake aftrekbaarheid voor de ene vervoersmodus en subsidiëring van de andere, niet uit de weg gegaan worden.

De heer Ward Beysen meent dat de verschillende partijen het grotendeels eens zijn over de analyse van de mobiliteitsproblematiek. Waar het er op aankomt aan de problemen te verhelpen, zijn de meningsverschillen echter groter. De eerste beslissing die moet gemaakt worden, betreft volgens hem de begroting. De overheid kan immers onvoldoende investeren. Men moet nagaan of de verschillende overheden meer kunnen investeren. Hij meent dat dit bij de Vlaamse overheid in 1998 wel het geval was. Daartoe moet echter de politieke wil bestaan.

Ook inzake bereikbaarheid moeten belangrijke beslissingen worden genomen. De heer Ward Beysen gelooft niet dat de automobilist massaal zijn auto aan de kant zal laten, ook niet wanneer de kosten van het autorijden verhogen. Hij onderstreept dat die kosten nu al zeer hoog liggen en vraagt zich af wie vlak voor de verkiezingen de cijfers zal durven te publiceren. Hij vindt het ook niet gepast dat men de automobilist uit zijn auto verdrijft. Het gebruik van de auto is het gevolg van een verhoging van de welvaart in het verleden en die mag nu niet afgebouwd worden. Hij meent wel dat er alternatieven moeten uitgebouwd worden om de automobilist ertoe te verleiden de wagen minder te gebruiken. Daarom is hij voorstander van investeringen in het openbaar vervoer. Een eerste voorwaarde is wel dat dit openbaar vervoer niet het monopolie behoudt. De huidige situatie is immers achterhaald.

Hij heeft ook bedenkingen bij het pleidooi voor meer transport via de binnenwateren. Zo worden de problemen enkel verschoven. De overslag en het voor- en natransport blijven immers problemen stellen. Investeringen in het waterwegennet kunnen zinvol zijn, mits de nodige aandacht voor de plaats waar ze moeten gebeuren. De heer Beysen meent dat men zeer omzichtig te werk moet gaan. Men moet er rekening mee houden dat men met de huidige regelgeving inzake ruimtelijke ordening geen nieuwe bedrijven kan oprichten langs de kanalen, zoals vroeger is gebeurd.

De bereikbaarheid is in belangrijke mate afhankelijk van de ruimtelijke ordening. Zo zal men ook pas op langere termijn de resultaten merken van het tegengaan van de stadsvlucht. Hoewel iedereen bereid is om hieraan iets te doen, stelt hij vast dat de middelen er niet worden voor vrijgemaakt. Ondanks goede bedoelingen inzake stedelijke vernieuwing, heeft hij nog niet veel verbeteringen vastgesteld. Ook inzake mobiliteit is er volgens hem door deze regering geen vooruitgang geboekt.

Verder heeft de heer Ward Beysen het moeilijk met de opmerkingen van de heer Robert Voorhamme. Die heeft immers gepleit voor normen, contingenten en vergunningen allerhande, ook voor de handels- en dienstenprestaties. Dergelijke maatregelen zijn echter nefast voor de ontwikkeling van de vrije markt. Sommigen menen wellicht dat de vrijwaring van onze economische groei geen doel op zich is, maar daar is hij het niet mee eens.

Hij meent dat de werkzaamheden van de commissie zich moeten beperken tot de Vlaamse bevoegdheden. Spreken over fiscaliteit is daarom niet zinvol. Dit kan enkel in nauw overleg met het federale parlement. Hij verwacht trouwens dat de overheveling van deze bevoegdheden niet gemakkelijk zal verlopen.

De heer Ward Beysen spreekt zijn twijfel uit over de zin van dit debat. Het is te laat om nog werkelijk baanbrekend werk te leveren voor het einde van de regeerperiode. Men kan moeilijk resoluties goedkeuren die bindend zijn voor de volgende regeerperiode. Hij pleit dan ook voor enige omzichtigheid. Het is volgens hem bovendien vermetel om te denken dat men een wezenlijke oplossing voor het probleem kan leveren.

De heer Robert Voorhamme verzet zich tegen het pessimisme van de heer Beysen. Hij vraagt zich af of dit wel is ingegeven door het feit dat deze besprekingen zo laat in de regeerperiode komen, of veeleer doordat sommigen niet bereid zijn zich aan een aantal doelstellingen te binden. Beperkingen opleggen aan de vrije markt komt volgens de heer Voorhamme de efficiëntie ervan ten goede ; duidelijke normen zijn niet in strijd met een efficiënte markt, zoals de voorbeelden uit het buitenland leren. Hij deelt reserves van de heer Ward Beysen niet die in elk geval wil vermijden dat de resolutie die het parlement zou aannemen, een toekomstig parlement zou binden. Dit hoort tot de gewone

gang van zaken : inzake de staatshervorming heeft het Vlaams Parlement toch ook een eisenprogramma voor de volgende regeerperiode klaar. Dit is perfect legitiem en zinvol, op voorwaarde dat de resolutie wordt goedgekeurd door voldoende parlementsleden.

Hij is het evenmin eens met de suggestie van de heer Ward Beysen dat de commissie zich moet beperken tot de Vlaamse bevoegdheden, omdat in dat geval het resultaat van de commissiewerkzaamheden weinig coherentie zal vertonen. Het mobiliteitsbeleid dient coherent te zijn en dus kan men bijvoorbeeld de impact van de spoorwegen of van bepaalde fiscale maatregelen inzake het autoverkeer niet veronachtzamen, alleen maar omdat dit niet tot de bevoegdheid van de Vlaamse overheid behoort. De heer Robert Voorhamme wijst er op dat zelfs inzake maatregelen die onmiskenbaar tot de bevoegdheden van de federale regering horen, de Vlaamse regering een standpunt kan innemen, bijvoorbeeld in het overlegcomité met de federale overheid.

Grote problemen inzake bereikbaarheid spruiten voort uit verplaatsingen met de auto over een korte afstand. Als men deze zou wegnemen, zou men versteld staan over de effecten. Waarom is men niet in staat om hiervoor bepaalde doelstellingen voorop te stellen ? Men kan de normen uit het buitenland als voorbeeld nemen en deze hier invoeren. Vervolgens dient men te kijken wat er nodig is om deze te bereiken en daarvoor het geld op de begroting vrij te maken. De enige manier om een concreet beleid te voeren, bestaat erin om eerst de doelstellingen te formuleren en deze dan in concrete maatregelen te vertalen. De heer Robert Voorhamme heeft echter de indruk dat sommigen zich blind staren op concrete maatregelen voor de korte termijn.

De heer Bruno Tobback beaamt dat er inderdaad een nood is aan doelstellingen op langere termijn. Iedereen weet dat het goederenvervoer over de weg en het personenvervoer met de auto in sterke mate zullen groeien, als men niet ingrijpt. Als men het erover eens is dat men die groei maar moet laten gebeuren en niet moet ingrijpen, zou deze commissie niet zijn samengesteld. Dus moeten er, als eerste onderdeel van de discussie, duidelijke uitspraken over de doelstellingen volgen. Een volgende vraag is welke instrumenten en maatregelen we daartoe willen aanwenden. Het feit dat ongeveer de helft van de verplaatsingen met de auto zich afspeelt over een afstand van minder dan 5 kilometer, geeft te denken. Voor die verplaatsingen bestaan er immers wel alternatieven : in de steden is er het openbaar vervoer, en elders kan men fietsen of te voet gaan. Toch maken mensen hier geen gebruik van om diverse redenen, zoals comfort en veiligheid. Op plaatsen waar alternatieven voor het woon-werkverkeer zoals openbaar vervoer en carpooling onvoldoende aanwezig zijn, moeten deze beter uitgebouwd worden. Deze alternatieven moeten ook gepromoot en financieel aantrekkelijker gemaakt worden. Het autorijden kan ontmoedigd worden, onder andere door de variabele kosten te verhogen.

Volgens de heer Bruno Tobback is het de bedoeling om doelstellingen op lange termijn op te stellen en de instrumenten voor het bereiken van deze doelstellingen te kiezen. Dit veronderstelt een visie op de toekomst en zal volgens hem ook gevolgen hebben voor de volgende regeerperiodes.

De heer Johan Malcorps is eveneens de mening toegedaan dat de commissie zich niet moet beperken tot het formuleren van aanbevelingen voor de volgende regeerperiode. Hij is het verder eens met de meeste elementen die de CVP-fractie voorstelt. Volgens de spreker zijn de voorgestelde structurele maatregelen doorslaggevend voor het slagen van het mobiliteitsbeleid. De tien kortetermijnmaatregelen kunnen al in de volgende regeerperiode uitgevoerd worden. Het gevaar bestaat echter dat men zich beperkt tot die tien maatregelen. Ze zijn aantrekkelijk maar op zich onvoldoende. Op de maatregel over de knelpunten na, gaat hij akkoord, maar hij wil er meer reliëf in aanbrengen.

Volgens de heer Malcorps is de centrale vraag hoe we de mobiliteitsvraag kunnen beheersen zonder afbreuk te doen aan het recht op mobiliteit. Veel verplaatsingen zijn evenwel pseudo-verplaatsingen die vermeden kunnen worden door een ander ruimtelijk beleid. De spreker denkt hierbij aan telewerk of decentralisatie van openbare diensten. Het autogebruik in het algemeen en het zogenaamde autosolisme in het bijzonder kan worden teruggedrongen door fiscale maatregelen of door rijstroken te reserveren. Het huidige beleid haalt niets uit omdat het alleen maar de bestaande verkeersstromen geleidt in de plaats van ze te beperken. De spreker benadrukt evenwel dat hij de auto niet wil bannen omdat die nuttig is voor bepaalde verplaatsingen. De kern van het probleem is evenwel dat er te veel auto's zijn. Daaraan kan worden verholpen door de creatie van een complementaire vervoerskeuze : trein, tram en bus combineren met taxi, of overstapparkings zijn maar enkele voorbeelden. Andere mogelijke oplossingen zijn autodelen en autoarm wonen.

Een volgend punt is de modale verschuiving. Hier maakt de heer Johan Malcorps een onderscheid tussen het personen- en goederenverkeer.

Wat het personenvervoer betreft, is de prijs niet het enige probleem : men kan geen sociaal rechtvaardig openbaarvervoersbeleid voeren met het gebrekkige aanbod. Alleen maar lacunes invullen volstaat echter niet. Men moet ook van de auto overstappen op het openbaar vervoer en kleine maatregelen zullen daartoe niet voldoende zijn. Zo wil de NMBS geen voorstadsvervoer organiseren in Brussel en Antwerpen en legt de verantwoordelijkheid daarvoor bij de gewesten. Hoewel de spreker het niet eens is met deze opvatting, vindt hij dat zowel op federaal als gewestelijk vlak gediscussieerd moet worden over extra middelen, zodat de NMBS en De Lijn meer kunnen doen dan hun materieel onderhouden. Wie gaat de noodzakelijke nieuwe openbaar-vervoerfondsen spijzen ? De komende jaren zal bijkomend geld voor mobiliteit voornamelijk naar openbaar vervoer moeten gaan.

Er is nood aan een verschuiving naar zachte vervoersmodi. Daartoe zijn veiliger fiets- en voetpaden nodig. De bestaande infrastructuur moet worden onderhouden en er moeten nieuwe investeringen komen. Uit de hoorzittingen bleek de noodzaak van moeilijke maatschappelijke keuzes. Het is cynisch dat de keuzes bepaald worden in het licht van het aantal verkeersslachtoffers.

Het vrachtvervoer over de weg moet worden teruggedrongen. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen het vervoer over lange afstand en de distributie tot in stadskernen. Vervoer per spoor en binnenschip moeten worden gestimuleerd. Dit geldt ook voor transport via pijpleidingen, voor zover de veiligheid kan worden gegarandeerd.

De heer Johan Malcorps wil de voordelen van verkeersgeleiding via telematica overwegen. Men moet nagaan wat precies mogelijk is. Anderzijds mogen we niet zomaar nieuwe trends volgen. Dit alternatief zou immers te duur kunnen uitvallen. Het zou echter positief zijn als we via verkeersgeleiding nieuwe wegen kunnen vermijden.

Ten slotte moet een debat worden gevoerd over de prijs : welke financierende maatregelen zijn mogelijk ? Het is ook belangrijk om de besluiten van het Vlaams Parlement in overeen stemming te brengen met die van de federale overheid. Indien men zich beperkt tot de gewestelijke bevoegdheden worden misschien niet de meest efficiënte instrumenten geselecteerd. Een maatregel als rekeningrijden, die wellicht tot de Vlaamse bevoegdheid behoort, zou echter niet de meest efficiënte maatregel zijn : in eerste instantie moeten volgens de milieubeweging de variabele kosten voor autogebruik – accijnzen en de kosten van de brandstof – stijgen. Dan pas kan men rekeningrijden op plaatsen met een hoge congestie invoeren.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis wil nog enkele punten toevoegen. Ten eerste merkt ze op dat het woon-werkverkeer niet eens de helft van alle verplaatsingen uitmaakt. Veel mensen maken geen gebruik van het openbaar vervoer omdat dit niet mogelijk is voor hun werk. Men dient dan ook na te gaan of men niet beter kan ingrijpen in het zogenaamde ontspanningsvervoer. Terwijl het woonwerkverkeer niet afschaft kan worden, kunnen andere verplaatsingen wel in vraag worden gesteld. Ten tweede werd tijdens de hoorzittingen vaak gewezen op feit dat het imago van de voetganger, de fietser en de gebruiker van het openbaar vervoer niet zo goed is. De overheid zou dat kunnen veranderen door bijvoorbeeld een sensibiliseringscampagne te voeren.

Naar aanleiding van de rondetafelgesprekken van minister Daerden, deed een deskundige twee suggesties die gemakkelijk en snel effecten zouden hebben : een ander parkeerbeleid en een verhoging van de variabele kosten. Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis stelt, met betrekking tot de kritische bedenkingen van de heer Doomst over carpoolen, dat het niet de bedoeling is om één oplossing uit te werken die voor alle mensen bruikbaar is. Het is de bedoeling om met alle voorstellen samen, 10 percent minder automobilisten te krijgen, waardoor de fileproblemen opgelost kunnen zijn.

De heer Doomst is van mening dat zijn voorstel een goed compromis vormt tussen de standpunten van de heren Patrick Lachaert en Robert Voorhamme.

De heer Bruno Tobback treedt de heer Doomst hierin bij. Zo is hij het vanzelfsprekend eens met de CVP wanneer die pleit voor een lokatiebeleid en de invoering van het mobiliteitseffectenrapport (MOBER). Maar om zo een MOBER in te voeren, moeten nog altijd de concrete doelstellingen geformuleerd worden. Het valt het de spreker ook op dat tot nu toe nog niemand heeft durven zeggen dat de toename van het autoverkeer ondraaglijk wordt. In de komende tien jaar wordt een stijging van 80 percent in het auto- en vrachtwagenvervoer verwacht. Die zal de congestie doen verdrievoudigen, zodat iedereen de hele dag in de file staat. Zelfs een toename van 30 percent lijkt hem onmogelijk in Vlaanderen. De heer Tobback benadrukt

dat het belangrijk is om duidelijk te weten welke kant men uit wil. Hij stelt voor om het onderdeel bereikbaarheid van de maatschappelijke beleidsnota te laten voorafgaan door een duidelijke inleiding, waarin duidelijk concrete doelstellingen formuleert.

1.2. Basismobiliteit

A. Standpunten van de verschillende fracties

– De heer Johan Malcorps licht een nota met het *Agalev-standpunt* over basismobiliteit toe. Zijn fractie is van mening dat basismobiliteit moet gekoppeld worden aan de bereikbaarheid. Elke woonwijk of -kern moet vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Hiervoor zijn vele motieven, maar het eerste is sociaal : er bestaat in Vlaanderen vervoersarmoede bij de sociaal zwakkeren. Wellicht is het aangewezen zelfs decretaal de minimale voorzieningen vast te leggen. Voorts moet het openbaar vervoer voldoende comfortabel en veilig zijn. Dit weegt immers door bij de keuze tussen openbaar of privé-vervoer, of – bij de sociaal zwakkeren – tussen vervoer en thuisblijven.

Verder heeft ook het prijzenbeleid belang, zij het niet exclusief. De spreker pleit voor het belonen van de trouwe klant, veeleer dan de occasionele gebruiker. Men moet volgens hem een duidelijk onderscheid maken tussen de taken van de gemeenten en die van het Vlaamse Gewest. Het Gewest heeft algemene maatregelen, die gelden voor heel Vlaanderen, als opdracht, zoals bijvoorbeeld de sociale tarifering. De gemeenten kunnen aanvullend hierbij convenants afsluiten ter regeling van plaatsgebonden problemen. Er mag geen afwenteling geschieden van het Vlaamse naar het gemeentelijke niveau. De heer Johan Malcorps geeft nog de volgende voorbeelden van mogelijke algemene voorstellen : binnen het gezin overdraagbare abonnementen, goedkope netabonnementen voor gezinnen zonder auto, gratis openbaar vervoer voor vergezelde kinderen onder de twaalf, goedkopere schoolabonnementen en gratis abonnementen voor mensen met een bestaansminimum of gelijkgestelden.

Ten slotte is hij van mening dat het openbaar vervoer toegankelijk moet zijn voor allen. Het materieel moet aangepast zijn aan gebruikers met buggy's, kinderwagens en rolstoelen. Het openbaar vervoer-op-aanvraag moet veralgemeend en gemoderniseerd worden. De spreker besluit met erop te wijzen dat deze lijst van voorstellen niet exhaustief is. Agalev maakte een selectie van voorstellen waarover eensgezindheid te bereiken is.

– De heer Michel Doomst treedt het standpunt van Agalev grotendeels bij. Hij vindt het echter gevaarlijk om basismobiliteit te verengen tot het openbaar vervoer. De *CVP-fractie* wil een bredere kijk op basismobiliteit hanteren. Het is belangrijk voor een realistisch en betaalbaar aanbod om bepaalde andere modi, zoals de auto, ook in het mobiliteitspatroon te betrekken.

De uitbouw van het mobiliteitsbeleid moet beter op de uitgangspunten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) geënt worden. In het RSV wordt de ruimtelijke invulling van het stedelijke gebied en het buitengebied bepaald. In elk van deze gebieden is de vraag en het aanbod aan basismobiliteit anders. Er is dus nood aan een gedifferentieerde aanpak, afgestemd op de noden van de verschillende gebieden.

Bij de bepaling van basismobiliteit mag de NMBS niet buiten beschouwing blijven. Voor de NMBS is de rendabiliteit op de grote lijnen belangrijk en ze heeft minder oog voor de regionale lijnen. Vlaanderen moet erop toezien dat ook hier het basisaanbod verzekerd is. Voor deze sterkere participatie in de NMBS moet Vlaanderen eventueel zelfs bereid zijn te betalen.

Heel wat gemeenten en provincies doen inspanningen voor mobiliteit. Deze inspanningen moeten gehonoreerd worden. De mobiliteitsconvenants zijn hiervoor een goede basis. De heer Doomst denkt ook aan de formule van de vervoersregio's. Er moet rekening gehouden worden met de lokale vervoersstromen, het lokale woon-werkverkeer, de scholen, de ziekenhuizen, enzovoort. Basismobiliteit moet dus ook door de lokale overheden ingevuld worden.

De heer Doomst is ook voorstander van een doelgroepengericht prijzenbeleid. Hij wil niet zozeer gratis openbaar vervoer maar wel de groepen en categorieën, die dit het meest nodig hebben, doelgericht ondersteunen.

– Voor de heer *Johan Sauwens* is basismobilteit veel meer dan het openbaar vervoer. Nabijheid komt op de eerste plaats. Iedereen zou in staat moeten zijn school of arbeidsplaats te voet te bereiken. Precies daarom vraagt hij in de eerste plaats aandacht voor degelijke voetgangersvoorzie-

ningen. De spreker pleit bovendien voor fietsvriendelijke infrastructuur zodat iedereen – ook in stedelijke gebieden – op een veilige manier kan fietsen.

Volgens de spreker zijn tram en bus pas interessant als ze beantwoorden aan een voldoende geconcentreerde vraag. Omdat inwoners van bepaalde landelijke gebieden enkel op de auto kunnen rekenen, moet het autobezit goedkoper worden. Een auto bezitten is op zich geen probleem, wel het overmatig gebruik ervan. Daarom moet de verhouding tussen de vaste en de variabele kosten, verbonden aan een auto, veranderen. Om zijn stelling te staven verwijst hij naar de situatie in Limburg. In deze provincie rijdt het grootste aantal auto's, omdat de bewoning er niet geconcentreerd is. Wie in Limburg zijn recht op mobiliteit wil laten gelden, moet wel over een auto beschikken.

De taxi neemt volgens de spreker de vierde plaats in. Een taxi is een geïndividualiseerd vervoersmiddel dat voortdurend en op elk moment van de dag wordt aangeboden en dat inspeelt op zeer uiteenlopende vragen. Bovendien betaalt de gebruiker. In België leiden de hoge loonkosten evenwel tot hoge vervoerskosten. Volgens de spreker moeten we zoeken naar goedkoop taxivervoer zodat de taxi kan worden ingeschakeld in de vervoersketen.

Het openbaar vervoer komt voor de heer Sauwens pas op de vijfde plaats. Basismobiliteit is meer dan alleen maar bussen. De spreker wijst er ook op dat voor frequentietabellen geen algemene waarheden gelden. Hij gelooft evenmin in de stelling dat er zo veel mogelijk mobiliteit moet zijn. Omdat iedere vorm van mobiliteit vervuilt, moet de gebruiker de afstand aanpassen en is het niet meer dan logisch dat hij betaalt.

– Ook voor de heer *Ward Beysen* is basismobiliteit meer dan alleen maar openbaar vervoer. Voor de spreker is het uitgangspunt dat elke economische activiteit moet kunnen beschikken over basismobiliteit. Hierbij moet gezocht worden naar evenwicht tussen economische en ecologische belangen, zoniet dreigt de motor van onze welvaart te sputteren. Hij wijst er ook op dat Vlaanderen dit niet helemaal zelf in handen heeft : als doorvoerland moeten wij rekening houden met de concurrentie van onze handelspartners. We moeten er steeds op toezien dat we onszelf niet opzadelen met een onoverbrugbare competitieve achterstand.

De spreker pleit voor optimale personenmobiliteit. Hierbij moet gezocht naar een evenwicht tussen een maximaal aanbod en een minimale druk op de leefbaarheid. Het Agalev-voorstel lijkt hem niet wenselijk en overigens onbetaalbaar te zijn. Over de noodzaak van snellere en stiptere verbindingen is iedereen het eens. De heer Ward Beysen acht verbeteringen aan het openbaar vervoer dus noodzakelijk, zonder daarom te streven naar gratis openbaar vervoer, waarvoor altijd iemand de rekening betaalt. Hij is daarentegen voorstander van een systeem van transportcheques, afhankelijk van het inkomen en van de gezinssituatie, voor diegenen die de overeengekomen vervoersprijs niet kunnen betalen.

Eén van de knelpunten inzake basismobiliteit is het gemeenschappelijk vervoer van de werknemers, georganiseerd door de werkgevers. Hieraan kan enkel verholpen worden met fiscale instrumenten. Dit behoort echter niet tot de Vlaamse bevoegdheden. Sommige mensen zouden overschakelen op het openbaar vervoer indien de abonnementen integraal aftrekbaar zouden zijn. Ook hier is de bevoegdheidsverdeling het grote knelpunt, zo besluit de heer Ward Beysen.

B. Bespreking van de standpunten

– *Basismobiliteit en het openbaar vervoer*

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis gaat voor een groot deel akkoord met de heer Michel Doomst. Basismobiliteit is inderdaad meer dan openbaar vervoer. Anderzijds hebben De Lijn en de NMBS een maatschappelijke opdracht : zij moeten in een voldoende aanbod voorzien. Er zijn een aantal studies gemaakt over wat een voldoende groot aanbod kan zijn. In stedelijk gebied zou iedereen op maximaal 500 meter van de plaats van vertrek en aankomst een halte moeten hebben. Tijdens de week zou hier, tussen 6 en 21 uur en op piekuren, om de 15 minuten een aansluiting moeten zijn, tijdens de daluren om de 30 minuten. In het weekend zou er tussen 8 en 23 uur elk uur een bus moeten rijden. In niet-stedelijke gebieden zou de afstand tussen plaats van vertrek en aankomst en de halte maximaal 1.250 meter mogen zijn. Tijdens de week zou hier, tussen 6 en 21 uur en op piekuren, om de 30 minuten een bus moeten zijn, tijdens de daluren om het uur. In het weekend zou er tussen 8 en 23 uur elke twee uur een bus moeten rijden. Dit lijkt een haalbaar voorstel. Ze verwijst in die zin naar het voorontwerp van decreet over basismobiliteit en had graag vernomen wat de stand van zaken is.

Volgens mevrouw Cecile Verwimp-Sillis is het belangrijk dat de NMBS en De Lijn netnormering invoeren. Voor een gelijkaardige vraag moet een gelijkwaardig aanbod bestaan. Dit is nu nog niet het geval, omdat de buslijnen vaak op historische basis bepaald zijn. Ondanks een gewijzigde economische situatie worden weinig verbindingen afgeschaft of opgestart. Er moet eerst een rechtvaardig basisaanbod worden gerealiseerd, voordat aanvullende stimuli worden gegeven. Agalev stelt een aanbodgericht project voor, maar misschien is een vraaggestuurd project goedkoper. De spreekster weet echter niet in welke mate een aantal studies al beschikbaar zijn.

De heer Johan Sauwens meent dat het de taak van De Lijn en van de NMBS is om een bepaalde vorm van basismobiliteit aan te bieden. De lokale partners kunnen daar wel nog een bijkomend pakket aanbieden. Het zou echter niet correct zijn de financiële implicaties van een bepaald aanbod door te schuiven naar de lokale besturen. Volgens de spreker komt de eis van de basismobiliteit voor alle Vlamingen in botsing met een bepaald tariefbeleid. Iedereen is het erover eens dat een groter aanbod dan het huidige, dat historisch gegroeid is, noodzakelijk is. Zo is er bijvoorbeeld geen openbaar vervoer naar de industriegebieden. Om meer aanbod te realiseren, is er echter meer geld nodig. Op dit ogenblik kent De Lijn een dekkingspercentage van 33 percent. De Lijn heeft 15 miljard frank kosten waarvan er 5 miljard frank gedragen worden door eigen inkomsten, terwijl de gemeenschap 10 miljard frank voor haar rekening neemt. In Nederland is dit dekkingspercentage slechts 25 percent. Het zou volgens de spreker verkeerd zijn het openbaar vervoer gratis te maken voor diegenen die nu al over een goed aanbod beschikken. Op die manier wendt men middelen af die elders – vanuit het standpunt van een betere bereikbaarheid en een grotere verkeersveiligheid – nodig zijn om het aanbod uit te breiden. Een verhoging van het aanbod lijkt de spreker meer prioritair dan gratis openbaar vervoer, wat overigens onbetaalbaar is. De klemtoon op de bereikbaarheid strookt met de logica van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De heer Bruno Tobback wijst er op dat het gratis openbaar vervoer hier niet aan de orde is. Het prijsdebat mag zijns inziens niet verward worden met de discussie over de basismobiliteit. Bij basismobiliteit gaat het om een minimumaanbod aan vervoersmiddelen voor diegenen die geen individueel gemotoriseerd vervoer hebben. Dat is het geval bij meer dan 50 percent van de Vlamingen. Het gaat dus per definitie niet om de wagen, wel om het openbaar vervoer of om andere vervoersmodi, tot en met belbussen of TOV-projecten. Er kan daarbij ook gedacht worden aan voorzieningen voor fietsers en voor voetgangers. We moeten nagaan hoe de basismobiliteit moet georganiseerd worden, wat ze kost en wie ze moet betalen. Er moet dus in de eerste plaats gekozen worden voor meer openbaar vervoer en niet voor gratis openbaar vervoer. Als de criteria van mevrouw Verwimp-Sillis daarvoor gehanteerd worden, dan zou een gedifferentieerd aanbod anderhalf miljard frank kosten.

Het prijsbeleid is volgens de heer Tobback een promotiemaatregel voor het openbaar vervoer. Voor de gemiddelde persoon is het openbaar vervoer niet te duur. Wie al de kosten voor een auto moet dragen, gaat niet nog eens extra betalen om het openbaar vervoer te gebruiken.

De heer Johan Sauwens is het met deze uitspraak fundamenteel oneens en vindt dat de kostprijs in het geheel niet weg te denken is. Een van de stellingen van de vertegenwoordiger van de Nederlandse Rijkswaterstaat tijdens een hoorzitting, was dat men meer dan ooit beseft dat de echte incentives in de kostprijs liggen. De heer Ward Beysen gaat niet akkoord met de opdeling die de voorzitter maakt tussen bezitters en niet-bezitters van een auto : basismobiliteit geldt voor beide groepen.

De heer Bruno Tobback merkt op dat het hier gaat over de kostprijs van onder meer het gebruik van de auto en het rekeningrijden. Dit is een andere discussie. Als men stelt dat mobiliteit in het algemeen te goedkoop is, heeft men het niet over de prijs van een buskaartje.

Ter attentie van de heer Beysen, repliceert hij dat niemand kan beweren dat bezitters van een auto aan vervoersarmoede lijden. Wie over een auto beschikt, kan overal heen. De verplaatsingsmogelijkheden zijn een honderdvoud van diegenen die geen auto bezitten. Hij is van mening dat men inspanningen moet doen voor deze laatsten.

De heer Johan Malcorps herhaalt zijn eerder standpunt dat de verschillende hoofdstukken die in aparte vergaderingen aan bod komen, eigenlijk door elkaar lopen. De problematiek van de basismobiliteit leidt naar het fileprobleem en van daar komt men bij het prijzenbeleid terecht. Het grote probleem is echter de sociale mobiliteit : de vervoersarmoede. Dit probleem kan enkel worden opgelost door mogelijkheden voor fietsers en voetgangers, en voldoende aanbod en aantrekkelijke tarieven. De auto betaalbaarder maken helpt niet :

de autobezitters zijn meestal niet de meest sociaal zwakken.

– *De inbreng van de lokale overheden*

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis meldt dat men ook in het buitenland, bijvoorbeeld in Oostenrijk, voorstander blijkt te zijn van medefinanciering van het openbaar vervoer door de lokale besturen. Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis vult aan dat de lokale overheid met eigen financiering dit basisaanbod kan verruimen. Ze is van mening dat hiertegen ook in Vlaanderen geen bezwaar kan zijn op voorwaarde dat vooraf een eerlijke verdeling tot stand is gekomen. Ze vraagt zich af welke obstakels de invoering van zogenaamde netnormen verhinderen.

De heer Michel Doomst pleit ervoor dat de gemeentebesturen gestimuleerd zouden worden om een visie op hun ruimtelijke ordening en op mobiliteit te ontwikkelen. Pas als de gemeentebesturen een visie op het gebruik van de ruimte en op mobiliteit ter plaatse hebben ontwikkeld, kan men hen zelf verantwoordelijkheid laten nemen en komen tot een coherent mobiliteitsbeleid.

De heer Bruno Tobback beaamt ter attentie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis dat men gelijkheid inzake mobiliteit alleen kan garanderen als er duidelijke criteria worden vastgelegd. Die criteria moeten afhankelijk zijn van het aantal inwoners, van de oppervlakte van het gebied en van het feit of het gaat om een landelijk, stedelijk of randstedelijk gebied. De heer Tobback is het met het pleidooi van de heer Doomst eens, die een betere integratie van de planning van de ruimtelijke ordening en van de mobiliteit voorstaat. Hij ziet niet in hoe een gemeentebestuur een ruimtelijk structuurplan kan maken zonder een visie te ontwikkelen over mobiliteit. Dit is ook gebeurd bij de opstelling van het RSV. Niemand kan daartegen bezwaren hebben, maar het is niet duidelijk hoe de Vlaamse overheid dit precies kan bewerkstelligen, omdat zo een visie op een plaatselijke mobiliteit precies ter plaatse moet groeien. Met het RSV en de mobiliteitsconvenants heeft de Vlaamse centrale overheid de gemeenten alle gelegenheid daartoe gegeven.

Verder is de heer Bruno Tobback het met de heer Sauwens eens dat als de Vlaamse overheid het grootste deel van de kosten draagt voor de organisatie van het openbaar vervoer, deze ook kan beslissen hoe dit geld wordt gebruikt. Zo kan bijvoorbeeld in een decreet worden bepaald waar en wanneer welke bussen rijden.

De heer Doomst merkt op dat gemeenten momenteel niet over een kader beschikken waarin de maatregelen die ze treffen, bijvoorbeeld de beslissing om het openbaar vervoer gratis te maken, geëvalueerd kunnen worden. Men heeft namelijk nog helemaal geen visie op de mobiliteit ter plaatse. Een visie op basismobiliteit moet vanuit de gemeenten groeien. In plaats van bepaalde maatregelen op te dringen, dient men de gemeenten te helpen deze eerst te ontwikkelen door financiële en logistieke steun te bieden, zoals ook voor een gedeelte bij het opstellen van de structuurplannen gebeurt. Pas dan kan men hen als volwaardige gesprekspartners bij alle besprekingen betrekken. Er moet voor de spreker een indeling komen in vervoersregio's : verschillende regio's krijgen immers af te rekenen met specifieke eigen problemen.

De heer Ward Beysen merkt op dat de relatie tussen gemeentebesturen en vervoersmaatschappijen te wensen overlaat. In Antwerpen heeft het bijvoorbeeld jaren geduurd voordat er een busverbinding tot stand kwam met het crematorium, ondanks de grote vraag. De vervoersmaatschappijen hebben immers de gewoonte hun wil op te dringen aan de gemeentebesturen. Door van onderuit te werken zal de betrokkenheid van de gemeentebesturen verbeteren.

Voor de heer Johan Malcorps, aansluitend bij de heer Tobback, moeten de taken van gemeenten en gewest duidelijk van mekaar onderscheiden worden. De gemeenten kunnen het beleid van het gewest aanvullen. Het gewest moet echter een algemeen kader uittekenen. Het gewest mag geen verantwoordelijkheden doorschuiven naar de gemeenten. De heer Johan Malcorps meent dat het niet nodig is om te kiezen tussen een benadering op gewestelijk en gemeentelijk vlak. De visie die van bovenuit wordt ontwikkeld kan heel soepel worden gehanteerd. Concreet betekent dit dat ofwel via algemene maatregelen moet worden gewerkt, zoals meer middelen voor De Lijn of de NMBS, ofwel via mobiliteitsconvenants. Deze convenants moeten echter passen in een algemeen kader.

– *Het instrument van de mobiliteitsconvenants*

De heer Michel Doomst meent dat de werkwijze met convenants de goede richting aanwijst. Hij pleit ervoor dat gemeenten zich zouden organise-

ren binnen een kring van lokale besturen die met ongeveer dezelfde problemen te kampen hebben. Op die manier kunnen zij elkaar steunen en inspireren. Dit verdient de voorkeur boven een situatie waarin elke gemeente apart naar het Vlaamse Gewest stapt. In een dergelijke discussie kunnen zij immers nooit als volwaardige partner optreden. Zonder mobiliteisplan en -visie is die ene losse maatregel die ze dan verdedigen, onvoldoende onderbouwd.

De heer Johan Malcorps is zich ervan bewust dat de toepassing van de mobiliteitsconvenants praktische problemen genereert. Niet alle gemeenten zijn aan elkaar gelijk, zelfs gemeenten van dezelfde grootte en streek zitten niet altijd op één lijn. Als men wacht op een initiatief van onderuit, komt men dus niet gegarandeerd tot een oplossing. Zeker als het om de besteding van gewestelijk toegekende middelen gaat, kan het gebeuren dat de situatie geblokkeerd raakt, waardoor vertraging optreedt en alles bij het oude blijft. Agalev wil de werking van de mobiliteitsconvenants verbeteren door echelonnering.

De heer Ward Beysen vindt de uitvoering van de convenants administratief te ingewikkeld. De lectuur van de bijaktes volstaat om dit in te zien. Er zijn te veel instanties bij betrokken.

De heer Bruno Tobback repliceert dat ook hij gewonnen is voor inspraak, maar dat men toch niet kan verwachten dat het Vlaamse Gewest alles betaalt en verder niets te zeggen heeft over de besteding. Hij geeft wel toe dat het systeem van de mobiliteitsconvenants niet overal even goed werkt. Wel dient een correcte spreiding over heel Vlaanderen gegarandeerd te worden.

De spreker beaamt dat men in Vlaanderen bij herhaling een gebrek aan deskundigheid inzake mobiliteit heeft vastgesteld. Het RSV oefent tegenwoordig een terechte druk uit op de verschillende overheden om op het vlak van de ruimtelijke ordening de nodige deskundigen in dienst te nemen. Ook dit is langzaam gegroeid en niet vanzelf gegaan. De spreker verwacht dat in het mobiliteitsdomein hetzelfde mogelijk is, op voorwaarde dat men de beweging vandaag inzet. Hij merkt op dat de provincies een belangrijke rol kunnen spelen ten aanzien van de vervoersregio's.

– *Conclusies*

De voorzitter stelt vast dat de vergadering het min of meer eens is over de volgende conclusie. Basismobiliteit is meer dan openbaar vervoer, al is dat een van de belangrijke middelen ter aanvulling van wat ontbreekt. Met basismobiliteit bedoelt de commissie dat ieder een minimumaanbod aan vervoer geniet, afhankelijk van de situatie in de streek waar hij woont. Het gemeenschappelijk vervoer moet een zeker aantal verplaatsingsmogelijkheden aanbieden. De vorm die dat aanneemt, kan verschillen van de ene regio tot de andere. Om het basisaanbod te kunnen garanderen en tegelijk de congestie te bestrijden, moet men meer Vlaamse middelen in het openbaar vervoer investeren, die dan eventueel aangevuld worden met geld van andere overheden. Er moeten op gewestelijk niveau criteria worden vastgelegd voor de spreiding hiervan over stedelijke, randstedelijke en landelijke gebieden. De concrete invulling van de besteding hiervan gebeurt per vervoersgebied en de lokale overheden krijgen hierbij inspraak. De voorzitter herinnert er in dit verband aan dat de bestaande mobiliteitsconvenants nu al toelaten dat sommige overheden meepraten.

1.3. Verkeersleefbaarheid

A. Standpunten van de verschillende fracties

– Voor de heer *Johan Malcorps* omvat verkeersleefbaarheid het recht op zuivere lucht, het recht op stilte en het recht op ruimte. De luchtvervuiling door het wegverkeer moet drastisch gereduceerd worden. Hij merkt op dat vaak uit het oog wordt verloren dat ook de automobilist hiervan het slachtoffer is.

Hij onderscheidt drie problemen die ontstaan door luchtvervuiling. Een eerste probleem is de uitstoot van CO_2-gassen die leidt tot het zogenaamde broeikaseffect. Dit wordt veroorzaakt door 20 percent van de totale uitstoot door het verkeer. Hiertegen helpen geen technologische innovaties, maar alleen maatregelen die het autoverkeer verminderen en die mensen in het openbaar vervoer krijgen.

Een volgend probleem is de uitstoot van kankerverwekkende kleine deeltjes, die vooral door dieselvoertuigen wordt veroorzaakt. Dit werd aangetoond door de Koninklijke Academie en de VITO-studie van de heer Leo De Nocker. De OESO merkt in een rapport op dat niet alleen het autoverkeer in België het grootste per hoofd is, maar dat er ook een exponentiële toename van het aantal dieselauto's vast te stellen is. Daarbij komt nog dat het vrachtautoverkeer in België alle records slaat : 77 percent van alle vrachtvervoer gaat via vrachtauto's.

De heer Johan Malcorps vraagt dat er dringend meer onderzoek gebeurt over de gevolgen van het toenemende dieselverkeer en de bijbehorende vervuiling door CO_2 en kleine deeltjes in Vlaanderen. Verder eist hij een immissiegrenswaarde voor dieselroetdeeltjes en pleit hij voor saneringsacties als deze normen gedurende langere tijd worden overschreden. Ook vraagt hij de geleidelijke afbouw van de fiscale voordelen voor dieselauto's tegenover benzineauto's en voor het invoeren van maatregelen die alternatieve brandstoffen stimuleren. Die maatregelen moeten eerst en vooral het gebruik ontmoedigen van voertuigen die het meest vervuilen, met name zware dieselvoertuigen in de stad. Deze maatregelen werden ook bepleit in de resolutie van de heer Joachim Coens die op 30 juni 1997 door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd.

Een derde probleem in verband met de luchtvervuiling is volgens de heer Malcorps de ozonvervuiling die veroorzaakt wordt door smog in de zomer. Het verkeer is verantwoordelijk voor ongeveer de helft van de uitstoot. Voor de stikstofoxiden is er een daling nodig van 35 percent evenals voor de vluchtige organische stoffen (VOS). Op dit terrein zijn er vorderingen geboekt, maar die zijn nog onvoldoende. Een bijzonder probleem is de benzeenvervuiling, waarvan 80 percent veroorzaakt wordt door het autoverkeer. Er is dan ook nood aan een aparte benzeenimmissienorm, zoals die in Nederland bestaat. De heer Malcorps eist maatregelen die milieuvriendelijker autotypes en een milieuvriendelijker samenstelling van brandstoffen stimuleren. Hij wenst dat het Vlaams Parlement zich aansluit bij het standpunt dat het Europees Parlement heeft ingenomen tegenover het zogenaamde Auto/oil-programma dat de Europese Commissie heeft uitgewerkt met de automobielindustrie en de petroleumraffinaderijen. Deze eisen zijn ook opgenomen in de resolutie van de heer Coens.

Bijzondere aandacht verdient volgens de heer Malcorps de vaststelling dat het gewicht van de vervuiling door dieselbussen afhangt van de bezettingsgraad, zoals ook door de Koninklijke Vlaamse Academie werd opgemerkt. Dit kan men aanpakken door een hogere bezettingsgraad of door alternatieve brandstoffen voor bussen. Hij is het bovendien niet eens met de uitlating van Vlaams minister Van Rompuy. Deze greep een studie van het VITO aan, waaruit bleek dat auto's in een file meer vervuilen dan rijdende auto's, om te pleiten voor meer wegen. Snel rijdende auto's vervuilen immers meer dan traag rijdende.

Het probleem van de lawaaihinder, als tweede onderdeel van de verkeersleefbaarheid, wordt volgens de heer Johan Malcorps onderschat. Veertig percent van de Vlamingen wordt sterk gehinderd door lawaai. Het gaat voor het grootste deel over lawaai dat veroorzaakt wordt door het wegverkeer. Normering is dus nodig. Een mogelijke denkspoor is het Lawaaihinderfonds, een idee van minister Baldewijns. Er moet in ieder geval gezocht worden naar nieuwe oplossingen en middelen om deze oplossingen te financieren.

Tot slot wil de heer Johan Malcorps ook het recht op leefruimte benadrukken. Rijdende maar ook geparkeerde wagens nemen leefruimte in, in de eerste plaats de leefruimte van kinderen. Een aantal mogelijke initiatieven zijn : autoluwe straten, een jaarlijkse autoloze zondag, speelstraten tijdens vakanties. Hiervoor zijn zowel op federaal als op Vlaams niveau al een aantal initiatieven genomen, maar deze moeten beter gecoördineerd worden.

– De heer *Michel Doomst* vindt dat de voorstellen van Agalev een goede invalshoek aanbieden. Hij wijst erop dat het eerste punt van deze nota over de zuivere lucht, eerder tot de federale en Europese bevoegdheid behoort. Vlaanderen kan een bijdrage leveren door het verminderen van het aantal auto's. Het gebrek aan stilte en rust is een onderschat probleem waarmee in de toekomst meer rekening moet worden gehouden.

Leefbaarheid houdt ten eerste een kwaliteitselement in. De wegen moeten aangenaam ingericht worden zodat alle deelnemers aan het dagelijks verkeer zich beter voelen. Vlaanderen kan hieraan, in samenwerking met de steden en gemeenten, heel wat doen, onder andere om de buurt van stations leefbaar te maken. Dit kan de mensen ook stimuleren om openbaar vervoer te nemen. Er moet nog heel wat gedaan worden om het straatbeeld aantrekkelijker te maken.

Een tweede aspect is kwantitatief element. Agalev heeft cijfermateriaal naar voor gebracht over hoeveel vuil in de lucht aanvaardbaar is. Het is tekenend dat 10 percent van de voertuigen verantwoordelijk is voor 50 percent van de vervuiling. Verkeersleefbaarheid hangt nauw samen met de veiligheid, ook hiervoor is een goede inrichting van de wegen belangrijk. Dit raakt het aspect bereikbaarheid, al is het terugdringen van het aantal auto's niet zo gemakkelijk.

De heer Michel Doomst vindt dat ook de zachte vervoersvormen moeten gestimuleerd worden. Er moeten meer mogelijkheden komen om verplaatsingen per auto te combineren met andere middelen van vervoer : bijvoorbeeld door het verminderen van de parkeermogelijkheden in de steden en het verbeteren van de park en ride-parkings.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kan de basis zijn om goede keuzes te maken op het vlak van ruimtelijke ordening, die het aantal auto's verminderen. Via de categorisering van de wegen kan de leefbaarheid verbeterd worden. Bij de wegen van een lagere categorie moet meer en meer de nadruk gelegd worden op de woonkwaliteit. Bij wegen van een hogere categorie moet men rekening houden met de doorgangsfunctie.

Er is nog niet veel onderzoek gebeurd naar de aanvaardbare geluidsnormen. Op gewestwegen zijn de aanvaardbare geluidsnormen anders dan op wooneerven. Lawaaihinder is één van de meest verspreide vormen van milieuhinder. Ook de aard van het verkeer, bijvoorbeeld vrachtverkeer 's nachts, kan verschillende hinder veroorzaken. Een aantal mogelijke oplossingen zijn ingrepen in de staat van het wegdek of het invoeren van snelheidsbeperkingen. De inplanting van verkeersdrempels gebeurt echter niet altijd even doordacht en creëert soms problemen voor de leefbaarheid.

– De heer *Ward Beysen* stelt een contradictie vast : enerzijds stijgt het aantal auto's, anderzijds daalt de verkeerscapaciteit. Bij het oplossen van de files moeten we met deze uitersten rekening houden. Voor een goede verkeersleefbaarheid moeten de best beschikbare milieutechnieken aangewend worden, maar hiervoor zijn wij aangewezen op Europese regelgeving. Het zal aan ons zijn om deze regels en richtlijnen te controleren, al meent de heer Beysen dat dit eerder een federale bevoegdheid is.

De spreker is voorstander van het promoten van alternatieve energievormen zoals aardgas en elektriciteit, maar denkt niet dat dit alle problemen binnen enkele jaren zal oplossen. De overheid moet het voorbeeld geven. Sporadische initiatieven zijn onvoldoende. In Antwerpen bijvoorbeeld rijdt slechts één bus op aardgas. De overheidsvoertuigen en het openbaar vervoer moeten op aardgas overschakelen. Vooraleer een omschakeling op elektriciteit mogelijk wordt, moeten er nog een aantal technologische verbeteringen komen.

Ook in de privésector kan het gebruik van alternatieve energie gepromoot worden, onder andere via fiscale stimuli. De heer Ward Beysen onderkent het belang van stilte. Hij vindt het echter eigenaardig dat mensen nog altijd bouwen langs de rand van de autosnelwegen. Het zijn deze mensen die achteraf ook pleiten voor het oprichten van een geluidsmuur. Net zo min als hij zich thuis zou voelen in een maatschappij met camera's, zo huivert hij voor een maatschappij waarin hij tussen geluidsmuren zou moeten wonen. Hiermee moet dus oordeelkundig worden omgesprongen.

B. Bespreking van de standpunten

– *Zuivere lucht*

De heer Johan Malcorps erkent dat sommige maatregelen inzake luchtvervuiling alleen door de Europese overheid kunnen worden genomen. Hij wijst er op dat de gewesten desondanks belangrijke bevoegdheden hebben op het vlak van leefmilieu en gezondheid. De Vlaamse overheid kan een aantal normen opleggen voor de lucht. Als die normen in belangrijke mate overschreden worden en er zich een risico vormt voor de volksgezondheid, is het Vlaamse Gewest ten volle bevoegd wanner het om emissies door de industrie gaat. Wanneer het echter gaat om het wegverkeer, een van de grootste veroorzakers van luchtvervuiling, dan is het Vlaamse Gewest slechts ten dele bevoegd. Als grenswaarden overschreden worden, dan moeten maatregelen genomen worden. De gewesten en de federale overheid werken samen in de Interregionale Cel voor het Leefmilieu en voeren een gezamenlijk actieplan uit tegen de ozonvervuiling en de emissie van kleine roetdeeltjes. Men kan dus heel wat realiseren, maar het moet gebeuren in overleg met de andere gewesten en de federale overheid.

De heer Malcorps wijst erop dat de verkeersbelasting misschien naar de gewesten zal gaan, wanneer bij een volgende staatshervorming de fiscale bevoegdheden ter sprake komen. Dan kan het Vlaamse Gewest zelf beslissen wat de grondslag van deze belasting moet zijn en welk type van auto men fiscaal wil stimuleren. Volgens Febiac moet men de aankoop van nieuwe auto's stimuleren omdat die minder vervuilen. Volgens de heer Johan Malcorps klopt dit, maar betekent dit niet dat dit de enig mogelijke of wenselijke maatregel is. Op dit ogenblik kan het Vlaamse Gewest meten, controleren en aandringen op saneringsnormen. De overheid kan ook het goede voorbeeld geven.

Bovendien herinnert de heer Malcorps aan het voornemen van de leden van de commissie om ook

maatregelen die tot de federale bevoegdheden horen, in de maatschappelijke beleidsnota op te nemen. De commissie moet immers voorstellen doen voor een samenhangend beleid inzake mobiliteit.

– *Recht op stilte*

De heer Johan Malcorps benadrukt dat geluidsoverlast door de Vlaamse overheid aangepakt kan worden, onder meer door fluisterasfalt aan te leggen. Auto's en vrachtauto's moeten geluidsarm gemaakt worden. Zoals de heer Beysen al opmerkte, gaan mensen soms dichter bij de autosnelwegen wonen, omdat wonen in het groen daar nog betaalbaar is. Die mensen kunnen dan ook geen recht doen gelden op geluidsmuren. De meeste Vlamingen worden daar echter buiten hun wil om met geluidshinder geconfronteerd. Het is uiteraard niet mogelijk en niet te betalen om overal geluidsmuren te plaatsen. Het lawaai moet men vooral bij de bron aanpakken, ook al is het effect van preventieve maatregelen gering. Bij een aantal recente mobiliteitconvenants werden normen voor geluidshinder opgenomen, die bepalen vanaf wanneer er ingegrepen moet worden. De heer Malcorps pleit ervoor om dit te veralgemenen.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis wijst er op dat de leefbaarheid ook in het gedrang komt door het luchtverkeer. De luchthavens vallen sinds kort weliswaar onder de Vlarem-reglementering, maar ze dringt er toch op aan dat men ook daadwerkelijk iets doet om de leefbaarheid in en rond bijvoorbeeld Zaventem te verbeteren.

– *Kwaliteit van de ruimte*

De heer Leonard Quintelier erkent dat het Vlaamse Gewest bevoegd is om normen voor maximum toegelaten trillingen, emissie en geluid op te leggen. Hij wijst er echter op dat de verschillende doelstellingen van het mobiliteitsbeleid soms met elkaar in conflict kunnen komen en dat ze dus tegenover elkaar moeten afgewogen worden. Doorgaand verkeer wordt nu vaak vertraagd door bijvoorbeeld verkeersdrempels, maar daardoor nemen trillingen en emissie toe. In een poging om de veiligheid te verbeteren, neemt dus de leefbaarheid af. Als de normen voor trillingen, emissie en geluid overschreden worden, mag men er niet langer voor terugschrikken de aanleg van een rondweg te overwegen. Dan moet men de discussie over het relatieve belang van de vrije ruimte en van de kwaliteit van het wonen, durven aan te gaan.

De heer Bruno Tobback geeft toe dat technologische evoluties tot de bevoegdheid van de federale en Europese overheid behoren. Hij merkt evenwel op dat technologische vooruitgang alleen niet in staat zal zijn alle problemen op te lossen. De huidige auto's zijn veel zuiniger en zuiverder dan vroeger. Het zijn het volume van het autoverkeer en de manier waarop gereden wordt, die het grootste probleem vormen. Daarbij kan de Vlaamse overheid met haar bevoegdheden inzake de kwaliteit van lucht, milieu, geluidshinder, enzovoort wél ingrijpen. Bovendien heeft de commissie zich inderdaad voorgenomen om, los van de bevoegdheidsverdeling, een coherent plan op te stellen voor het mobiliteitsbeleid in de toekomst.

De overheid en vooral de steden en gemeenten dragen volgens de heer Bruno Tobback een grote verantwoordelijkheid : ze moeten het juiste voorbeeld geven, zoals de heer Beysen opmerkte. Zo zouden ze alternatieve brandstoffen voor het openbaar vervoer of voor hun dienstvoertuigen kunnen overwegen. Het is echter aan de overheid zelf om te beslissen of de investering de moeite waard is.

1.4. Verkeersonveiligheid

A. Standpunten van de verschillende fracties

– In zijn uiteenzetting over het hoofdstuk verkeersveiligheid merkt de heer Michel Doomst op dat het probleem van de verkeersveiligheid onderschat wordt in onze hedendaagse maatschappij. Het lijkt alsof de maatschappij zich aan de verschrikkelijke cijfers over weekendongelukken gewend geraakt is. Voor het probleem weekendongevallen is er nog geen witte beweging opgestaan.

Het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen gaat volgens de heer Doomst al twintig jaar lang uit van de belangen van de automobilist. Dit geldt niet alleen voor de overheid : zelfs de ingenieurs lijken niet over de nodige knowhow te beschikken om wegen aan te leggen die voor alle vervoermiddelen geschikt zijn. De overheid moet erop aandringen dat niet langer alles vanuit het standpunt van de automobilist wordt bekeken. Daartoe moet de nodige en aangepaste verkeerskunde verworven worden.

Wanneer er dan een ernstig verkeersongeluk gebeurt, is de reactie van de overheid volgens de heer Doomst al te juridisch : wie is verantwoordelijk en

wie moet opdraaien voor de kosten ? Uit ongevallen worden bijna nooit conclusies getrokken om de inrichting van de weg te verbeteren. Daar moet op korte termijn verandering in komen.

Zowel de gemeenten als het Vlaamse Gewest reageren vaak met grote, dure ingrepen. Vaak is het mogelijk om met kleinere oplossingen ongevallen te vermijden. Door bijvoorbeeld een goede ongevallenanalyse en een optimale samenwerking kunnen met kleinere maatregelen schoolomgevingen veel verkeersveiliger gemaakt worden. Momenteel is daarvoor 50 miljoen frank ingeschreven in de begroting. Dit bedrag kan in de toekomst nog worden verhoogd.

Volgens de heer Michel Doomst moeten de prioriteiten bij de uitvoering van openbare werken nog beter worden geobjectiveerd. Uit de uitleg van de administratie is al wel gebleken dat een volledige objectivering niet mogelijk is. Men werkt echter aan een verdere verfijning. Hierbij moet meer aandacht worden besteed aan het veiligheidsaspect. Bij ingrepen op de gewestwegen moeten de gemeenten en de gebruikers beter worden betrokken, via een diepgaander openbaar onderzoek. Een en ander blijft nog te vaak een discussie tussen technici.

Het federale en het gewestelijke niveau moeten op het vlak van verkeersveiligheid beter op elkaar worden afgestemd. Blijkbaar is mobiliteit geen federale prioriteit. Er moet druk uitgeoefend worden op het federale niveau.

De heer Michel Doomst meent dat de gemeenteen de gewestwegen vandaag nog te strikt gescheiden zijn. Gemeente en gewest moeten op een creatievere wijze met elkaar samenwerken. De indeling in gewestwegen is voor verbetering vatbaar. In de toekomst moeten beide beleidsniveaus elkaar beter steunen. Vaak zorgt de gewestweg in een gemeente voor de grootste overlast en verkeersonveiligheid. De gemeenten moeten het gewest steunen om bepaalde prioriteiten te realiseren, én vice versa. Vaak loopt er parallel met een gewestweg een rustiger gemeenteweg. Om de voetgangers en fietsers ervan te overtuigen de gemeenteweg te kiezen, zijn er maatregelen nodig om die gemeenteweg verkeersvriendelijker te maken. Hier kan het gewest bijspringen. Omgekeerd kan een gemeente ingrepen op gewestwegen prefinancieren.

– De heer *Ward Beysen* is het eens met dokter Beaucourt : indien het aantal verkeersdoden op 5 jaar tijd kan worden gehalveerd, moeten we dat ook proberen te doen.

Volgens de spreker moet verkeersveiligheid in het plenaire debat over mobiliteit een centrale plaats krijgen. De overheid slaagt er te weinig in om de weggebruikers op dit punt bewust te maken. Er is nood aan een repressieve aanpak. Razzia's helpen niet : er treedt immers gewenning op bij de automobilisten. Verkeersagressie kan alleen worden beteugeld dankzij een krachtdadig optreden, via snelrecht en alternatieve straffen. We moeten inventief zijn. Zo moeten jongeren aan de uitgang van risicoplaatsen als discotheken, de kans krijgen om preventief te blazen. Ook voor medicatie en drugs is preventieve controle mogelijk.

Ook op het vlak van verkeersopvoeding en het halen van het rijbewijs dringen zich maatregelen op. De VLD is voorstander van een tijdelijk rijbewijs voor jonge chauffeurs gedurende drie jaar. Als binnen deze periode geen zware overtredingen werden vastgesteld, kan het rijbewijs worden verlengd, anders volgt de intrekking. Bij de toekenning van het rijbewijs moet worden nagegaan of dat medisch verantwoord is en deze test moet om de vijf jaar worden herhaald. Dit heeft niets te maken met betutteling, maar alles met een preventief optreden.

De heer Ward Beysen is het ermee eens dat de zachte weggebruikers een betere bescherming verdienen, maar ze moeten tegelijk op hun plichten gewezen worden. Fietsers rijden vrijwel overal in beide rijrichtingen, terwijl dit geen algemene regel is. Er is overigens in het algemeen te weinig controle van tweewielers. Al te vaak rijden zij zonder de vereiste kentekens en zonder licht.

De overheid moet verder de signalisatie verbeteren : er zijn te veel verkeersborden en ze zijn vaak te weinig aangepast aan de veranderde verkeerssituaties. Op de Antwerpse ring bijvoorbeeld staan nog altijd dezelfde borden als vijftien jaar geleden. Wat de wegenwerken betreft, gaat de heer Ward Beysen grotendeels akkoord met de heer Michel Doomst. Alleen meent hij dat de bepleite wisselwerking tussen gewest- en gemeentewegen, technisch en administratief moeilijk ligt.

Ten slotte pleit de spreker voor een verbeterde toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Die is op dit moment problematisch en wordt dit des te meer naarmate de gemiddelde leeftijd van de bevolking stijgt.

– De heer *Johan Malcorps* vindt veiligheid net zo belangrijk of zelfs belangrijker dan bereikbaarheid. Volgens hem denken de meeste fracties er net zo over. Om die reden moet veiligheid centraal staan

in de toekomstige inspanningen voor de infrastructuur. Dit is al te weinig het geval in de zogenaamde objectieve behoeftenanalyse die op dit ogenblik gehanteerd wordt ter bepaling van de prioriteiten op dat vlak. Zijn er echter wel voldoende middelen om tegelijk de veiligheid en de bereikbaarheid te verbeteren ? De spreker vreest van niet : zelfs de zwarte punten komen op een wachtlijst terecht. Een rangorde opmaken van plaatsen waar doden of zwaargewonden zijn gevallen, is al te cynisch. De heer Malcorps wil graag weten hoeveel geld er nu eigenlijk precies nodig is om de zwarte punten binnen een redelijke termijn veiliger te maken. Investeringen in fiets- en voetpaden zijn prioritair, omdat de gebruikers ervan de eerste verkeersslachtoffers zijn. Allereerst dienen de zwarte punten aangepakt te worden.

De spreker pleit verder voor een veralgemeende aanleg van vrije fietsbanen langs verbindings- en doorgangswegen, waar de maximumsnelheid van het autoverkeer hoger ligt dan 30 kilometer per uur. Voorts is er behoefte aan een fietsnetwerk voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, dus niet alleen voor wielertoerisme. Initiatieven ter bevordering van een veilige schoolomgeving, zoals fietspooling, moeten ondersteund worden.

Overdreven snelheid is een van de belangrijke oorzaken van ongevallen. Daarom is de heer Malcorps voorstander van snelheidsbeperkende maatregelen, eventueel toegespitst op het piekuurverkeer. Zij zijn bovendien gunstig voor de wegcapaciteit. Hij is er zich wel van bewust dat zinloze maatregelen een averechts effect kunnen sorteren. Voorts ziet hij veel in het idee van de Koninlijke Academie om het gedoogpercentage van tien percent ten aanzien van snelheidsovertreding af te schaffen. Een aanpassing van de maximumsnelheid op de snelwegen is eveneens het overwegen waard, al moet men beseffen dat de maxima nu al niet gerespecteerd worden. Verder moet de zone 30-regeling veralgemeend worden in woonwijken en het rijbewijs met punten onverkort ingevoerd. Ook de verlaging van de alcoholgrens is een goede zaak, al is het succes hiervan afhankelijk van de controles. Wat de vrachtwagens betreft, pleit de spreker voor een – desnoods plaatselijk – inhaalverbod, zondags rijverbod en een beperking van de toegang tot woonwijken. Ten slotte moet de opvang van verkeersslachtoffers verbeterd worden, zowel op federaal als op gewestelijk niveau.

B. Bespreking van de standpunten

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis wil reageren op het pleidooi van de heer Ward Beysen voor de responsabilisering van de sterke weggebruiker. Hiervoor bestaat reeds een wettelijk instrument, namelijk het rijbewijs met punten. Zij wil dit zo vlug mogelijk operationeel maken, aangezien het in de ons omringende landen zeer effectief blijkt te zijn.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis merkt ten aanzien van de heer Michel Doomst op dat ze aan minister Stevaert de vraag over inspraak van de bevolking inzake de wijzigingen aan een wegdek reeds heeft gesteld. De minister heeft geantwoord dat deze inspraak er is, maar dat deze lokaal dient georganiseerd te worden. Dit is de verantwoordelijkheid van de burgemeester en niet van het Gewest. De minister verschuilt zich, volgens de spreekster, achter de autonomie van de gemeenten.

De spreekster wijst er op dat, met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, er ook een probleem is met de opstap op de trein, meer bepaald de hoogte van het perron. Vooral oudere mensen hebben hier moeite mee. Mevrouw Verwimp-Sillis stelt vervolgens vast dat verhoogde fiets- en voetpaden weinig problemen veroorzaken voor de veiligheid van de zwakke weggebruikers. Als deze echter op hetzelfde niveau van de rijweg liggen, neemt de onveiligheid toe. Ze stelt voor om de voet- en fietspaden, ook bij contact met de rijweg, verhoogd aan te leggen zodat er een hindernis wordt gecreëerd voor de wagen. Deze drempel vergroot het veiligheidsaspect.

De heer Johan Malcorps is er voorstander van dat de gemeenten in overleg met het Gewesten afspraken maken, maar eveneens dat de verantwoordelijkheid van het Gewest voor zijn wegen duidelijk moet blijven. Dit houdt ook in dat er voldoende middelen moeten zijn, zodat deze kunnen ingezet worden als het nodig is. De gemeenten kunnen uiteraard ook initiatieven nemen, maar men mag de rangorde niet overhoop halen. Bovendien rijst de vraag aan welke voorwaarden een weg moet voldoen om aan de gemeenten te worden overgedragen. Een objectieve behoefteanalyse valt wellicht niet samen met de investeringsmogelijkheden van de gemeenten.

De heer Michel Doomst verduidelijkt dat het de bedoeling van zijn voorstel is om een vorm van

prefinanciering in te voeren. Het gewest stelt zich borg en draagt de uiteindelijke financiële verantwoordelijkheid. Op die manier kunnen de zogenaamde zwarte punten sneller weggewerkt worden. De heer Doomst is van mening dat men de inspraak van de bevolking inherent moet maken aan de structurele ingrepen die door het Gewest gebeuren. Hij merkt ook nog op dat er, naar analogie met het economisch Planbureau, een mobiliteitsplanbureau nodig is, dat nagaat welke de implicaties zijn van de gemaakte keuzes. Om de karige middelen tegen elkaar af te wegen is er voor de spreker nood aan zo een beleidsinstrument.

De heer Bruno Tobback merkt op dat er altijd geld te weinig zal zijn. Het is een illusie om te stellen dat men alle veiligheidsproblemen kan oplossen. Hij wijst er verder op dat de heer Doomst in theorie gelijk heeft, maar niet in de praktijk. De realisaties van het Planbureau zijn vaak betwistbaar. Bovendien bestaat er binnen de administratie een mobiliteitscel en is men in een aantal gemeenten bezig met multimodale verkeersmodellen die vaak ter discussie staan.

De commissie Mobiliteit kan beslissen dat er meer middelen nodig zijn, maar het is onmogelijk om deze te berekenen, zo stelt de heer Bruno Tobback ter attentie van de heer Carl Decaluwé. De kost is immers afhankelijk van een combinatie van factoren. Het stellen van de prioriteiten en dus het inzetten van de middelen dient op een duidelijke en objectieve manier te gebeuren. Een prioriteit kan bijvoorbeeld zijn om de verschillende modi van elkaar te scheiden. De discussie is echter moeilijk in cijfers te vatten. Men kan het beleid niet verwetenschappelijken, zo treedt de heer Tobback het standpunt van de heer Beysen bij.

De heer Bruno Tobback is het eens dat de meest gevaarlijke punten op objectieve wijze bepaald worden. Dit is niet gemakkelijk : moeten bijvoorbeeld de kruispunten geselecteerd worden waar de laatste jaren de meeste ongevallen gebeurd zijn of eerder de kruispunten die potentieel het gevaarlijkst zijn, onder andere in de buurt van scholen ? Men is al begonnen om deze punten te bepalen maar er moet nog een politieke discussie gevoerd worden om het gewicht van de verschillende criteria te bepalen.

De plaatselijke bevolking hecht er weinig belang aan of het Vlaamse Gewest danwel de gemeente de weg beheert. Deze opsplitsing blijft wel belangrijk om de verantwoordelijkheid te bepalen. Door overleg, eventueel via de convenants, zijn betere afspraken mogelijk, onder andere over de prioriteiten. Het feit dat gemeenten geld ter beschikking stellen, mag geen herschikking ten nadele van andere gemeenten met zich mee brengen.

De heer Johan Malcorps stelt dat zijn fractie ook voor bodemsanering een regeling van prefinanciering door de gemeenten heeft voorgesteld. Binnen de planning van het Gewest, kan het dat een gemeente een bepaalde ingreep vervroegd laat uitvoeren. Via afspraken binnen de convenants is prefinanciering door de gemeenten mogelijk. Een gemeente kan dit echter enkel als er een degelijk referentiekader aanwezig is.

VERSLAGEN VAN DE HOORZITTINGEN

Vergadering van donderdag 25 juni 1998

Gedachtewisseling met de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de nota "Nu beslissen of later stilstaan"

Hoorzitting over de algemene vraagstukken en tendensen inzake mobiliteit met de heer ir. Reginald Keygnaert, directeur van de mobiliteitscel van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

De heer Jan Penris : Ik stel vast dat er in de persmededeling sprake is van een commissie en niet van een commissie ad hoc. Dit kan een woordenkwestie zijn, maar het heeft belangrijke politieke consequenties. Als het zou gaan om een echte commissie, zou het Vlaams Blok immers het voorzitterschap moeten hebben waargenomen. Ik betreur dat die dubbelzinnigheid blijft bestaan. Omdat het Vlaams Blok niet kleinzielig is, mag de commissie niettemin van ons een constructieve medewerking verwachten.

Verder wil ik nog enige duidelijkheid over de positie van de fractiemedewerkers. Ik zou erop willen aandringen dat er samen met de medewerkers telkens een lid van de fractie aanwezig zou zijn. Op die manier kunnen we vermijden dat commissieleden afwezig blijven en hun medewerkers afvaardigen.

De voorzitter : Er is in de mededeling sprake over een commissie die als taak heeft een themadebat te organiseren. Dit betekent volgens het Reglement per definitie dat het gaat om een commissie ad hoc. Wat de positie van de medewerkers betreft, reken ik op de goede wil van de fracties. Aangezien dit een openbare vergadering is, kan ik niemand verbieden aanwezig te zijn.

De heer Michel Doomst : Ik vind het belangrijk om vanaf het begin goede afspraken te maken. Het verwondert me dat minister Baldewijns zijn beleidsvisie reeds in de pers heeft bekendgemaakt. Ik dacht dat het de afspraak was om te vertrekken van een objectief overzicht van de stand van zaken, zodat het parlement een beleidsvisie, uitgewerkt door deze commissie, aan de regering kan voorstellen. We kunnen niet omgekeerd te werk gaan. Bovendien moeten we na de stand van zaken, concrete voorstellen naar voren brengen. De mensen hebben geen behoefte aan grote beleidsvisies, maar willen weten wat we nu effectief gaan doen.

De voorzitter : Ik wil duidelijk stellen dat we aan de minister hebben gevraagd om een stand van zaken op te maken. Het was de opdracht van de minister en van de administratie om een stand van zaken op te maken van de problemen en initiatieven terzake. Dat de minister daarbij zijn eigen beleidsvisie verkondigt, lijkt me vrij evident. Wat de commissie ad hoc met deze visie doet, is onze zaak.

Na de toelichting door minister Baldewijns bij zijn nota "Nu beslissen of later stilstaan", zal de heer Keygnaert de algemene problemen en tendensen inzake mobiliteit bespreken. Nadat we beide sprekers hebben gehoord, kunnen we een gedachtewisseling houden.

Minister Eddy Baldewijns : Vooraf wil ik de commissie ad hoc succes toewensen bij haar werkzaamheden.

Ik leg er de nadruk op dat de nota die ik heb verspreid, geen beleidsdocument is dat aan de regering is voorgelegd. Men moet de tekst eerder bekijken als mijn bijdrage aan het debat dat later in deze commissie ad hoc zal worden gevoerd. Het gaat om een aantal suggesties en mogelijkheden waar we graag uw reactie op krijgen zodat we daarmee later rekening kunnen houden. Ik hoop dat deze commissie ad hoc voor u even leerrijk zal zijn als voor mij. Een goede samenwerking tussen parlement en regering is immers heel belangrijk.

Mobiliteit is een van de grote problemen van onze maatschappij. Een van de uitgangspunten van deze nota is dat het bereikbaarheidsprobleem in grote mate voortvloeit uit het feit dat het autoverkeer op de weg toeneemt en de capaciteit van de wegen onvoldoende is, terwijl de andere vervoersmiddelen wel voldoende capaciteit hebben, maar te weinig bezet zijn. Door het bereikbaarheidsprobleem kunnen niet alleen de economische centra in moeilijkheden geraken, ook burgers kunnen zich moeilijk op een gewone manier verplaatsen. We stellen vast dat de problemen zich vooral in de grotere agglomeraties voordoen.

In grotere centra worden wij geconfronteerd met grotere ontoegankelijkheid. Uit de multimodale modellen blijkt dat de problemen op middellange en lange termijn nog scherper zullen worden. Dit is vooral in Antwerpen heel duidelijk. De multimodale modellen tonen ook aan dat nieuwe infrastructuurwerken maar een zeer beperkte oplossing bieden. Zo kan men bijvoorbeeld de aanleg van ringwegen in vraag stellen. Als we iets willen doen, zullen we als overheid niet alleen het aanbod moeten vergroten, maar ook de vraag aanpassen.

Deelnemen aan het verkeer is geen doel op zich, maar het feit dat men door de vervoersongelijkheid niet kan deelnemen aan het verkeer, leidt tot uitsluiting uit de maatschappij en schaadt de ontwikkeling van het individu. Een kwart van de Vlaamse gezinnen heeft geen wagen, daartegenover staat dat veel gezinnen twee wagens hebben. We mogen dergelijke ongelijkheden niet uit het oog verliezen. Is het recht op mobiliteit een fundamenteel recht ? Hoe kunnen we dit recht inhoud geven ?

De onveiligheid en de toenemende onleefbaarheid van het verkeer zijn een probleem. In de omliggende landen zijn de cijfers over ongevallen, hoe men ze ook berekent, beter dan bij ons. We zullen dit verder moeten onderzoeken. De economische gevolgen bedragen 2 percent van het Bruto Regionaal Product. Maar het menselijk leed valt niet te becijferen. Ondanks de vele inspanningen die al door verschillende instanties worden geleverd, is de verkeersleefbaarheid niet overal gegarandeerd. Ik stel voor om een bijzonder luik in te lassen over de onleefbaarheid van het verkeer en de gevolgen voor de samenleving. Onder het thema van de onleefbaarheid van het verkeer horen problemen, zoals geluids- en milieuhinder en het feit dat bepaalde wegen als een barrière functioneren in de gebieden die ze doorsnijden, thuis.

Eén van de belangrijke bestuurlijke problemen is het optreden en de maatregelen van de verschillende instanties : dit gebeurt niet gebundeld, maar veeleer versnipperd. Toch proberen we al met andere overheden samen te werken. Dankzij de mobiliteitsconvenants die we afsluiten met zeer verschillende instanties, krijgen de financiële inspanningen en het voorbereidend werk extra effecten en krijgen de maatregelen meer steun in de maatschappij. De mobiliteitsconvenants worden in het algemeen gunstig onthaald. Nu hebben ongeveer 194 van de 308 Vlaamse gemeenten een algemeen convenant ondertekend. Dit betekent dat men concreet een mobiliteitsplan opstelt en dus over de problemen nadenkt. Voor bepaalde aspecten van het mobiliteitsplan, werkt men samen met andere gemeenten. We willen meer continuïteit in het beleid.

We moeten de mobiliteit ook aanpakken met zorg voor een duurzame ontwikkeling. Daarover werd al uitvoerig gedebatteerd in een andere commissie, die weliswaar nagenoeg dezelfde leden telt als deze commissie ad hoc. Mobiliteit is immers een belangrijk aspect van de ruimtelijke ordening. De categorisering van wegen en waterwegen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) – en als men het doortrekt ook van de spoorwegen – was mee ingegeven door deze zorg. De grote lijnen voor de toekomst werden daarmee uitgezet. Een duurzaam mobiliteitsbeleid moet ook de verplaatsingsbehoeftes beheersen en dat betekent dat we ook moeten kijken naar de economische en sociale behoeften. Er is dan ook een samenhangende, integrale benadering nodig die oog heeft voor de economische ontwikkeling, de problematiek van de steden en de milieuaspecten. Het RSV is daarbij een eerste stap.

We hebben ons niet beperkt tot vrome wensen en plannen. We hebben een aantal concrete doelen voor ogen. Zo moet de bereikbaarheid van de economische knooppunten en van de internationale poorten op een selectieve manier worden gegarandeerd. Dit werd al gedeeltelijk vertaald in het zogenaamde bundelingsprincipe van het RSV. Uitbreiding en verbetering van de verkeersinfrastructuur is niet zinvol, als niet tegelijk de vraag naar vervoer wordt aangepakt, maar we kunnen ook niet voorbijgaan aan de positie van Vlaanderen. Het probleem stelt zich ook in heel wat andere West-Europese landen. Vlaanderen is echter een distributieland en de spil van Europa en wordt hierdoor geconfronteerd met een intens gebruik van de verkeersinfrastructuur. In Vlaanderen liggen bovendien enkele belangrijke internationale poorten en dat heeft consequenties voor wat de verbindingen met het hinterland betreft. Bij de aanleg van infrastructuur werd niet altijd rekening gehouden met de economische groei en onze rol als distributieland.

Onze administratie heeft in 1997 al die streefdoelen geformuleerd in het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen. Dit belangrijk document noemt vier strategische doelstellingen op en werkt ze uit : op een selectieve wijze moet de bereikbaarheid van de economische knooppunten en van de poorten gewaarborgd worden ; de verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle doelgebieden moet op een selectieve en billijke manier gewaarborgd blijven ; de verkeersleefbaarheid moet minstens op het huidige niveau blijven ; en de daling van de verkeersonveiligheid moet verder gaan.

De heer Johan Sauwens : Wat is het statuut van dit document ? Het werd meegedeeld aan de regering, maar keurde die het ook goed ?

Minister Eddy Baldewijns : Het document dat ik heb rondgedeeld is mijn persoonlijke bijdrage tot het debat.

De heer Johan Sauwens : Ik had het over het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen.

Minister Eddy Baldewijns : Dat heb ik voorgelegd aan de regering.

De heer Johan Sauwens : Maar werd het ook goedgekeurd ?

Minister Eddy Baldewijns : Er werden geen opmerkingen geformuleerd, er is dus geen discussie gevoerd.

De heer Ward Beysen : Wat is dan het gevolg ?

Minister Eddy Baldewijns : Dit document heeft dan hetzelfde statuut als een beleidsbrief of een beleidsnota van een minister.

De heer Jan Penris : Er verscheen vanmorgen een interview met de minister in Gazet van Antwerpen ; zijn zijn verklaringen daar de standpunten van een SP-militant of van een minister in naam van de regering ?

Minister Eddy Baldewijns : Een interview wordt afgenomen van een individu. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar de achtergrond.

De doelstellingen van het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen staan in dit debat opnieuw centraal. Dat document is al ruim een jaar bekend en er is kans genoeg geweest om erover te discussiëren. Om de vier streefdoelen te bereiken zijn zeven kritische succesfactoren nodig : het beheersen van de mobiliteitsvraag ; het aanpassen van het vervoersaanbod zodat men gebruik gaat maken van andere vervoermiddelen dan nu ; het herinrichten en hergebruiken van de beschikbare verkeersinfrastructuur vanuit vastgelegde categorieën ; het incorporeren van milieuoverwegingen en verkeersveiligheidszorg in het transportbeleid ; het maken van bindende afspraken op basis van een beheersgericht transportbeleid ; het creëren van een steun voor ons beleid in de maatschappij door gerichte communicatie, vorming en dialoog ; en het versterken van de effectiviteit en efficiëntie van de overheidswerking. We moeten hier vandaag niet dieper op ingaan.

We hebben geprobeerd een inventaris van discussiepunten op te stellen met elementen om de leefbaarheid te verhogen en de concentratie van verkeersongevallen aan te pakken. Zo stellen we voor om te vertrekken van een behoefteanalyse om de knelpunten te detecteren, de provincies meer bij het beleid inzake mobiliteit te betrekken, de zone 30-gebieden uit te breiden, de snelheidsbeperkingen te handhaven en te verlagen, de snelheidsbeperkingen te uniformiseren, educatie en voorlichting te organiseren, en vervoer- en verkeerssystemen uit te werken om de diverse elementen onder controle te krijgen.

In de nota wordt ook aandacht besteed aan de geleiding en de beheersing van de mobiliteit : beperk de noodzaak om een verplaatsing te maken en de lengte van een verplaatsing, bevorder het niet-gemotoriseerd verkeer, bevorder het gebruik van gemeenschappelijk vervoer en carpooling, verschuif het verkeer, weg van de piekuren en van de gecongesteerde locaties, en beperk de vertragingen in het verkeer. Het is niet mijn opdracht om mij uit te spreken over deze punten : het zijn niet meer dan suggesties.

Een belangrijk deel van het document handelt over het garanderen van de selectieve beschikbaarheid. Daartoe zijn er ook weer verschillende mogelijkheden. De fiets kan onder meer gestimuleerd worden door een verplichte fietsvergoeding, door een wijziging van het verkeersreglement, of door de uitbouw van een bovenlokaal fietsroutenetwerk. Daarnaast komt ook hier het bevorderen van het carpoolen ter sprake. Om het multimodaal vervoer uit te bouwen is er nood aan overstapplaatsen en stadsdistributiecentra aan de rand van de stad. Daarnaast is er nood aan terminals voor intermodaal transport, met vooral aandacht voor de mogelijkheden van vervoer over water. Hiervoor zijn er reeds dit jaar kredieten. Als men een verschuiving naar andere vervoersmodi wil bewerkstelligen, is er immers accommodatie nodig.

In het laatste deel van de nota worden suggesties gedaan om het werk van de overheid te verbeteren. Er zijn recent veel discussies over mobiliteit en steeds valt op dat in deze problematiek erg veel instanties en groeperingen advies willen geven en dat dit advies dat niet altijd gelijk loopt. Moeten we niet stilaan denken aan de oprichting van een mobiliteitsraad (MORA), die de advisering kan bundelen en die geconsulteerd kan worden ? Zo een raad wordt al voorbereid door de administratie, maar om de idee eventueel verder uit te voeren, wachten we het standpunt van het parlement af.

Wij moeten ook nadenken over vervoersmanagement op zich. We hebben het wel over het vervoersmanagement bij bijvoorbeeld De Lijn, maar zo'n management kan er ook komen bij allerhande bedrijven. Er zijn al inspanningen geweest om dit te bevorderen, bijvoorbeeld met de bedrijfsvervoersplannen. Misschien zijn er eerst voorafgaan-

delijke maatregelen nodig vooraleer het bedrijfsvervoersmanagement kan uitgebouwd worden : ik denk aan maatregelen inzake bedrijfswagens, kostenvergoeding van woon-werkverkeer, beloningen voor het voeren van een bedrijfsvervoersmanagement. We mogen echter niet de illusie hebben dit te kunnen opleggen aan de bedrijven ; het moet zeker en vast in fasen worden opgebouwd.

Verder moeten we nadenken hoe de basismobiliteit moet uitgebouwd worden. Moeten er specifieke regels komen ? Moeten we dit doorschuiven naar de vervoersmaatschappijen ? Wij geven geen oplossingen, wij brengen alleen enkele mogelijkheden aan. Tenslotte moeten de prioriteiten inzake financiering gesteld worden, en moeten we ons ook afvragen of ze in een decreet moeten vastgelegd worden.

De heer Reginald Keygnaert : Er is me gevraagd bij de aanvang van de werkzaamheden van deze commissie enige wetenschappelijke gegevens, zeer breed opgevat, toe te lichten. Omdat het tijdsbestek kort is, zal ik het niet hebben over het goederenverkeer, maar focussen op het personenverkeer. De administratie heeft onderzoek gedaan als basis voor het strategisch plan, en ik zal daaruit enkele cijfers lichten. Een van de problemen die de mensen het meest bezighouden, is dat van de congestie. Hoe gaat dit evolueren ? Welke oplossingen zijn er voorhanden, en wat zijn de effecten van bepaalde maatregelen ?

Over de manier waarop de Vlamingen zich verplaatsen hebben we al heel wat enquêtes gevoerd, en wij zullen die blijven voeren om continu over nieuwe gegevens te kunnen beschikken. Vlamingen verplaatsen zich om allerlei redenen. We zijn geneigd te denken dat het woon-werkverkeer daarvan de belangrijkste reden is, maar dat blijkt niet zo te zijn : woon-werkverkeer en zakenverkeer zorgen maar voor 19 resp. 5 percent van de verplaatsingen. Het woon-werkverkeer vindt natuurlijk wel het meest in de spitsuren plaats. Als we de gemiddelde afstand van de verplaatsingen bekijken, dan zien we dat die voor woon-werkverkeer 8,4 kilometer bedraagt. Het gevaar van statistieken is wel dat men alle verschillen vervlakt, en dat korte verplaatsingen het gemiddelde naar beneden halen. Alle verplaatsingen samen zorgen wel voor 187 miljoen kilometers per dag. Belangrijk is ook te zien met welk vervoermiddel de verplaatsingen gedaan worden, en dat is er toch wel een problematisch punt : 72 percent van het woon-werkverkeer gebeurt met de wagen, 63 percent als bestuurder en 9 percent als passagier. Ook valt hier de zwakke score van het openbaar vervoer op : slechts 17 percent. Ook bij verplaatsingen om andere redenen scoort de wagen steeds het hoogst.

Volgende factoren hebben invloed op de persoonlijke mobiliteit : de stijgende ruimtelijke spreiding van onze activiteiten en hun schaalgrootte, het groeiende aantal inwoners en de verdeling per leeftijdscategorie. Het is wel zo dat de vraag naar mobiliteit in elke categorie toeneemt. Voorts : het stijgende aantal huishoudens, het autobezit per gezin, de aard van de werkgelegenheid, de ontwikkeling van de koopkracht en het reële vrij besteedbare inkomen van de modale werknemer.

Automobiliteitsproductie is bovendien sterk sociaal gedifferentieerd. Maar liefst 60 percent van alle Vlaamse huishoudens heeft één wagen. Niet minder dan 21 percent heeft er zelfs twee. In 1996 had 16 percent van alle Vlaamse huishoudens geen wagen. Van de alleenstaanden waren er dat 54 percent.

In 1994 werd er op een gemiddelde weekdag tijdens de avondspits 8,529 miljoen kilometer per auto afgelegd, en 3,080 miljoen kilometer met het openbaar vervoer. De modal split bedraagt 65 percent auto tegenover 35 percent openbaar vervoer. Tegen het jaar 2010 dreigt het aantal reizigerskilometers per auto nog met de helft toe te nemen. Het aantal reizigerskilometers met het openbaar vervoer zal met 30 percent toenemen. Ondanks de huidige inspanningen zal de modal split nauwelijks wijzigen : 67 percent per auto tegenover 33 percent met het openbaar vervoer.

Het gemiddeld aandeel van de vrachtwagens in het verkeer bedraagt 8 percent. Gezien de grotere hinder die vrachtwagens veroorzaken, komt dit overeen met een personenauto-equivalent van 15 percent. Het autoverkeer zal jaarlijks met 2,6 percent toenemen, het openbaar vervoer met 1,7 percent. Dit kan uiteraard niet zonder gevolg blijven. Als het beleid niet wordt omgegooid, zal congestie optreden in de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent. De toekomstige problemen kunnen we nu eigenlijk al opmerken in de Vlaamse Ruit. Daar waar de problemen zich nu in de onmiddellijke omgeving van de stad voordoen, zullen ze in het jaar 2010 ook op de invalswegen merkbaar zijn. Dit zijn plaatsen waar de intensiteit hoger is dan de capaciteit. Bovendien zullen de problemen die nu occasioneel zijn, structureel worden.

De heer Joachim Coens : Is de intensiteit-capaciteitsverhouding een functie van de maximumsnelheid ?

De heer Reginald Keygnaert : Neen. Veeleer gaat het om een functie van de geharmoniseerde snelheid die het grootst aantal auto's kan verwerken. We mogen namelijk niet uit het oog verliezen dat hoe hoger de snelheid is, hoe groter de veilige tussenafstand, waardoor de capaciteit verkleint. Daarom is de optimale snelheid niet noodzakelijk de hoogste. Wijzelf hanteren een standaard van 1.800 tot 2.000 voertuigen per uur per rijstrook.

De heer Joachim Coens : Gaat u uit van de optimale snelheid of zijn aanpassingen mogelijk ?

De heer Reginald Keygnaert : We gaan reeds uit van de geoptimaliseerde snelheid. Dit kan eventueel verbeteren als de harmonisatiegraad toeneemt door sturing.

De voorzitter : Een waarde hoger dan 1 komt overeen met stilstaand verkeer.

De heer Reginald Keygnaert : Stilstaand verkeer is een luxe als de waarde hoger is dan 1. In feite is de situatie dus veel erger : ook een waarde tussen 0,8 en 1 is al kritiek. Het komt overeen met wat we meemaken bij een op- of een afrit : het verkeer is gestoord en loopt bij de minste hapering vast.

De voorzitter : Het blauw op de kaart komt overeen met stilstaand verkeer.

De heer Reginald Keygnaert : Inderdaad, dit is zo bij de minste storing.

Ook in Brussel en Vlaams-Brabant zien we de toekomstige problemen nu al. Ik ben blij dat de verschillende gewesten terzake een principieel akkoord getekend hebben.

Dit is de problematiek zoals die zich aandient voor het jaar 2010. Het gaat dus om een langetermijnvisie. Overigens valt op dat zowel de huidige situatie rond Gent als de verwachtingen aldaar, minder dramatisch zijn.

Als mobiliteitsexperten zijn we van mening dat we niet alleen aandacht moeten besteden aan het vastlopen van het verkeer, maar ook aan de andere negatieve gevolgen. Duurzame mobiliteitsontwikkeling vereist meer dan alleen bereikbaarheid. Wat bijvoorbeeld de effecten op het leefmilieu betreft, moeten we er rekening mee houden dat we, ondanks de dalende tendens van bepaalde schadelijke emissies dankzij de inspanningen van de industrie, de Kyotodoelstellingen niet zullen halen als we zo verderdoen.

Met betrekking tot de verkeersonveiligheid is er globaal een dalende trend van ongevallen, die te danken is aan de reeds getroffen maatregelen. Gevaarlijk is evenwel de stijgende trend op de snelwegen, omdat de grootste groei van het verkeer precies daar plaatsvindt. Een ander belangrijk aandachtspunt zijn de zwakke weggebruikers. We zijn ervan uitgegaan dat we de ongevallen en onveiligheid vanuit de doelgroep moeten bekijken. Uit de cijfers van de doden en ernstig gewonden blijkt dat 7 percent voetgangers, 25 percent (brom)fietsers en 9 percent motorrijders zijn. Ook automobilisten zijn slachtoffers, met name 39 percent van de bestuurders en 19 percent van de passagiers. Toch blijven voetgangers en fietsers de kwetsbare groep : 4 percent doden en 25 percent ernstig gewonden, tegenover 2 percent dode en 16 percent ernstig gewonde bestuurders van personenauto's.

De heer Patrick Lachaert : Klopt het dat cijfers slechts een deel van de werkelijkheid weergeven en dat een groot aantal ongevallen niet in de statistieken worden opgenomen ?

De heer Reginald Keygnaert : Dit geldt voor alle statistieken, omdat er altijd stukken ontbreken. Zes jaar geleden hebben we de ongevallen in computerbestanden opgenomen en verwerkt. We hebben ze geografisch gerelateerd en getoetst. Het is mogelijk dat er ongeveer 10 percent verdwenen is, maar de tendensen blijven.

De heer Patrick Lachaert : Er wordt niet altijd een proces-verbaal opgemaakt. Dit is nu zelfs de regel geworden sinds de nieuwe wetgeving op de objectieve aansprakelijkheid in voege is getreden. Zonder proces-verbaal komt men echter niet in de statistieken terecht.

De heer Joachim Coens : Zijn er statistieken in functie van een bepaald type weg, wat me een relevantere uitsplitsing lijkt dan naar wegbeheerder ? Zijn bepaalde wegen gevaarlijker dan andere ?

De heer Reginald Keygnaert : We hebben de individuele ongevallen op de weg van de laatste vijf tot zes jaar gelokaliseerd en alle karakteristieken verzameld, voorzover deze beschikbaar waren. Daarvan hebben we analyses gemaakt. Het is zo dat we nooit over alle punten alle karakteristieken kennen. Toch kunnen we een bepaalde categorie als een gevaarlijke situatie aanduiden. Die zogenaamde zwarte punten worden dan in detail doorgelicht. Zo gaan we de situatie ook altijd ter plaatse bekijken.

De heer Joachim Coens : Er is bijvoorbeeld veel discussie over het feit of men het fietspad al dan niet gescheiden van de weg moet aanleggen.

De heer Reginald Keygnaert : We hebben die kwestie in detail bekeken. Voor gewestwegen die buiten de bebouwde kom zijn gelegen, waar een maximumsnelheid van 70 tot 90 kilometer per uur geldt, bestaat er geen twijfel over dat het fietsverkeer van het wegverkeer moet worden gescheiden. In de bebouwde kom, waar de snelheid 30 kilometer per uur bedraagt, is er dan weer geen reden meer om fietsers en voertuigen van elkaar te scheiden.

Als we zwarte punten vinden, gaat het altijd om een combinatie van onveilige situaties, die we eerst proberen aan te pakken en die eveneens prioritair zijn bij de besteding van de middelen.

De heer Jan Penris :U herinnert zich wellicht nog dat de zogenaamde trendscenario's heel wat kritiek hebben veroorzaakt. Wat het scenario voor Antwerpen betreft, is men uitgegaan van de cijfers van het zogenaamde multimodaal model. Daarop is veel kritiek geweest, omdat men alleen maar rekening heeft gehouden met de avondspits en tevens te weinig met het vrachtvervoer. Wat is uw mening daarover ?

De heer Reginald Keygnaert : Voor de betrouwbaarheid van modellen geldt hetzelfde als deze voor statistieken. Modellen zijn rekenmodules op basis van parameters en inputgegevens. De nauwkeurigheid hangt af van de betrouwbaarheid van elk element.

Op basis van de inputgegevens, waar in Vlaanderen heel wat werk over is verricht, hebben we de modellen aan de Vlaamse situatie aangepast. Met deze modellen kunnen we voorspellingen voor het jaar 2010 doen. Tevens hebben we het model gekalibreerd door op basis van de gegevens uit het begin van de jaren negentig, de huidige situatie te voorspellen. We gaan ervan uit dat, als het model de actuele situatie correct voorspelt, de foutenmarge voor de toekomst niet zo groot kan zijn.

Binnen een dergelijk model wordt goederenverkeer gezien in verhouding met de werkgelegenheid. Er is een relatie tussen arbeid en geproduceerde goederen. Dit werkt zeer goed. Maar de haven is zeer productief, daar komt men er met een dergelijke techniek niet. Daarom gebruiken we een ander model dat internationaal werkt, zodat het provinciaal model kan gecorrigeerd worden. Dit is inmiddels gebeurd.

Als expert zeg ik dat niemand beter kan. Er is geen enkele expert in Vlaanderen die kan zeggen dat de voorspellingen met 25 percent verkeerd zijn omdat het model niet werkt. Ik sta achter het model en ken er de fouten en de gebreken van. Ik meen dat het model voldoende betrouwbaar is om de effecten van de maatregelen en trends te voorspellen.

De heer Michel Doomst : Wij waren vooral in de resultaten geïnteresseerd. We wilden de pijnpunten kennen. Is er al materiaal over het al dan niet slagen van de convenants ? Zijn we geslaagd in het wegwerken van de pijnpunten ?

De heer Reginald Keygnaert : Materiaal is er nog niet. Als men de convenants wil evalueren, kan men enkel de processen meten. Dan kan men op korte termijn cijfers leveren. Maar als men de effecten van de maatregelen wil kennen, moet men eerst nagaan of de projecten al klaar zijn, ten tweede of ze werden uitgevoerd zoals afgesproken en ten derde of ze effecten hebben. Maar zover zijn we nog niet. Fase 1 en 2 bekijken we, voor fase 3 zetten we een systeem op touw om de effecten te meten. Zo stond er bijvoorbeeld in het convenant van Hasselt dat men werken zou uitvoeren om het autoverkeer in de binnenstad te beperken, dat men het openbaar vervoer zou uitbreiden en kwalitatief verbeteren, en dat men tevens een test wou doen met gratis openbaar vervoer. Een eerste evaluatie was er al. We gingen na of er voldoende kwaliteit was, en wat de effecten zijn. Deze rapporten zijn beschikbaar. Cijfermateriaal over specifieke problemen kunnen we in principe altijd ter beschikking stellen van de commissie Mobiliteit. Voor ons is het heel belangrijk dat het denkproces dat hier wordt ontwikkeld, een stevige basis heeft.

De heer Carl Decaluwé : Bij de mobiliteitsconvenants is er onder meer het probleem van de doortochten. De administratie hanteert een ingewikkelde formule om de prioriteiten vast te leggen. Men kent de cijfers van 7 percent voetgangers en 25 percent fietsers bij de verkeersslachtoffers. Volstaat de gehanteerde wegingscoëfficiënt om meer verkeersveiligheid te hebben ?

De heer Reginald Keygnaert : Het systeem van behoefteanalyse streeft objectiviteit na in de toewijzing van te besteden middelen. Er zijn een aantal thema's, zoals leefbare doortochten en veiligheid. Elk deelthema heeft eigen criteria. We moeten toetsen of er combinaties van deelterreinen zijn die elkaar kunnen versterken in een bepaald gebied. Zo gaan we na of bijvoorbeeld veiligheid en een leefbare doortocht de zwakste punten zijn. Dit proces is ongeveer 1,5 jaar geleden gestart. Een zware

inventaris was noodzakelijk. De rekenformules waren soms beperkt. Nu willen we het systeem performanter maken via cross-linking, om op die manier de topprioriteiten te bepalen.

Minister Eddy Baldewijns : De heer Decaluwé vroeg ook of deze elementen meespelen bij de bepaling van de prioriteiten. Dat doen zij, en wel op tweevoudige wijze. Er zijn de ongevallencijfers en er is de snelheid van de auto's bij de doortochten. De snelheid wordt op twee plaatsen van de doortocht gemeten. Op die manier komt men tot cijfers.

De heer Reginald Keygnaert : Ik ga voort met de negatieve effecten. Onder de noemer milieuthema's hebben we onder meer geluidshinder, leefbaarheid, versnippering van het landschap enzovoort. Voor deze thema's moet er meer aandacht zijn.

De voorzitter : Bij de geluidshinder geeft de heer Keygnaert het cijfer van 47 percent van de bevolking dat matige hinder ondervindt, terwijl 23 percent ernstige hinder ervaart. In totaal gaat het dus om 70 percent ?

De heer Reginald Keygnaert : Deze cijfers mogen inderdaad worden opgeteld.

De heer Carl Decaluwé : In uw statistieken is er sprake van de versnijdingsindex. Wat is dit precies ?

De heer Reginald Keygnaert : We verdelen een kaart in vierkantjes met een zijde van 1 kilometer. Dan kijken we wat de totale lengte is van de wegen in dit vierkantje. Hoe hoger de versnijdingsindex, hoe slechter de situatie.

De voorzitter : Het is dus het cijfer dat de dichtheid van het wegennet aangeeft.

De heer Reginald Keygnaert : Het laat ook zien hoezeer het landschap is versnipperd en hoe weinig open ruimte er is. In het midden van Vlaanderen en de regio Kortrijk-Roeselare is de versnijding groot.

De heer Johan Malcorps : Wat zijn de plannen om geluidswerende maatregelen te nemen ? Waar zijn ze nodig ? Is er een lijst met zwarte punten ?

Minister Eddy Baldewijns : De cijfers zijn relevant. Het is echter niet door een vermindering van het aantal auto's dat de geluidshinder spectaculair zal verminderen. Als de helft van alle auto's van de weg verdwijnen, wint men hooguit twee decibel. Al bij al is geluidshinder een subjectief aanvoelen, ook al kunnen we het geluidsniveau precies meten. Daarom werd in de mobiliteitsconvenants een samenspel met de lokale overheden ingevoerd. Die kunnen ingaan op de wensen van de plaatselijke bevolking, maar moeten dan ook zelf een deel van de inspanningen leveren. We moeten daarnaast ook werken aan het rijoppervlak, waarbij bijvoorbeeld de keuze van het materiaal erg belangrijk is.

De heer Reginald Keygnaert : Een ander onderdeel gaat over de mogelijke strategieën. Men kan een strategie voeren waarbij men alles op zijn beloop laat en die wij een trendscenario noemen, men kan kiezen voor een autoscenario, waarbij men anticipeert op de automobiliteit, of men kan opteren voor een duurzame trendbreuk.

Ik gebruik de Antwerpse situatie in 2010 om de drie strategieën te illustreren. We gaan daarbij uit van een bevolkingstoename zoals voorspeld door het Nationaal Instituut voor de Statistiek, een groei van de tewerkstelling en de werkgelegenheid met 0,3 percent tot 2000 en 0,6 percent van 2000 tot 2010, een verdere ontwikkeling van de suburbanisatie, een groei van het autobezit met 2,5 percent per jaar en een toename van het besteedbaar inkomen van de gezinnen.

Bij ongewijzigd beleid zal er tijdens het spitsuur een groei zijn van het autoverkeer met 34 percent ten opzichte van 1991 en een groei van het openbaar vervoer met 16 percent. De modal split zal 85 percent auto, 15 percent openbaar vervoer zijn. Er kunnen maatregelen komen met betrekking tot de brandstofprijzen, die ook zullen stijgen als we niets doen, maar door de verhoging van de brandstofefficiëntie zal men dan toch een reële prijsdaling zien. Een Europese CO_2-heffing komt er zeker. Maatregelen als rekeningrijden komen er in het trendscenario niet, wel een verhoging van de parkeerprijzen, omdat wij zien dat de steden die nu al doorvoeren. Op het vlak van de infrastructuurwerken komen er geen grote werken, maar knelpunten worden wel stilaan weggewerkt. Het openbaar vervoer zal geneigd zijn het vastlopen in de steden aan te pakken en de steden dus prioriteit te geven, wat een zekere achteruitgang zal meebrengen voor het regionaal vervoer. De IC- en de IR-verbindingen blijven behouden, de prijzen volgen de inflatie. Dit scenario lost het congestieprobleem zeker niet op.

In het autoscenario worden een verdere uitbouw van het wegennet en extra maatregelen voor grote werken in het vooruitzicht gesteld. Er komt dan geen verbetering van het openbaar vervoer en ook

geen hogere parkeerprijzen. Opnieuw wordt de doelstelling niet bereikt.

Het derde scenario leidt tot een beperking van de groei van het wegverkeer met 4 percent (in plaats van 34 percent) en tot een groei van het openbaar vervoer met 45 percent. Dan wordt de doelstelling wel bereikt, maar dit scenario vergt zeer zware wezenlijke maatregelen. Men komt dan tot een modal split van 78 percent auto tegenover 22 percent openbaar vervoer. Sommigen hebben het wel over een 60-40 of zelfs 50-50 verhouding, maar men moet eerst eens zien hoe zwaar de maatregelen al zijn die moeten worden genomen om de verhouding 78-22 te bereiken.

De heer Carl Decaluwé : Wat zijn de financiële repercussies van deze strategieën ?

De heer Reginald Keygnaert : Dat is een vraag die we pas later moeten stellen. We moeten vermijden dat het denkproces geremd of geblokkeerd wordt, en dat er over bepaalde maatregelen niet wordt nagedacht, omdat men meteen met de vraag naar de kostprijs op de proppen komt.

De heer Michel Doomst : Bij andere gelegenheden is ons verteld dat er over rekeningrijden nog heel wat studiewerk te doen is. Klopt dat ?

De heer Reginald Keygnaert : Technisch gezien zijn er nog weinig problemen. Wij zijn daar op Europees vlak al vijf jaar in een werkgroep mee bezig, en wij steken erg veel op van Nederlandse en Duitse collega's die daar intensief werk van maken. Er zijn wel nog overschakelingsproblemen.

Het juridische aspect moet nog onderzocht worden ; kan men bijvoorbeeld iedereen verplichten de gepaste apparatuur in zijn auto te installeren ? Ook inzake bevoegdheden moet er nog een en ander uitgeklaard worden. Daarbij komt nog het aspect aanvaardbaarheid, en moet er nog verder onderzocht worden wat de effecten zijn op leefbaarheid van de steden, onder meer economisch. Dit onderzoek naar de randvoorwaarden is gestart.

Ik kom nog even terug op de determinanten van de laatste strategie, gericht op een duurzame ontwikkeling. We gaan er daarbij van uit dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gerespecteerd wordt, wat ertoe moet leiden dat er minder verplaatsingen gemaakt worden. In deze strategie wordt er sterk gewogen op de prijszetting, met een flinke CO_2-heffing, een autosnelwegenvignet, een verhoging van de brandstofprijzen met vijftig percent, een congestieregulerende heffing van één frank per kilometer, en hogere parkeertarieven. Infrastructuurmaatregelen zijn in dit scenario enkel gericht op het wegwerken van enkele knelpunten. Uiteraard past in deze strategie een consequente versterking van alle takken van het openbaar vervoer, ook het regionale.

We kunnen de verschillende scenario's samenbrengen in een schema, en aanduiden welke maatregelen in welke mate in de verschillende strategieën doorwegen. Dan zien we dat in het laatste scenario veel zwaarder wordt ingegrepen in lokatiebeleid, prijsmechanismen en openbaar vervoer. Men kan dan ook afleiden welke strategie het best ook de andere problemen – naast het congestieprobleem – mee oplost, wat bijvoorbeeld de impact is op milieu of veiligheid. Ook hier scoort de laatste strategie, gericht op een trendbreuk, het best.

De heer Johan Sauwens : Het blijft de voornaamste taak van het parlement om de beleidsmakers te controleren, en deze commissie mag geen alibi vormen om die controletaken te vermijden. De minister maakt goede suggesties voor een strategisch plan, maar deze werkzaamheden mogen de geloofwaardigheid van het parlement niet in de weg staan. Zo moet er bijvoorbeeld verder kunnen geïnterpelleerd worden.

De voorzitter : Zo'n zaken kunnen allemaal aan bod komen in de gewone commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. Onze ad hoccommissie heeft enkel de opdracht een beleidsnota te schrijven.

De heer Johan Sauwens : Wij hebben het document van minister Baldewijns in april ontvangen ; een aantal zaken ervan zijn ons al langer bekend.

De Volksunie wil in het mobiliteitsdebat de gezondheid en de veiligheid van de bevolking als eerste norm aanhouden. Niet enkel economische parameters zijn dwingend, deze moeten integendeel ondergeschikt zijn aan gezondheid en veiligheid. Dit is voor ons een belangrijk uitgangspunt. Als Vlaamse Gemeenschap moeten wij grenzen durven stellen aan de mobiliteit. Dit zal ook betekenen dat er een grens gesteld wordt aan een bepaalde soort van economische groei. Mobiliteit moet echter niet zonder meer de economische groei volgen. Wij hebben een instrumentarium in handen om dit in een bepaalde richting te leiden. Men moet durven consequent zijn : iedereen vindt dat er minder autoverkeer moet komen, maar men schreeuwt moord en brand als er een autofabriek moet sluiten omdat er overproductie is in de sector. De ideale mobiliteit is nabijheid ; geen auto hebben is

niet noodzakelijk negatief. Wij pleiten voor een wetenschappelijke en no-nonsense benadering, en voor de durf om te zeggen hoe het is. De gratis bussen in Hasselt hebben bijvoorbeeld wel tot een verhoogde mobiliteit geleid, maar niet tot minder gebruik van de wagen.

Ik mis in de uiteenzetting van de minister ook de internationele en economische context. We moeten ons file- en bereikbaarheidsprobleem in een internationale context plaatsen. In vergelijking met bepaalde Aziatische steden zijn onze problemen miniem. Wij leven weliswaar in een van de dichtstbevolkte gebieden van deze wereld en Vlaanderen wordt stilaan een groot stadsgewest, maar we kunnen nog altijd rekenen op een degelijke infrastructuur.

In de nota lees ik nergens iets over de transitlast. Het aantal vrachtwagens dat ons land in de Noorderkempen binnenrijdt en het in Rekkem opnieuw verlaat, is fenomenaal. Als we het havenbeleid op dezelfde manier blijven uitbouwen, moeten we de mobiliteitsconsequenties erbij nemen. De internationale goederenstroom is onze sterkte, maar we mogen niet vergeten dat we op die manier extra verkeersdrukte veroorzaken. Door de dichtslibbende wegen verplaatst het goederenverkeer zich meer en meer naar de nacht. Met een zeer grote geluidshinder tot gevolg. In de nota staat dat het openbaar vervoer tegen het jaar 2010 dubbel zoveel mensen moet vervoeren. Ik twijfel daaraan als ik de huidige situatie tijdens de piekuren bekijk. Deze bewering is onvoldoende doordacht.

Er is eveneens vraag naar flexibel vervoer voor individuele verplaatsingen, vooral door taxi's. We moeten in het beleid ruimte maken voor de combinatie openbaar vervoer en taxi. Taxi's moeten goedkoper worden. Daarnaast zie ik nog een aantal goedkope maatregelen zoals de spreiding van de schoolvakanties, glijdende werkuren en deconcentratie van de overheidsdiensten.

Ik vind deze nota een goede basis die bewijst dat Vlaanderen ambitieus is om het mobiliteitsbeleid te sturen. Ik moet echter opmerken dat we de hefbomen voor drievierde van de voorgestelde maatregelen niet in eigen handen hebben. Toen premier Dehaene nog minister van Verkeer was werden er maandelijks interministeriële conferenties gehouden. Dit is ondertussen niet meer het geval omdat Wallonië andere prioriteiten heeft. Ook in landen als Duitsland en Oostenrijk is er een duidelijke onderlinge samenwerking. In België lukt dit alles niet, en toch zal het nodig zijn. Denk maar aan de verkeersreglementering, spoorwegen, fiscale instrumenten als rekeningrijden en zelfs CAO's.

Een deel van deze nota is te vrijblijvend. Ik verwacht concretere maatregelen.

De heer Jan Penris : Uit een internationale vergelijking zullen we twee zaken leren : er zullen gebieden zijn waar de situatie nog slechter is, en er zullen gebieden zijn waar de situatie beter is. Precies daarom pleit ik ervoor ons in de eerste plaats op Vlaanderen te concentreren. Als de heer Sauwens onze distributiefunctie en ons havenbeleid in twijfel trekt, vrees ik dat we moeilijk tot een consensus zullen komen.

In zijn trendbreukscenario's had de heer Keygnaert het over structuurmaatregelen. Zijn optie is een maximalistische visie. Betekent dit dat hij een opsomming maakt van alle scenario's die worden opgesomd in het multimodaal model ?

De heer Reginald Keygnaert : Er zijn inderdaad vijf of zes verschillende scenario's. In het meest extreme scenario wordt zeer restrictief opgetreden tegenover het wegverkeer en wordt het openbaar vervoer bevoordeeld, waardoor de globale mobiliteitsgroei in het spitsuur zal dalen. We zijn momenteel ook aan het bouwen aan een ochtendspitsmodel en een dagmodel.

Het derde scenario dat ik hier vandaag naar voren heb gebracht, bewaart het concept van een kwaliteitsvol openbaar vervoer maar er wordt iets minder restrictief opgetreden tegenover het wegverkeer. Ook wordt er gewerkt aan een aantal oplossingen voor knelpunten in het wegverkeer. Als men bijvoorbeeld het rekeningrijden gaat invoeren, dan moet men er ook voor zorgen dat een kwaliteitsvol wegverkeer mogelijk is.

De heer Robert Voorhamme : Ik vind het belangrijk dat in deze fase van het debat de tekortkomingen worden aangeduid. Ik denk dat het mobiliteitsdebat gekenmerkt wordt door twee elementen, die trouwens ook aan bod komen in de nota van minister Baldewijns en de uiteenzetting van de heer Keygnaert.

Ten eerste is er de grote vertekening van het personenvervoer. Doordat men van het personenvervoer vertrekt, verengt men het debat tot het personenmobiliteitsdebat en vergeet men de goederenmobiliteit. Ik stel vast dat het goederenverkeer relatief onbehandeld is gebleven. Omdat Vlaanderen vanuit economisch oogpunt terzake een belangrijke rol speelt, kunnen we ons dit niet veroorloven.

Dit is een pleidooi om rekening te houden met de dagelijkse realiteit. Het effect van het vrachtverkeer is groter dan in de statistieken tot uiting komt. Een vrachtwagen veroorzaakt bijvoorbeeld meer geluidshinder dan een personenwagen. Ik wil er ook op wijzen dat de concentratie van de goederenstroom niet altijd identiek is aan deze van de personenstroom. Dit is voor Vlaanderen belangrijk. Een van de oorzaken van het Antwerpse knelpunt is onder meer de ongelijke concentratie van het goederentrafiek en het personenverkeer. Ten slotte blijkt uit de cijfers van de groei van de verschillende vervoersmodi dat het goederenvervoer een sterkere groei vertoont dan het personenverkeer.

Een tweede typisch kenmerk van een mobiliteitsdebat is de veelheid aan maatregelen die worden voorgesteld. Ook de nota van minister Baldewijns bevat een waaier aan maatregelen. Het spreekt voor zich dat die niet allemaal tegelijkertijd kunnen worden genomen. We moeten bepaalde prioriteiten stellen. Daarom is het belangrijk een technische discussie te voeren om te bepalen welke maatregel we het eerst moeten nemen. Dit is niet altijd even evident. Er is behoefte aan een zo objectief mogelijke expertise. Als dit niet gebeurt, zal de eindconclusie van het mobiliteitsdebat schraal zijn en alleen maar frustraties opleveren.

Minister Eddy Baldewijns : Ik wil nog even reageren op de opmerkingen van de heer Sauwens. Zoals ik reeds heb gezegd, was het niet mijn intentie om een beleidsnota neer te leggen. De tekst is bedoeld als aanzet voor de discussie. Ik ben steeds bereid om mee na te denken over de gemaakte opmerkingen.

De heer Sauwens had het over de menselijke inbreng. Een kwart van de mensen heeft geen wagen. Dit moet men inderdaad relativeren. Maar deze mensen hebben ook een verplaatsingsbehoefte en dat mag men niet verwaarlozen.

Wat de inbreng van het openbaar vervoer betreft, hebben we de prognoses van de heer Keygnaert gehoord. Ik denk dat de combinatie met taxi's wenselijk is. Er zijn reeds experimenten opgestart.

Er is ook een goede samenwerking in het kader van de convenants. Ik heb geen volledig beeld gegeven, maar dat was ook niet de bedoeling van mijn inleiding.

Maatregelen die niet veel geld kosten, moet men hier bespreken. Men kan bijvoorbeeld denken aan verschuivingen van de begin- en einduren van werknemers, maar men moet ook rekening houden met de sociale gevolgen.

De analyse van de werking van het overleg tussen de federale overheid en gemeenschappen zou een half jaar geleden juist zijn geweest, maar de werkzaamheden hebben onder impuls van staatssecretaris Peeters een nieuwe dynamiek gekregen en verlopen goed.

Bij de problematiek van de havens moet men streven naar een evenwicht tussen mens, economie en milieu. De cijfers over het doorgaand internationaal verkeer zijn niet zo spectaculair. Het zou gaan om 15 percent. Het probleem van het vrachtverkeer vanuit de haven kunnen we beter naar een volgende zitting verschuiven. Dat moet men nog vanuit een andere invalshoek bekijken. De reikwijdte van de helft van het transport gaat immers niet verder dan het arrondissement Antwerpen.

Een aantal elementen ontbreken uiteraard, maar ik heb hier enkel een startnota willen naar voor brengen. Wij staan ook later ter beschikking van de commissie.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Ik heb een aantal vragen aan ingenieur Keygnaert. In welke mate is er onderzoeksmateriaal over het aanbod van openbaar vervoer in bepaalde regio's en de werkzoekenden in deze regio ? Kan het dat er in bepaalde regio's meer vrouwen werkloos zijn omdat er een tekort aan openbaar vervoer is ?

Het doelgroepenbeleid moet niet enkel met gehandicapten rekening houden, maar bijvoorbeeld ook met jongeren. Ook zij worden soms negatief geconfronteerd met openbaar vervoer, bijvoorbeeld wanneer er vertragingen zijn of wanneer hun universiteit enkel met de wagen bereikbaar is.

De heer Joachim Coens koppelde de veiligheid op de weg met de uitrusting ervan. Zijn er daar cijfers over ?

Er zijn problemen met het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Vandaag kregen we bijvoorbeeld geen kaart van Limburg en West-Vlaanderen te zien, provincies waar het openbaar vervoer minder is uitgewerkt. Minister Baldewijns wil het autoverkeer financieel ontmoedigen. Dit mag geen ongelijkheid creëren. In bepaalde regio's hebben doelgroepen geen openbaar vervoer. De maatregelen zijn voor hun dus negatief. Zijn er cijfers over de tijd die het overbruggen van de afstanden tussen de provinciehoofdsteden onderling en tussen de provinciehoofdsteden en Brussel kost ? Kan

men een vergelijking maken tussen de reistijd met het openbaar vervoer en met de wagen ?

Het convenantenbeleid is ten slotte een erg ongelijk beleid.

De heer Michel Doomst : Ik heb twee vragen voor de heer Keygnaert. Putten wij voldoende de Europese samenwerking uit, bijvoorbeeld om het vele onderzoekswerk dat ook veel tijd kost, te financieren ? Vindt de heer Keygnaert zelf niet dat het beleidsvoorbereidend werk vaak te versnipperd gebeurt ? Is een Instituut voor Mobiliteit niet wenselijk ?

De heer Johan Malcorps : Ook op federaal niveau werkt een werkgroep mobiliteit aan hetzelfde thema. De werkzaamheden zouden op elkaar moeten worden afgestemd.

De nota schetst een aantal problemen. Coördinatie is dus noodzakelijk. Het aspect van de financiering is volgens mij wel belangrijk. We willen immers een trendbreuk veroorzaken. Belangrijk is het prijskaartje : wat kan de federale overheid doen, wat kunnen de gewesten.

De minister wijst op een aantal nieuwe fondsen. Ook wij moeten deze vraag beantwoorden : willen we nieuwe fondsen ? Zoeken we externe sponsors ? Met de federale regering moeten we daarover afspraken maken, bijvoorbeeld wanneer we het hebben over rekeningrijden. Hoe gaan we alles op elkaar afstemmen ?

De voorzitter : Het debat over de fondsen komt zeker nog aan bod. Er is geen probleem om met het federale parlement contact op te nemen en een werkwijze af te spreken.

Ik stel voor dat we volgende week eerder samenkomen zodat ingenieur Keygnaert op deze vragen kan antwoorden.

Vergadering van donderdag 2 juli 1998

Hoorzitting met de heer ir. Reginald Keygnaert, directeur van de mobiliteitscel van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, de heer Rudi Verheyen, voorzitter van de Mina-raad, de heer Luc Goeteyn, adjunct van de directeur van de Mina-raad, de heer Pieter Kerremans, administrateur-generaal van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de heer Etienne Poelvoorde, medewerker studiedienst van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

A. Toelichting bij vragen van de hoorzitting van 25 juni 1998

De voorzitter : Wij beginnen de vergadering vandaag met een voortzetting van de hoorzitting van 25 juni 1998. De heer Keygnaert van het departement Leefmilieu en Infrastructuur zal enkele vragen beantwoorden die vorige keer werden geformuleerd.

De heer Reginald Keygnaert : De heer Voorhamme had tijdens de vorige hoorzitting kritiek op het feit dat de goederenmobiliteit onbesproken was gebleven. Welnu, ik had opzettelijk deze houding aangenomen. Het is immers zo dat die vorm van mobiliteit gehoorzaamt aan eigen wetmatigheden en bepaald wordt door typische determinanten. Het inzicht in deze specifieke mechanismen gaat verloren als men de goederenmobiliteit verdrinkt in het geheel van de mobiliteit. Ik stel daarom voor deze problematiek als een apart thema te behandelen, bijvoorbeeld tijdens een bijeenkomst in het najaar. Het is namelijk zo dat wij wel degelijk over heel wat interessante informatie hieromtrent beschikken. Er is en wordt heel wat onderzoek gedaan hieromtrent en er worden doelstellingen en strategieën geformuleerd. Zo hebben wij in het verleden bijvoorbeeld strategische plannen ontwikkeld voor Zeebrugge, Antwerpen en de Linkeroever.

Verder was de heer Voorhamme bekommerd om prioriteiten te bepalen op basis van zo objectief mogelijke expertise, gezien de vele voorgestelde maatregelen. Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om te herhalen dat wij steeds te uwer beschikking staan voor het doorrekenen van de kosten en impactefficiëntie van maatregelen. Met het oog op het kiezen van prioriteiten kan men dus altijd een beroep doen op onze expertise.

Mevrouw Van Cleuvenbergen vroeg naar cijfermateriaal aangaande de relatie tussen kansarmoede en vervoer. Zij wou bijvoorbeeld weten of er cijfermateriaal was over de relatie tussen het aanbod van openbaar vervoer en het aantal werkzoekenden in een bepaalde regio. Deze relatie is bij mijn weten nog nooit onderzocht. Wel is er onderzoek gevoerd naar aanleiding van de vraag naar basismobiliteit. Voorts vond dezelfde spreker dat de excentrische provincies Limburg en West-Vlaanderen onvoldoende in mijn betoog aan bod kwamen. Dit is zo, maar dan wel omdat ik het mobiliteitsprobleem van de congestie als een totaalproces wilde behandelen. Men mag er geenszins uit afleiden dat wij ons niet met die provincies bezighouden. Er liep en er loopt onderzoek ten aanzien van deze regio's. Zo zijn er samenwerkingsverbanden tussen De Lijn en de Nederlandse en Noord-Franse collega's. Er wordt overleg gevoerd met betrekking tot het probleem van het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Op basis daarvan werden bijvoorbeeld in Limburg reeds een aantal projecten gerealiseerd.

Op de vraag van de heer Doomst over de Europese samenwerking, kan ik positief antwoorden. Van bij de opstart van de cel mobiliteit zijn er inspanningen geleverd om te komen tot Europese samenwerking en hebben we per jaar 50 tot 100 miljoen frank subsidies gekregen voor studie- en ontwikkelingsprojecten. De ontwikkeling van de multimodale projecten, de onderzoeken over de IJzeren Rijn – eigenlijk een federale bevoegdheid – werden telkens voor 50 percent gesubsidieerd met Europese middelen.

Verleden jaar ontvingen we 7 miljoen Ecu voor het project Antwerpen. We zouden meer subsidies kunnen krijgen maar er zijn onvoldoende Vlaamse experten om nog meer projecten te organiseren en tegenover de 50 percent subsidies moeten telkens 50 percent middelen van het Vlaamse Gewest staan.

De heer Michel Doomst : Ik vroeg eigenlijk of er een vorm van taakverdeling is. Het evaluatiesysteem van het rekeningrijden waarmee wij kennismaakten bij ons bezoek aan Kopenhagen, is ook bruikbaar voor andere landen. Indien we focussen op verschillende perspectieven, kunnen we veel tijd uitsparen.

De heer Reginald Keygnaert : Er is een studiecircuit over heel Europa en hieruit kunnen we documenten opvragen. We houden de internationale ontwikkelingen goed in de gaten, voornamelijk op gebied van rekeningrijden. We dienen dus zelf pro-

jecten in en beschikken over een volledige databank van wat in Europa gebeurt.

Verder vroeg de heer Michel Doomst of er geen instituut voor mobiliteit zou moeten zijn omdat er anders een te grote versnippering van expertise blijft bestaan. De laatste zes jaar is er veel samengewerkt tussen Vlaamse en buitenlandse experten. We hebben de nodige expertise verzameld en een gemeenschappelijke basis gecreëerd, maar de versnippering blijft bestaan. Er is wel degelijk behoefte aan een officieel gemandateerd Vlaams orgaan. De oprichting van een nieuw instituut lijkt mij overbodig. Ik zie wel mogelijkheden bij de ontwikkeling van het decreet op de Mora-raad.

Het samenwerken met de federale experten, bevoegd in het kader van het impulsprogramma transport en mobiliteit en de experten van de Europese commissie verloopt vlot. Met de experten van de federale ministeries hebben wij echter weinig contacten.

B. Advies van de Mina-raad van 2 april 1998 over mobiliteit en infrastructuur

De voorzitter : Ik geef nu het woord aan de heer Verheyen die het advies van de Mina-raad over mobiliteit en infrastructuur zal toelichten.

De heer Rudi Verheyen : De aanleiding voor de Mina-raad om zich grondig over de mobiliteitsproblematiek te beraden, was de bespreking van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) in begin 1997. De raad vond in dit plan enerzijds te weinig aanzetten terug voor een sturend in plaats van een volgend mobiliteitsbeleid. Anderzijds stelde de raad vast dat de maatschappelijke controverses tussen de milieukundige, sociale en economische invalshoeken met betrekking tot mobiliteit, bijzonder scherp waren. Daarom stelde de raad in zijn advies over het RSV een grondige discussie terzake in het vooruitzicht.

In een brede en goed onderbouwde oriëntatienota, die op 5 maart 1998 werd opgesteld, hebben we de belangrijkste aspecten van de problematiek geanalyseerd en de mogelijke beleidsopties verkend. Naast een uitgebreide literatuurstudie is deze nota ook gebaseerd op een interne hoorzitting waaraan verschillende experten op het vlak van mobiliteit en economie hun medewerking hebben verleend. Het voordeel van een dergelijke oriëntatienota is dat ze de raadsleden engageert rond een aantal grote krachtlijnen, zonder dat ze het automatisch met de exacte formuleringen in de tekst eens moeten zijn.

De onderbouwende oriëntatienota heeft mee de basis gelegd voor een unaniem goedgekeurd advies. Daarin werden deze elementen uit de nota gesynthetiseerd waarover bij alle leden een volledige consensus bestaat. Volgens mij heeft de Mina-raad hiermee voor een primeur gezorgd, aangezien nooit eerder een unaniem standpunt is ingenomen over dit maatschappelijk erg geladen onderwerp. Deze unanimiteit impliceert dat het advies geen extreme standpunten bevat. Het vertegenwoordigt wel de grootste gemene deler die momenteel in het maatschappelijk debat rond mobiliteit en infrastructuur in Vlaanderen te vinden is. Daarom zou dit advies een prioritaire baken moeten zijn voor de verdere Vlaamse beleidsontwikkeling terzake.

Vervolgens wil ik kort ingaan op de volgende aspecten van het mobiliteitsvraagstuk : de probleemanalyse, de doelstellingen voor de toekomst, de nood aan beleidsintegratie, de mogelijke maatregelen en instrumenten, het belang van beleidsevaluatie, het maatschappelijk draagvlak en ten slotte de concrete aanbevelingen aan de Vlaamse regering.

Het acuut karakter van de negatieve neveneffecten, die voortvloeien uit de continue mobiliteitstoename, geven aan dat er dringend structurele maatregelen nodig zijn. Op dit ogenblik zijn doelstellingen die kaderen in een concept van duurzame ontwikkeling, zowel inzake leefbaarheid als op het vlak van bereikbaarheid en veiligheid, nog ver af. Wat de veiligheid betreft, tekent zich een trend in de goede richting af, maar inzake leefbaarheid en bereikbaarheid nemen de effecten nog altijd toe.

Tussen 1990 en 1995 nam het aantal letselongevallen af met ongeveer 18 percent. Dit is uiteraard een positieve evolutie, maar het aantal verkeersdoden in Vlaanderen bedroeg in dat jaar nog steeds het dubbele in vergelijking met Europese koplopers als Zweden en Groot-Brittannië. In tegenstelling tot de verkeersveiligheid evolueren de andere knelpunten echter negatief.

De bereikbaarheid wordt ernstig aangetast door de verkeerscongestie. Met een voorziene toename van het personen- en vrachtvervoer met respectievelijk 40 en 70 percent zal dit knelpunt bij ongewijzigd beleid ongetwijfeld nog problematischer worden.

De vervoersarmoede is nog onvoldoende in kaart gebracht. Aangezien in 1991 25 percent van de gezinnen over geen wagen beschikte en de openbaarvervoervoorzieningen tot voor kort overwegend

werden afgebouwd, is ook hier sprake van een knelpunt waarbij geen positieve evolutie is vast te stellen.

Ook de leefbaarheid ten slotte neemt volgens de meeste parameters af. Dit geldt vooral voor de emissies van de belangrijkste stoffen in de auto-uitlaat. Ik verwijs hierbij onder meer naar de Vlaamse Milieu- en Natuurrapporten waarin deze effecten uitvoerig worden beschreven. Onder invloed van de Europese regelgeving worden hier in de toekomst theoretisch belangrijke reducties verwacht, maar praktische factoren doen vermoeden dat dit in werkelijkheid behoorlijk zal tegenvallen. Verder oefent mobiliteit ook via geluidshinder en ruimtelijke versnippering een negatieve invloed uit op de leefbaarheid.

De Mina-raad stelt uitdrukkelijk dat er dringend werk moet worden gemaakt van een samenhangend en op duurzame ontwikkeling gericht mobiliteitsbeleid. Het gaat hier om een beleidsdomein dat de volgende jaren prioritaire aandacht moet krijgen.

Het te voeren mobiliteitsbeleid staat dus voor grote inhoudelijke uitdagingen. Verschillende studies geven aan dat de lange-termijndoelstellingen die kaderen in een concept van duurzame ontwikkeling erg veeleisend zijn. Als einddoel moet de sector verkeer en vervoer immers uitgaan van reducties voor de belangrijkste emissies van 70 tot zelfs 90 percent. Voor het ruimtegebruik moet een stand still gelden. De Mina-raad interpreteert dit laatste als het vermijden van verdere ecologische en ruimtelijke versnippering door verkeersinfrastructuur.

Op het vlak van verkeersveiligheid evolueert de situatie gunstig. Het streefdoel op lange termijn moet zich volgens de Mina-raad minimaal richten op het niveau van de Europese koplopers op dit vlak. Dit impliceert in grote lijnen een halvering van het aantal dodelijke slachtoffers. De recent door de Vlaamse regering geformuleerde gezondheidsdoelstelling, met name een reductie van 20 percent tegen 2002, is volgens de Mina-raad een haalbare en verantwoorde doelstelling op middellange termijn.

Inzake congestie is de situatie vooral rond de grootste agglomeraties structureel problematisch. Het RSV streeft in dit verband naar een maximale filekans van 5 percent op de hoofdwegen en 2 percent voor het vrachtvervoer op de hoofdtransportassen. Analoog met de situatie inzake verkeersveiligheid kan men hier op langere termijn streven naar een 50 percent-reductie van het aantal uren tijdverlies. Om een basismobiliteit te garanderen zijn doelstellingen nodig voor de bediening door openbaar vervoer in termen van minimale frequenties, wachttijden of afstanden. De Mina-raad heeft voorlopig nog geen uitspraak gedaan over de invulling van deze doelstellingen.

Ook op bestuurlijk vlak ziet de Mina-raad grote uitdagingen voor het mobiliteitsbeleid. De belangrijkste krachtlijn op dit vlak is het streven naar een veel verder doorgedreven beleidsintegratie. Meer concreet beveelt de raad de volgende praktische integratie-bewegingen aan. Voor de horizontale integratie van mobiliteitsrelevante beleidsdomeinen draagt de Vlaamse overheid de belangrijkste verantwoordelijkheid. Via de op sporen gezette strategische planvorming moet de Vlaamse regering waken over een optimale horizontale integratie. Dit houdt in grote lijnen in : enerzijds mogelijke mobiliteits- en daarvan afgeleide effecten in rekening brengen bij de ontwikkeling van ander relevant beleid en anderzijds, waar mogelijk, instrumenten van ander relevant beleid inzetten in functie van mobiliteits- en aanverwante doelstellingen. De optimale combinatie van instrumenten en maatregelen moet vooral op dit niveau aan bod komen.

Daarnaast is een intensieve afstemming met het federale en het Europese beleidsniveau aangewezen. Onderwerpen van deze afstemming zijn zeker productbeleid, goederenvervoer, infrastructuurbeleid, fiscaliteit en regionaal beleid. De Mina-raad beveelt aan dat mobiliteits- en infrastructuurbeleid permanent aandacht zou krijgen in de Coördinatiecommissie Internationaal Milieubeleid. Daarin moet ook de noodzakelijke federaal-gewestelijke afstemming op administratief vlak kunnen gebeuren. Op politiek vlak moet een Interministriële Conferentie Mobiliteit tot stand komen. Verder is ook een zo actief mogelijke opstelling in de Europese besluitvorming ter zake aangewezen.

Voor het personenvervoer is het regionaal niveau dominant. De Mina-raad beveelt daarom aan om voor de grote Vlaamse stadsgewesten samenwerkingsverbanden te organiseren, die de integratie van het praktisch mobiliteitsbeleid op regionaal niveau gestalte moeten geven. De provincies kunnen daarin een draaischijffunctie vervullen. Het is aangewezen dat alle relevante actoren aan deze samenwerkingsverbanden participeren om beleid en maatregelen met potentiële mobiliteitseffecten op elkaar af te stemmen. De valorisatie van de beoogde afstemming moet gebeuren door terugkoppeling naar de gepaste beleidsniveaus of uitvoerende

organisaties om de afspraken te bekrachtigen en uit te voeren. Deze vervoerregio's staan dus zowel voor de horizontale als de verticale integratie in.

Een tweede krachtlijn is dat in het mobiliteitsbeleid een breed gamma van beleidsinstrumenten en -maatregelen moet worden ingezet. De basis daarvoor zijn een strategie gericht op het verkeersvolume en een strategie gericht op technologische mogelijkheden. De volumebenadering tracht de vervoersvraag te beïnvloeden (tele-activiteiten, lokatiebeleid) en efficiënter in te vullen (collectief vervoer, goederen over spoor en water). De technische benadering tracht de milieu-, congestie- of veiligheidseffecten van het verkeer te reduceren, via voertuiggerichte ingrepen (snelheidsbegrenzer, rijgedrag) of maatregelen gericht op het verkeerssysteem (informatietechnologie, verkeersmanagement). Daarenboven moet de vermelde efficiënte mix van instrumenten worden ingezet : fysieke regulering, economische en communicatieve instrumenten, en structurerende instrumenten zoals planning, informatievoorziening en uitvoerende organisaties. Om inzicht te geven in het gamma van maatregelen, ontwikkelde de Mina-raad een theoretisch referentiekader waarin zowel de inhoudelijke strategieën als de vier instrumententypes worden weergegeven. Het is vooral de coherentie van maatregelen en strategieën die het succes van een mobiliteitsbeleid zal bepalen.

Het is essentieel dat uit het theoretisch gamma van maatregelen geen willekeurige keuze wordt gemaakt, maar in functie van een maximale effectiviteit ten aanzien van de gestelde doelstellingen. De maatregelen parallel inzetten, moet tot synergie leiden : de bedoeling is dat maatregelen en instrumenten elkaar versterken zodat het resultaat groter is dan de som van de delen. De essentie is dat men tegelijk ruimtelijke processen stuurt, de bestaande capaciteiten optimaliseert, de verkeersverwekkers responsabiliseert, en sociaal en economisch verantwoorde telematica-toepassingen en technologie-ontwikkelingen hun rol laat spelen.

De Mina-raad hecht veel belang aan de voorafgaandelijke evaluatie van de opties en aan de evaluatie achteraf van de effectiviteit van het gevoerde beleid. Om vooraf te beoordelen welke combinatie van instrumenten en maatregelen de beste synergie oplevert, zijn multimodale verkeers- en vervoersmodellen nodig, die mobiliteitseffecten en afgeleide milieu- en socio-economische effecten inschatten. De uitkomsten kunnen worden ingebracht bij de evaluatie van de beleidsplannen, bijvoorbeeld via één integrale rapportage, waarin een MER en een mobiliteitsrapport zijn opgenomen. Hierin moeten de alternatieve en sectoroverschrijdende beleidsopties onderzocht worden. Mobiliteit kan zo als één van de keuzecriteria voor meer onderbouwde strategische beleidskeuzes fungeren. Wij bevelen aan de methodologie terzake op punt te stellen en snel te implementeren.

Ook de sociaal-maatschappelijke dimensie van het mobiliteitsvraagstuk, en met name het maatschappelijk draagvlak voor het beleid, is voor de Mina-raad erg belangrijk. De mate waarin de samenleving een mobiliteitsbeleid aanvaardt, is een belangrijke determinant in het ontwikkelen van een beleid op lange termijn. De aanvaarding hangt vooral af van de effectiviteit van het beleid, de billijke verdeling van de lasten, en de geloofwaardigheid (coherentie en vervullen van de voorbeeldfunctie). Goede en betrouwbare informatie over doelstellingen, beheerssystemen of alternatieve vervoersmogelijkheden kunnen de aanvaarding vergroten. Volgens de Nederlandse Raad voor het Milieubeheer moet een strategie om het draagvlak voor een mobiliteitsbeleid te vergroten, langdurig en consistent zijn, en informeren over doel, noodzaak en consequenties van ingrepen. De vergelijking van wat gebeurt zonder overheidsbeleid, en hoe de situatie kan zijn met overheidsbeleid, is elementair. Toekomstige situaties moeten concreet en inzichtelijk worden voorgesteld. Communicatieve instrumenten spelen dus een belangrijke ondersteunende rol. Vanzelfsprekend is ook een volwaardige betrokkenheid en participatie van de relevante doelgroepen bij het mobiliteitsbeleid een voorwaarde om het draagvlak te versterken.

In het laatste deel van het advies formuleert de Mina-raad meer concrete aanbevelingen inzake mobiliteit en infrastructuur per bevoegdheidsniveau. Ik beperk me tot de belangrijkste elementen uit het takenpakket van de Vlaamse overheid. Prioritair is het uitwerken en uitvoeren van een integraal mobiliteitsplan. Minister Baldewijns heeft het Mobiliteitsplan 2002 voor 1998 aangekondigd.

De doelstellingen van het Mina-plan 2 en van het Structuurplan moeten naar dit mobiliteitsplan doorwerken, en alle relevante beleidsverantwoordelijken moeten bij het opstellen van het plan betrokken worden. Bevordering van langzaam verkeer, gedeeld autogebruik en bedrijfsvervoersplannen moeten er zeker in opgenomen worden. Een tweede taak voor de overheid is de toepassing van multimodale verkeersmodellen om de impact van de verschillende maatregelen in te schatten, en de uitkomsten hiervan toe te passen in de strategische effectrapportage.

Verder moet een strategie worden uitgewerkt voor communicatie en overleg met relevante organisaties : werkgevers en werknemers, gezinnen, gebruikers van openbaar vervoer, milieu- en verkeersorganisaties. Voorlichting moet het beleid ondersteunen, maar moet zich ook richten op specifieke aspecten zoals de behoefte aan mobiliteit, keuze van het vervoermiddel en de invloed van het rijgedrag op het emissiepatroon.

De overheid moet op stadsgewesten gerichte regionale samenwerkingsverbanden ontwikkelen om het beleid op dat niveau gestalte te geven. Actoren in zo'n vervoersregio's zijn buitendiensten van gewestelijke administraties, lokale en aangrenzende overheden, en openbaar-vervoermaatschappijen. Een andere taak is het decentraliseren in de regionale overheidsdiensten, onder meer door het bevorderen van tele-activiteiten, en het stimuleren van tele-activiteiten in de private sector.

De overheid moet verder de effectiviteit, wenselijkheid en haalbaarheid van de invoering van regulerende financiële instrumenten onderzoeken en de opbrengsten van een eventuele invoering ervan voor de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid inzetten. Onder meer investeringen in op duurzaamheid gerichte vervoerssystemen zijn noodzakelijk. Besluitvoering over infrastructuurprojecten moet stoelen op een geïntegreerde beleidsevaluatie met een sectoroverschrijdende afweging ten aanzien van niet-infrastructurele maatregelen en op een projectgerichte evaluatie ten aanzien van verschillende tracé-varianten. Er is tenslotte nood aan herinrichting van de eigen wegeninfrastructuur, gericht op veiligheid, rustig rijgedrag, vlotte doorstroming van openbaar vervoer, en ecologische ontsnippering.

Ik wil afsluiten met de opmerking dat de Mina-raad het noodzakelijk acht formeel in de besluitvorming rond het mobiliteitsbeleid betrokken te worden, in het bijzonder bij de besluitvorming rond een integraal mobiliteitsplan.

De heer Michel Doomst : Heb ik goed begrepen dat de Mina-raad vindt dat wij het aspect mobiliteit bij de opmaak van het Structuurplan te weinig hebben laten doorwegen ? Hadden wij dieper moeten doorgaan op dit element ? Wat hadden we nog kunnen toevoegen ? Of is het beter te mikken op een mobiliteitsplan naast een structuurplan ?

Als de cijfers over vervoersarmoede nog niet in kaart zijn gebracht, is het dan ook te vroeg om te spreken over basismobiliteit ?

Er is het probleem van de versnippering. Moet daarom niet op korte termijn een dwingend mobiliteitseffectenrapport ingevoerd worden ?

U sprak ook over een stadsgewest, wat bedoelt u daar precies mee ?

De heer Carl Decaluwé : In verband met de problematiek van het woon-werkverkeer en van bedrijfsvervoersplannen wordt er telkens verwezen naar de voorbeeldfunctie van de overheid. Dit zou ook kunnen in het kader van de cao-onderhandelingen. Is dat ter sprake geweest ?

Wanneer u het hebt over verkeersconvenanten, bedoelt u dan de huidige ?

Ik weet dat men niet van bij de aanzet wil praten over de kosten, maar het is toch belangrijk de budgettaire gevolgen te kennen in relatie met de prioriteiten ? Is hierover discussie geweest ?

De heer Ward Beysen : Het is duidelijk dat men in deze tekst tegengestelde standpunten met elkaar probeert te verzoenen. Ik wil daarom op enkele tegenstrijdigheden wijzen.

Ik wil er ten eerste op wijzen dat ik voorstander ben van het idee om de organisatie van het openbaar in handen van de stadsgewesten te leggen. Dat zou betekenen dat De Lijn een minder dominante rol zou gaan spelen. Op zich is dat niet zo slecht, want ik heb al van in het begin mijn bedenkingen bij het organisatiemodel van De Lijn. Volgens u kunnen terzake echter de provincies als draaischijf functioneren. Ik ben het daar niet mee eens. Niet alleen geloof ik er niet meer in dat de provincies nog veel zin hebben, maar ook omdat openbaar vervoer een provincie-overschrijdende materie is. En dat niet elke provincie op hetzelfde spoor zit, hoeft ook geen betoog. Kijk maar naar het recente geschil tussen de directies Oost-Vlaanderen en Antwerpen van de Lijn over de verlenging van de tramlijn op de Linkeroever.

Mijn tweede vraag heeft betrekking op de stand still inzake beslag op de ruimte waar u voor pleit. Zal die stand still zich niet vertalen in een beperktere mobiliteit ? Hoe denkt de Mina-raad de toename van het verkeer op te vangen zonder meer ruimte in beslag te nemen ? In dat verband is het nuttig dat er eerst onderzoek wordt verricht naar de relatie tussen de stand still inzake ruimtelijk beslag en de toename van de verkeersdensiteit.

Tot slot wil ik nog iets kwijt over de terminologie die in het advies wordt gebruikt. Volgens mij zijn

woorden als basismobiliteit en vervoersarmoede ongepast. Zij die het woord vervoerarmoede in de mond nemen, pleiten in feite voor een beleid dat de rijkdom die we over jaren hebben opgebouwd, te grabbel te gooien. Ik pleit ervoor te spreken over vervoerrijkdom : verkeer is de basis van onze rijkdom in de toekomst.

De heer Johan Malcorps : Ik wijs er de heer Beysen op dat armoede in een moderne maatschappij ook moderne vormen heeft aangenomen en dus niet dezelfde armoede is als degene die in de Oudheid heeft bestaan. Het begrip armoede moet voortdurend opnieuw gedefinieerd worden.

Ten eerste wijs ik erop dat de maatschappij van vandaag te kampen heeft met een leefbaarheidsprobleem, mede veroorzaakt door de mobiliteitsproblematiek. Men kan zelfs stellen dat de verkeersveiligheid toeneemt, omdat sommige mensen de straat onleefbaar vinden. Door de beperkte mobiliteit zitten kinderen bijvoorbeeld de hele dag voor hun televisietoestel. Een gevolg daarvan is dat er inderdaad minder ongelukken gebeuren, maar de vraag is of we onze jeugd op die manier niet negatief beïnvloeden.

Naast het aspect leefbaarheid is ook gezondheid een belangrijk punt. Zo meen ik dat er nog veel onderzoek moet worden verricht naar de invloed op onze gezondheid van bepaalde stoffen die door het verkeer worden veroorzaakt, naar het ozongehalte in onze steden, enzovoort. Het eerste onderzoek naar PM 10 werd onlangs door de Vlaamse milieumaatschappij opgestart, maar in vergelijking met het buitenland hebben we nog een lange weg af te leggen.

Daarnaast wil ik ook aandacht vragen voor het probleem van de financiering van het mobiliteitsbeleid. Dat we met een chronisch gebrek aan financiële middelen te kampen hebben, zeker wat het probleem van de mobiliteit betreft, is geen nieuws. Dat versterkt de neiging van de regering om financierende heffingen uit te vaardigen, maar ik wil hier een lans breken voor regulerende middelen. Hoewel ik in principe helemaal gewonnen ben voor de mobiliteitsconvenants, stel ik de vraag of er het convenantenbeleid zoals dat nu gevoerd wordt niet tot een versnippering moet leiden.

De heer Jacques Timmermans : Graag had ik vernomen wanneer het mobiliteitseffectenrapport (Mober) volgens de Mina-raad moet worden opgelegd en in welke mate de conclusies ervan bindend moeten zijn, en welke suggesties de raad heeft voor de gedragslijnen inzake Mober.

De Mina-raad pleit voor een integrale aanpak van het mobiliteitsprobleem. Zou het een goed idee zijn om aspecten inzake mobiliteit ook een rol te laten spelen bij het toekennen van vergunningen ?

De Mina-raad pleit ervoor de discussie over de verkeersproblematiek voort te zetten. Moet dat gebeuren in de Mina-raad of in een nieuw op te richten mobiliteitsraad ?

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Naar mijn mening worden files voornamelijk veroorzaakt door vrachtwagens, die men als 'magazijnen op wielen' kan omschrijven. Zou het daarom niet beter zijn opnieuw vaste magazijnen en opslagplaatsen te gaan bouwen ? Dat zou het aantal vrachtwagens op de weg verminderen en dus de verkeersveiligheid ten goede komen. Het zou wel betekenen dat opnieuw open ruimte moet worden ingenomen.

De heer Luc Goeteyn : Toen de Mina-raad het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen besprak, was het probleem van de mobiliteit zodanig controversieel dat enkele leden daarover geen discussie wensten te voeren. De raad beperkte zich tot de vaststelling dat het ruimtelijk beleid geënt werd op prognoses, waardoor het mobiliteitsbeleid niet zozeer sturend als wel volgend bleef, met andere woorden het omgekeerde van wat wenselijk is. Voorts werd enkel de intentie geformuleerd de discussie ten gronde later te voeren. Dit debat is inmiddels afgerond en dit advies is daarvan het resultaat.

Moet een strategisch mobiliteitsplan een afzonderlijk document zijn of veeleer een onderdeel van het Ruimtelijk Structuurplan ? De Mina-raad opteert voor het eerstgenoemde. Wij geven de voorkeur aan een op zichzelf staand mobiliteitsplan, dat weliswaar in overeenstemming is met de ruimtelijke en tevens – niet te vergeten – de milieudoelstellingen.

Over vervoersarmoede bestaat inderdaad weinig informatie. De Mina-raad is geen tegenstander van een decreet op de basismobiliteit, maar stelt wel vast dat er op dit moment geen andere gegevens bestaan dan deze in de beleidsbrief die minister Baldewijns in het begin van de regeerperiode voorstelde. Wij vinden dat het toekomstige decreet in elk geval beter onderbouwd zal moeten zijn dan in de genoemde tekst. Dit zal te gelegener tijd moeten blijken uit de memorie van toelichting.

Op dit moment worden verschillende soorten van effectrapportering naast elkaar gebruikt. Sommige onderzoekers pleiten voor een integrale aanpak,

omdat zij overlapping willen vermijden. Milieu-effectenrapporten en mobiliteitseffectenrapporten mogen elkaar niet voor de voeten lopen. Het is van belang om terzake het instrumentarium op punt te stellen.

De heer Rudi Verheyen : De huidige wetgeving inzake effectrapportering leidt ertoe dat concrete projecten worden bestudeerd. De mobiliteitsproblematiek vraagt echter om een onderzoek in een eerder stadium : het beleid moet op integrale wijze bekeken worden als een geheel van mogelijke alternatieven.

De heer Luc Goeteyn : Er werd gevraagd naar het concrete standpunt van de Mina-raad, onder andere met betrekking tot de timing, de concrete vereisten en het al dan niet bindend karakter van de mobiliteitseffectenrapporten. Hierover heeft de raad nog geen uitspraak gedaan, omdat wij nog nieuwe ontwikkelingen verwachten. Wel is het inderdaad zo dat een breder perspectief dan het beoordelen van concrete projecten, wenselijk is. Wij zouden ex ante moeten afwegen wat de effecten zijn van alternatieve beleidsopties, zodat de uiteindelijke keuze beter onderbouwd is.

De belangrijkste verkeersstromen doen zich voor binnen de grenzen van de stadsgewesten. Daarom hebben wij voor deze entiteit geopteerd. Wij zochten immers een samenwerkingsverband waarbinnen alle effecten konden geïntegreerd worden. Dit betekent niet dat de Mina-raad geen aandacht zou hebben voor de landelijke gebieden. Die sluiten uiteindelijk immers aan op een stedelijke kern.

De discussie over de bedrijfsvervoersplannen verliep moeizaam. De werknemers wilden hier heel wat verder gaan dan wat de werkgevers wenselijk of haalbaar achtten. Het gevolg is dat wij terzake een vage aanbeveling formuleren. Alleen over de stelling dat de overheid het voorbeeld moet geven, werd consensus bereikt.

Mobiliteitsconvenants zijn een stap vooruit in de richting van een meer planmatige aanpak van het lokale mobiliteitsbeleid. We hebben de indruk dat het convenantenbeleid meer geïntegreerd verloopt dan vroeger. Zoals blijkt uit de onderhandelingen over convenants met de provincies, bestaat de indruk dat de invulling van de convenants niet voldoende geïntegreerd wordt aangepakt en dat een aantal aspecten van de mobiliteitsproblematiek onvoldoende aan bod komen.

De aanbeveling blijft eveneens algemeen op budgettair vlak. De Mina-raad stelt dat investeringen in de eerste plaats moeten gaan naar collectieve en multimodale vervoerssystemen, zonder aan één en ander een concreet bedrag te verbinden.

Ons pleidooi voor vervoerregio's betekent niet dat wij een bijkomende instantie vragen. Het gaat om een praktisch samenwerkingsverband waarin de verschillende betrokkenen afspraken maken, die vervolgens door de bestaande overheden worden uitgevoerd, zijnde de provinciale en lokale overheden en de vervoermaatschappij. Hierbij is de overschrijding van provinciegrenzen onvermijdelijk. Een stadsgewest als Antwerpen kan niet los van bijvoorbeeld het Oost-Vlaamse Waasland worden gezien.

Sommigen merken op dat een standstill inzake infrastructuur niet realistisch zou zijn. Ook de Mina-raad heeft zich ter zake genuanceerd uitgelaten. Wij zijn van mening dat er in elk geval een standstill moet komen inzake versnippering, wat niet wil zeggen dat elke vorm van ruimtegebruik ongewijzigd moet blijven. Een nieuw baanvak links en rechts bijvoorbeeld, moet bespreekbaar zijn. Volledig nieuwe infrastructuur lijkt ons echter niet aangewezen, omdat die de bestaande versnippering alleen maar zou doen toenemen.

De heer Rudi Verheyen : Als men als uitgangspunt duurzame ontwikkeling neemt, wil men de kwaliteit van omgevingsfactoren zoals milieu beschermen. Dit botst natuurlijk met groei zonder meer. Duurzame ontwikkeling is niet zo gemakkelijk te verzoenen met mobiliteit, vooral niet als we een integrale benadering verkiezen.

Het stand still-principe gaat uit van de keuze voor duurzame ontwikkeling. Uitbreiding van het beslag op de ruimte is dan niet aangewezen, tenzij men beslist om de mobiliteit te doen toenemen. We kunnen mobiliteitsproblemen oplossen door te streven naar minder versnippering. Ik ben er mij van bewust dat voor dit alles steun in de maatschappij noodzakelijk is en dat het betaalbaar moet blijven.

De heer Luc Goeteyn : We moeten ook op onze hoede zijn voor het aanzuigeffect van nieuwe infrastructuur. In Nederland hanteert men de vuistregel dat een verbetering van de infrastructuur die een tijdswinst oplevert van 1 percent, een toename van het verkeer met 1 percent genereert. We kunnen nog winst boeken door de bestaande infrastructuur optimaal te gebruiken.

De heer Johan Sauwens : Is de doelstelling om de congestie met 20 tot 25 percent te reduceren die in het advies wordt voorgesteld, realistisch ? De Ne-

derlandse Centrale Raad van het Bedrijfsleven stelt dat slechts een beperkt gedeelte van de automobilisten zal overstappen op andere vervoersmogelijkheden. Ik zie wel een groter resultaat haalbaar voor het goederenverkeer. Bovendien leidt meer welvaart tot meer auto's en dus tot meer vrijetijdsverkeer.

De heer Rudi Verheyen : Een algemene doelstelling vastleggen is belangrijk. We moeten ons echter niet vastpinnen op concrete cijfers. Zowel de congestie als de emissies moeten dalen. De haalbaarheid van de vooropgestelde cijfers blijft een vraag. We willen gewoon duidelijk aangeven dat elke maatregel die aanleiding geeft tot een stijging, een foute maatregel is.

De heer Luc Goeteyn : De reductie met 50 percent is een doel op lange termijn. Het is niet altijd productief om een lange discussie te voeren over de haalbaarheid van concrete doelstellingen. Het is belangrijk om een richting uit te stippelen, een doel te stellen. De concrete tussendoelstellingen zijn veel belangrijker. Bij de emissies moeten we de beleidsdoelstellingen van Mina-2 hanteren, maar in het oog houden dat verdere reducties noodzakelijk zullen zijn, maar niet haalbaar op 5 of 10 jaar.

Het is inderdaad misschien beter om te spreken over vervoersongelijkheid dan over vervoersarmoede. In onze samenleving is er zoveel mobiliteit dat het cynisch is om te spreken van vervoersarmoede, maar er bestaat wel vervoersongelijkheid. Een aantal gezinnen hebben geen auto of één auto die ter beschikking staat van één gezinslid.

De heer Ward Beysen : Het is een kwestie van vrije keuze : veel van de gezinnen zonder auto kunnen zich perfect een auto permitteren maar wensen er geen aan te schaffen. De vrije keuze is voor mij heilig.

De voorzitter : Zelfs indien dit een vrije keuze is, ziet men daardoor af van een zekere mate van mobiliteit. En het is de vraag of ze ook daarvoor kiezen. Ik vraag me echter af hoeveel van de 25 percent zonder auto daar bewust voor gekozen hebben.

De heer Luc Goeteyn : Dat meer veiligheid in het verkeer het gevolg is van het feit dat mensen zich minder in het verkeer wagen, zou best kunnen. Maar daarover bestaan geen concrete cijfers.

Het is ook niet zeker dat de gunstige trend inzake verkeersveiligheid, waarvan sprake in het advies, zich zal doorzetten : in 1995 en 1996 was de evolutie niet zo gunstig.

Wat de luchtverontreiniging door het verkeer betreft, hebben een hele reeks specifieke stoffen een effect op de gezondheid, maar wij hebben ons in het advies beperkt tot de vier belangrijkste, zonder aan de effecten van andere stoffen te willen voorbijgaan.

Er moet rekening gehouden worden met het feit dat maatregelen om het woon-werkverkeer te doen afnemen, het vrijetijdsverkeer kunnen doen toenemen. In Nederland heeft men berekend dat meer telewerk in het jaar 2000 zal resulteren in 400.000 telewerkers die tot 200 km per week minder zullen rijden, maar dat meer vrije tijd ook hun mobiliteitsbehoeften in die sfeer doet stijgen.

Volgens de Mina-raad moeten heffingen in eerste instantie regulerend bedoeld zijn. De opbrengst die ze genereren, moet volgens de Mina-raad geïnvesteerd worden in het mobiliteitsbeleid, bijvoorbeeld door de oprichting van een Mobiliteitsfonds. Heffingen zullen echter nooit zuiver financierend of regulerend zijn, maar de doelstelling moet echter regulerend blijven.

Het huidig beleid met gemeentelijke mobiliteitsconvenants leidt volgens ons niet tot versnippering, omdat men meer en meer de samenwerking tussen gemeenten probeert te bevorderen.

De Mina-raad heeft zich nog niet uitgesproken over de vraag of het wenselijk is aspecten inzake mobiliteit mee in overweging te nemen bij het verlenen van vergunningen. Persoonlijk denk ik dat het niet wenselijk is om alle mobiliteitsaspecten te integreren in de milieuvergunningen, omdat mobiliteit ruimer is dan milieu.

Op het moment dat de Mina-raad zijn advies heeft opgesteld, was er over de MORA nog niet veel sprake. Er staat hierover dan ook niets in. In de oriëntatienota wordt wel gepleit voor een onderscheid tussen organen die ambtelijk en technisch advies verstrekken, zoals Vlacoro dat deed inzake het RSV, en adviesorganenen waarin maatschappelijke groepen en pressiegroepen zetelen, zoals de MINA en de SERV.

Volgens de Mina-raad kan een eventuele MORA vooral ambtelijke en technische adviesfuncties vervullen. Het is zeker niet wenselijk dat het een soort raad met een hybride karakter wordt.

Het vrachtvervoer is inderdaad een belangrijke oorzaak van files. Volgens mij is het geen realistische politiek om just in time-transport op een of andere dwingende manier te verminderen.

De voorzitter : Ik wil de heren Verheyen en Goeteyn bedanken voor hun uiteenzetting en ook voor hun degelijk advies, dat ons ongetwijfeld nog van dienst zal zijn.

C. Aanbeveling over mobiliteit van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

De voorzitter : Ik geef nu het woord aan de heren Kerremans en Poelvoorde die de Aanbeveling over mobiliteit van de SERV zullen toelichten.

De heer Pieter Kerremans : De aanbeveling toont aan dat de sociale partners het grote belang van de mobiliteitsproblemen erkennen. Onze aanbeveling dateert trouwens al van een jaar geleden. De mobiliteitsproblematiek heeft een grote impact op het sociaal-economische leven. In het verleden zijn we intens betrokken geweest bij de investeringsplannen voor wegen en voor de spoorwegen en bij de werking van de Vlaamse Havencommissie. Ook in de algemene besprekingen van de sociale partners, komt dit probleem vaker ter sprake, zoals onder meer in het recente kaderakkoord over de werkgelegenheid. Daarnaast zijn er ook parallelle activiteiten, zoals de contacten met de Franse regio Nord-Pas de Calais om oplossingen te zoeken voor de problemen inzake grensoverschrijdende verbindingen.

Ook de SERV-commissie Goederenvervoer heeft veel aandacht voor mobiliteit. Bij al die besprekingen hebben we steeds meer de behoefte gevoeld voor een meer algemene visie op het mobiliteitsbeleid. Bovendien erkennen we dat we een bijdrage kunnen leveren om een algemeen mobiliteitsbeleid door de bevolking te doen aanvaarden.

Verder wil ik benadrukken dat een aanbeveling van de SERV steeds unaniem wordt goedgekeurd. Dit toont nogmaals het belang ervan aan.

De aanbeveling over mobiliteit van april 1997 bestaat uit twee grote delen, namelijk een algemene visie en een aantal krachtlijnen. Wat de algemene visie betreft worden drie zaken gesteld, meer bepaald dat mobiliteit enorm belangrijk is voor de vervoersgelijkheid en de bereikbaarheid, dat er grenzen zijn aan de groei van de mobiliteit, en dat er voor de aanpak van de mobiliteitsproblematiek niet een algemene oplossing bestaat maar dat er diverse maatregelen nodig zijn.

Voor een toelichting bij het tweede deel van de aanbeveling geef ik het woord aan de heer Poelvoorde, die de auteur is van de aanbevelingen voor de krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid.

De heer Etienne Poelvoorde : Eerst en vooral wil ik opmerken dat de SERV bij het opstellen van de aanbeveling niet te ambitieus is geweest. Het was zeker niet onze bedoeling om het mobiliteitsbeleid volledig uit te tekenen. Verder blijven de krachtlijnen op een aantal domeinen algemeen, maar ze zijn wel toegespitst op een aantal concrete discussiepunten.

De eerste krachtlijn betreft een aantal aanbevelingen voor een goed overheidsbeleid inzake mobiliteit. We zijn hierbij vertrokken van twee zaken. Ten eerste hebben we vastgesteld dat het beleid een gebrek aan continuïteit en administratieve inbedding vertoont. Zo wordt er bijvoorbeeld veel gesproken over de verkeers- en vervoersmodellen, maar deze hebben nog niet veel concrete resultaten opgeleverd. Zo bestaat er in Nederland bijvoorbeeld al jaren een meerjarenplan inzake vervoer en infrastructuur, terwijl er bij ons alleen maar de rollende driejarenplannen bestaan, die helemaal geen continuïteit vertonen. De continuïteit moet ook zijn uitdrukking vinden in de informatie aan en het overleg met alle betrokkenen.Een tweede element is het feit dat het mobiliteitsbeleid gevoerd wordt door verschillende overheden, niet alleen de gemeenten en het Vlaamse Gewest, maar ook de federale en de Europese overheid.

Hoewel er hiertoe aanduidingen zijn in het RSV, is het toch heel belangrijk dat het beleid duidelijke doelstellingen en te bereiken resultaten vooropstelt. Wij hebben toch vragen bij de draagwijdte van de doelstelligen in het RSV, bijvoorbeeld rond lokatiebeleid.

Ten derde moet de Vlaamse overheid initiatieven nemen om alle beschikbare instrumenten te integreren, ook de fiscale. Wij weten wel dat dit problemen oplevert met de verschillende bevoegdheidsniveaus, maar wij menen dat de Vlaamse overheid de kern van het mobiliteitsbeleid in handen heeft.

Een tweede reeks aanbevelingen slaat op het infrastructuurbeleid. Inzake financiering stellen de sociale partners voor het infrastructuurbeleid een bijkomende impuls te geven van 2,5 miljard frank per jaar. Dit voorstel is tot stand gekomen in de Havencommissie, met betrekking tot de achter-

landverbindingen. Wij halen het voorgestelde bedrag uit vergelijkingen met reeds gedane investeringen en met de investeringen in Nederland. Als we gedurende vijf jaar 2,5 miljard frank extra zouden investeren, komen we op het niveau van Nederland wat betreft uitgaven in verhouding tot het BBP. Wij benadrukken dat deze impuls zich moet situeren binnen de algemene middelen.

Ons advies mag geen vrijbrief zijn om zomaar hier en daar wat potten te spijzen. Het geld moet verstandig aangewend worden, en ook daartoe doen wij aanbevelingen. De eerste is wellicht wat gedateerd : wij verzetten ons tegen het gebruik van deze middelen voor de mythe van de Noord-Europese transportas, waarover een tijd geleden veel te doen was en waarbij de indruk ontstond dat alle problemen zouden opgelost zijn als men hierin zou investeren. Ten tweede : hoewel de weg belangrijk blijft, moeten de middelen zo ingezet worden dat er een modal shift kan gerealiseerd worden. Bij plannen moet dan ook rekening gehouden worden met hun effect op zo'n modal shift. Bij de derde aanbeveling hebben we het over benutting, aanpassing en uitbreiding. Een betere benutting betekent onder meer dat men aandacht heeft voor allerlei reglementeringen in de transportsector die het optimale gebruik van de infrastructuur beletten.

Een volgende reeks aanbevelingen richt zich op een ruimere toepassing van verkeers- en vervoersmanagement in het mobiliteitsbeleid. Men moet meer lessen trekken uit initiatieven en ervaringen in het buitenland, en er sneller op inspelen. De sociale partners geloven ook in de kansen van bedrijfsvervoersplannen en menen dat die ruimer ingevoerd moeten worden, maar dat de overheid zich terzake moet beperken tot het stimuleren van het vrije initiatief op bedrijfsniveau, waarbij veel aandacht moet gaan naar de subregionale aanpak. De sociale partners hebben zich er alvast toe geëngageerd om de invoering van bedrijfsvervoersplannen te stimuleren.

De sociale partners geloven dat thuisarbeid mogelijkheden biedt. Maar er bestaat vrij veel weerstand : vanwege de werknemers, die vragen hebben bij hun rechtszekerheid, en vanwege de werkgevers, die organisatorische problemen verwachten.

Verder zijn er aanbevelingen over de inzet van prijsinstrumenten. Theoretische argumenten pleiten voor de inzet hiervan. Het gebruik van prijsinstrumenten kan de overheid echter niet ontslaan van de opdracht een goed beleid te voeren. Wanneer bijvoorbeeld het beleid op het vlak van ruimtelijke ordening heeft gefaald, dan mag men het publiek hiervoor later niet straffen via prijsinstrumenten. Prijsinstrumenten moeten volgens de SERV ook gedifferentieerd zijn naar tijd en plaats. Wij zijn dus geen voorstander van het autowegenvignet. Rekeningrijden is wel een gedifferentieerde maatregel. Het is verdedigbaar, maar onder bepaalde voorwaarden – en er zijn momenteel niet veel indicaties dat er aan die voorwaarden voldaan is. Een eerste voorwaarde is dat het regulerende aspect van de maatregel voorop moet staan. Het mag niet de eerste bedoeling zijn een nieuw financieringsinstrument te creëren. Dit sluit niet uit dat de opbrengst ervan in allerlei richtingen kan gebruikt worden ; de SERV pleit ervoor dat ze vooral gaat naar mobiliteitsbeleid en infrastructuur. Essentieel is dat de goede orde bewaard blijft, en dat men de heffingen niet à la carte aanpast, naargelang de financieringsbehoeften.

Een tweede voorwaarde is dat voor de invoering van het systeem de verwachte gevolgen duidelijk gekend moeten zijn. Wij zijn van mening dat er duidelijkheid moet bestaan over de baten en de kosten. Op termijn zullen de baten wellicht groter zijn dan de kosten. Een derde voorwaarde is dat er alternatieven voorhanden moeten zijn.

Als vierde voorwaarde stellen wij dat het opzetten van dit soort systeem gepaard moet gaan met een geïntegreerde fiscale aanpak. Hiervoor moet overleg worden gepleegd met de federale overheid.

Vlaanderen zal onvermijdelijk t.a.v. sommige andere Europese landen een voorsprong nemen, omdat de problemen hier groter zijn. Maar bij de invoering van het systeem moet wel aandacht worden besteed aan de mogelijke gevolgen voor onze concurrentiepositie. Die kan niet in het gedrang worden gebracht. Daarom is afstemming op de Europese politiek essentieel, vooral op de Nederlandse situatie.

De heer Jan Penris : De vertegenwoordigers van de Mina-raad kwamen ons hier vertellen dat er rond het probleem van de bedrijfsvervoerplannen geen eensgezindheid bestond onder de sociale partners. Nu blijkt er binnen de SERV wel een consensus te bestaan en zou er zelfs een basisplan zijn. Klopt dat en wat is dan de inhoud van dat plan ?

De heer Michel Doomst : Het valt op dat mobiliteit een punt is waaraan tijdens het sociaal overleg geen voorrang wordt gegeven. Hoewel iedereen het erover eens is dat er terzake dringend maatregelen moeten worden genomen, staat dit vraagstuk maar zelden bovenaan de agenda van het sociaal overleg. Hoe kan daar aan verholpen worden ?

De nood aan continuïteit in het mobiliteitsbeleid is bijzonder groot. Een meerjarenplan mobiliteit is een mogelijke oplossing. Hebt u nog andere voorstellen om een versnippering van het beleid tegen te gaan ?

Hoe kan de achterstand die we op het vlak van vervoersmanagement hebben opgelopen, zo snel mogelijk worden weggewerkt ?

U koppelt heel wat voorwaarden aan het invoeren van het rekeningrijden. Denkt u niet dat er te veel voorwaarden zijn ? Immers, waar we echt nood aan hebben, zijn dringende experimenten op het terrein.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : U besteedt in uw aanbeveling weinig aandacht aan korte verplaatsingen, bijvoorbeeld van fietsers.

Zien de sociale partners een verband tussen het aantal werkzoekenden en het beschikbare mobiliteitsaanbod in een bepaalde regio ?

Vervoersgelijkheid bestaat niet. In welke mate kan ze garanties bieden inzake werkgelegenheid ?

De heer Ward Beysen : Ik geef de voorkeur aan het begrip vervoersrijkdom.

Wat de bedrijfsvervoersplannen betreft, meen ik dat de SERV er heel sceptisch tegenover staat. De toepassing ervan heeft geen kans op slagen zolang we een verloederde ruimtelijke ordening hebben. En aangezien onze ruimtelijke ordening een complex probleem is waarvoor weinig pasklare oplossingen voorhanden zijn, zijn de bedrijfsvervoerplannen bij voorbaat gedoemd om te mislukken. De sociale partners zullen dus met nieuwe, creatievere voorstellen voor de dag moeten komen.

De heer Johan Malcorps : U zegt dat er moet worden geïnvesteerd wil Vlaanderen inzake de distributiefunctie gelijke tred houden met Nederland. Maar waarin moet geïnvesteerd worden ? Ter zake zullen keuzes moeten worden gemaakt. Misschien gaat de keuze voor de logistieke functie ten koste van de leefbaarheid.

Inzake het rekeningrijden is voor u het regulerend aspect doorslaggevend. De 2,5 miljard frank komt dan uit algemene middelen. Dat vergt een ernstige inspanning vanwege de overheid. Ik meen dat we moeten voortbouwen op de ervaring die in het buitenland is opgedaan. Bovendien moet het rekeningrijden overal terzelfder tijd worden ingevoerd. Zoniet zal het verkeer gewoon verschuiven naar sluikwegen, met alle ongewenste neveneffecten vandien. De veiligheid van de fietsers en de voetgangers zou bijvoorbeeld in het gedrang komen.

De heer Jacques Timmermans : Moet het beleid gevoerd worden en het advies geformuleerd worden door de geëigende kanalen of door de mobiliteitsraad ?

U vraagt 2,5 miljard frank extra middelen voor investeringen in openbare werken. Volgens mij moet er dringend geïnvesteerd worden, niet in nieuwe infrastructuur maar in het onderhoud van de bestaande infrastructuur en in de aankoop van duurzamere vervoersmiddelen.

Wat de bedrijfsvervoerplannen betreft, had ik graag van de sociale partners vernomen hoe zij staan tegenover de verplichte, gefaseerde invoering gekoppeld aan een financiële steun van de overheid.

De heer Joachim Coens : Binnen de SERV staan zowel de werkgevers als de werknemers kritisch tegenover de mogelijkheden van telewerk. Is deze houding ingegeven door hun kijk op de mobiliteit als zodanig of veeleer door maatschappelijke overwegingen ? Wat valt er eigenlijk te verwachten van telewerk ten aanzien van de verplaatsingspatronen ? Zijn er buitenlandse voorbeelden die ons iets kunnen leren ?

De heer Pieter Kerremans : Ik wil vooraf opmerken dat onze antwoorden op de gestelde vragen strikt binnen de contouren van de aanbeveling moeten blijven. Waarom vormt de mobiliteit geen hogere prioriteit in het sociaal-economische overleg ? Welnu, in elk geval staat dit probleem vandaag al hoger gerangschikt dan vroeger. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het kaderakkoord van eind 1997. Wat de bedrijfsvervoerplannen betreft, huldigen wij het vrij initiatief. Niets staat de sociale partners in de weg om bedrijfsvervoerplannen in de CAO-onderhandelingen op te nemen.

De investeringen in infrastructuur moeten met algemene middelen van de Vlaamse overheid gefinancierd worden.

De sociale partners hebben zich nog niet uitgesproken over de mobiliteitsraad. Zij willen immers in eerste instantie via de SERV bij de beleidsvoorbereiding betrokken worden.

De heer Etienne Poelvoorde : Wat is de draagwijdte van de consensus over de bedrijfsvervoerplannen ? Het is van belang in te zien dat de SERV ter

zake nog helemaal geen basisprincipes heeft uitgewerkt. Wel is duidelijk dat wij niet zozeer sceptisch zijn, als wel vinden dat er werk moet gemaakt worden van een ruimere invoering. Wij zijn namelijk niet blind voor het feit dat de ruimtelijke ordening de invoering hypothekeert. Er zullen incentives van overheidswege nodig zijn om de verspreiding van deze plannen te ondersteunen. De vraag over de eventuele gefaseerde invoering kan ik op dit moment niet beantwoorden.

Hoe verantwoorden wij de vraag naar een investering van 2,5 miljard frank per jaar in infrastructuur ? Fundamenteel gaat het erom dat het concept van Vlaanderen als centrum van logistiek en distributie geen holle slogan mag blijven. Deze gedachte moet concreet ondersteund worden zonder in een concurrentiespiraal met Nederland terecht te komen. Ook moet vermeden worden dat wij zodanig goede verbindingen aanleggen dat alle goederen zo snel mogelijk door ons land heengaan. Wij mogen niet alles afstemmen op distributie. Sommigen zeggen dat wij eerder aan brainports dan aan mainports zouden moeten gaan denken. Dit is een belangrijke discussie, maar men mag niet uit het oog verliezen dat kennis nu reeds een belangrijk element vormt van onze havenactiviteit. Evenmin mag men goederenvervoer tegenover personenvervoer plaatsen. Het nastreven van een modal shift in de laatsgenoemde sector is ook belangrijk voor de eerstgenoemde. De vergelijking met Nederland geeft een globaal beeld, dat ook rekening houdt met de recente geschiedenis. In de jaren zeventig en het begin van de jaren tachtig hadden wij op sommige domeinen zelfs een voorsprong, wat niet wegneemt dat nu een inhaalbeweging nodig is. Deze moet structureel zijn en uit de algemene middelen van de Vlaamse begroting komen.

Onze aanbeveling verwijst in dit verband naar reeds in het verleden goedgekeurde impulsprogramma's, waarvan sommige evenwel van afnemend belang zijn.

Met betrekking tot het rekeningrijden formuleren wij duidelijke en scherpe voorwaarden. Hieraan kan echter gewerkt worden, afhankelijk van wat men op het terrein werkelijk realiseert. Men moet zich overigens hoeden voor al te gratuïte politieke uitspraken in dit verband.

Wat de vraag omtrent de relatie tussen de werkzoekenden en de vervoersgelijkheid betreft, beschik ik evenmin over cijfergegevens. De SERV ondersteunt het streven naar vervoersgelijkheid. Wij zijn wel van mening dat die niet noodzakelijk door meer verkeer moet gerealiseerd worden. Het gaat in de eerste plaats om de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van diensten voor iedereen. Het ruimtelijk beleid speelt hier een centrale rol.

Onze houding tegenover telewerk is kritisch omdat de verwachte effecten niet ondubbelzinnig positief zijn. De toegenomen vrije tijd zou de verminderde vraag naar mobiliteit weer de hoogte kunnen injagen. Wel zijn wij het ermee eens dat deze weg ook moet bewandeld worden. Er zal wel een oplossing moeten gevonden worden voor de bescherming van de sociale rechten van de werknemers en voor de organisatieproblemen van de werkgevers.

De heer Jan Penris : Ik wil reageren op de opmerking van de heer Doomst dat er bij de sociale partners weinig interesse voor de bedrijfsvervoersplannen bestaat. Ik kom uit de havensector waar dit perfect kan georganiseerd worden, onder andere omdat er een centrale plaats is waar de dagelijkse aanwervingen gebeuren. De werkgevers vinden het echter te duur en er bestaat geen interesse van de werknemers. Maar ook de overheid is niet geïnteresseerd : uit contacten met De Lijn blijkt immers dat ook zij het te duur en niet uitvoerbaar vinden om openbaar vervoer te organiseren in de haven. Het betreft hier geen slechte wil bij de sociale partners, de zaak is gewoon moeilijk op het terrein te organiseren.

Vergadering van maandag 12 oktober 1998

Hoorzitting over het personen- en vrachtvervoer met de heer Geert Popelier, juridisch adviseur van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) ; de heer Michel Peelman en de heer Michel Martens, directeur en adjunct-adviseur van de Belgische Federatie van de Automobiel- en Fietsindustrie (FEBIAC) ; de heer Philippe Degraef, directeur van de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs (Febetra) ; de heer Robert Restiau, directeur van de Vlaamse havenvereniging ; de heer Jan Strubbe, directeur-generaal van de Administratie Waterwegen en Zeewezen

De heer Geert Popelier : Als vertegenwoordiger van de basis dankt de VAB de commissie Mobiliteit voor deze democratische invitatie.

Een goed verkeersbeleid moet continu en eenduidig zijn. De invoering van het legislatuurparlement is in elk geval een goede zaak voor de continuïteit. Voorts moeten alle betrokkenen voor hun verantwoordelijk worden gesteld. De centrale overheid kan zich beperken tot het geven van een aanzet en het bepalen van de algemene voorwaarden. De eigenlijke uitvoering dient op het laagst mogelijke niveau te geschieden. Het is wenselijk dat over de partijgrenzen heen een consensus zou groeien over bepaalde basisprincipes die door de opeenvolgende regeringen worden aangehouden.

Wat de eenduidigheid betreft, kampt België met het probleem van de bestuurlijke versnippering. Zowel voor verkeer als voor bijvoorbeeld fiscaliteit en economie zijn verschillende excellenties verantwoordelijk. Wat wij nodig hebben is een multidisciplinaire aanpak. Het is goed dat openbare werken, vervoer en ruimtelijke ordening bij één Vlaams minister zijn ondergebracht. Hierin zou men echter nog verder moeten gaan, bijvoorbeeld in de richting van een superministerie, zoals door Febiac werd gesuggereerd. Eén interministeriële conferentie per jaar van de verschillende ministers van verkeer, is in elk geval onvoldoende. Dit overleg moet structureel worden en een vaste agenda krijgen.

Een veilig en leefbaar verkeer vereist een aangepaste infrastructuur en ruimtelijke ordening. Hierin hebben wij een aanzienlijke achterstand ten opzichte van Nederland. De gemeenten moeten verkeersveiligheids- en circulatieplannen uitwerken binnen algemene richtlijnen die door het Vlaamse Gewest zijn opgesteld. De mobiliteitsconvenanten zijn wat dit betreft een stap in de goede richting. Vooralsnog zijn zij echter te vrijblijvend en onvoldoende concreet. Er is nood aan systematische wetenschappelijke verkeersveiligheidsaudits. Over het algemeen ontbreekt het de gemeenten aan visie en professionalisme ter zake. Zij moeten gemeentelijke verkeersdeskundigen aanstellen. Dit ambt verdient een volwaardige erkenning. Het Vlaams Instituut voor Verkeerskunde kan voor de nodige opleidingen zorgen. Voorts moeten ook de bedrijven voor hun verantwoordelijkheid gesteld worden met het oog op de opstelling van verkeers- en vervoersplannen. De vermoedelijke weerstand hiertegen kan bestreden worden door het aanbieden van centrale coaching, waarbij de overheid knowhow ter beschikking stelt.

Inzake infrastructuur zijn wij tevreden dat er eindelijk een algemene regeling is voor het verkeer op de rotondes. Toch is de keuze hiervoor niet altijd doordacht. Er zijn immers verschillende verkeersremmende oplossingen mogelijk voor specifieke lokale problemen. Men dient voor de keuze te rade te gaan bij deskundigen, terwijl men nu al te vaak denkt het zelf beter te weten. De deskundige studiediensten van de administratie Wegen en Verkeer en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid kunnen nochtans geconsulteerd worden.

De VAB pleit voor een dynamisch verkeersmanagement. Hiervoor moeten we ten eerste sneller investeren in variabele verkeerssignalisatie. Communicatie en informatie zijn heel belangrijk met het oog op matiging en preventie. Zo moeten filerijders geïnformeerd worden over te verwachten rij- en wachttijden. Hetzelfde geldt in verband met wegenwerken. Er is op dit ogenblik ter zake een interessante overlegronde aan de gang. Wij hopen op snelle resultaten. In dit verband pleiten wij voor een rechtstreekse aansprakelijkheid van de aannemers of van de wegbeheerders, op voorwaarde dat de vereiste signalisatie ook in de aanbesteding wordt opgenomen en er voldoende geld voor wordt uitgetrokken. De coördinatie van wegenwerken moet efficiënter worden, want al te vaak zijn ook de alternatieve routes versperd. Dit wordt moeilijk, maar is niet onmogelijk. De Wegenkrant van de administratie Wegen en Verkeer is inefficiënt, want ze bereikt de beoogde doelgroep niet.

Over het algemeen is er trouwens meer en betere verkeersinformatie nodig. De aangekondigde oprichting van een Vlaams Verkeersinformatiecentrum is een goed initiatief. Hierin kunnen de overheid en particulieren hun krachten bundelen. De bestrijding van incidentele files vereist wetenschappelijk onderzoek. Een initiatief als het Vlaamse FAST (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomst) heeft een exponentieel positief effect op de ver-

keersafwikkeling. De sociale besparing die dit oplevert, is veel groter dan de kostprijs.

Een van de mogelijkheden om de verkeersstromen te sturen, is ingrijpen in het kostenmechanisme. Daarbij denkt men meestal aan rekeningrijden. Dit is één van de vele middelen om iets te doen aan een lokale probleem, maar het is geen wondermiddel : als algemene maatregel is het minder geschikt. De grens tussen een mechanisme dat het verkeer probeert te beïnvloeden en een zuiver fiscale maatregel is trouwens onduidelijk, zoals het verleden de automobilisten heeft geleerd. Overigens heeft de mobiliteitscel vorige week nog meegedeeld dat rekeningrijden pas in 2005 technisch mogelijk zal zijn.

Wij vragen om de mogelijkheid van positieve prijsmaatregelen te onderzoeken. Er rijdt te veel vrachtverkeer over de Antwerpse ring. Tegelijkertijd klaagt men erover dat de Liefkenshoektunnel onvoldoende rendeert. Daarom zou men kunnen overwegen om het gebruik van deze tunnel gratis te maken. Veel transporteurs nemen de vertragingen aan de Kennedytunnel er immers bij, omdat het gebruik van de tunnel te duur is. De inkomsten uit de tol die de overheid moet missen, kunnen niet groot zijn en kunnen zeker niet opwegen tegen voordelen die voortvloeien door de kennis over de effecten van dergelijke maatregelen op de mobiliteit.

De steun bij de bevolking voor bijkomende kosten is zeer klein. Het zou pas aanvaard worden, indien het past in een volledige herziening van de autofiscaliteit. Die herziening moet volgens ons volgens twee principes gebeuren. Het eerste principe is dat de vervuiler betaalt. Dit komt neer op een internalisering van de externe kosten van het autoverkeer. Een dergelijke maatregel moet wel sociaal gecorrigeerd worden : het mag er niet op neerkomen dat wie kan betalen, het milieu mag belasten. Een tweede principe is dat de weggebruiker moet weten waarvoor hij betaalt. De inkomsten van de heffingen moeten gebruikt worden om de problemen van de mobiliteit te verhelpen. Op termijn moeten de heffingen zichzelf dus opheffen.

Volgens de VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) vormen de voertuigen die op diesel rijden, een zwaardere belasting voor het milieu dan de voertuigen die op benzine rijden. Waarom blijft diesel dan goedkoper ? Men zou kunnen zeggen dat het de schuld is van de overheid dat het aandeel van de voertuigen op diesel zo groot is. Ik wil het vrachtvervoer hier wel even buiten beschouwing laten. De overheid zou daarom de benzine goedkoper moeten maken dan de diesel. Daarbij kunnen overgangsmaatregelen voorzien worden voor wie in het verleden voor diesel heeft gekozen.

De VAB betreurt dat verkeersopvoeding niet opgenomen is in de eindtermen van het middelbaar onderwijs. De periode tussen veertien en achttien jaar is zeer cruciaal wanneer men ongewenst verkeersgedrag wenst te voorkomen. Jongeren beginnen dan gebruik te maken van brommer en auto.

Om een rijbewijs te halen, zou men volgens ons een opleiding moeten genieten in een professionele rijschool. Daarbij moet er vooral aandacht zijn voor defensief rijden. Nu kan ieder die een aantal jaar zijn rijbewijs heeft gehaald, een rijopleiding geven. We willen niet ontkennen dat sommige mensen daartoe in staat zijn. De meerderheid kan het echter niet. Het argument dat de opleiding in een rijschool te duur zou zijn, is vals. Als iedereen daartoe verplicht wordt, zal de prijs immers zakken. Op dit ogenblik zijn het trouwens vooral mensen uit de lagere klassen die rijschool volgen. In de hogere klassen beschikt men vaak over twee auto's en kan men dus makkelijker met een eigen auto leren rijden.

Sensibilisering is enkel zinvol als het samengaat met andere maatregelen. De campagnes moeten concrete beleidsmaatregelen steunen en moeten een repetitief karakter hebben. Ze mogen dus niet ondergeschikt worden aan de aanwezigheid van een gelegenheidssponsor. Inzake attitudes mogen we trouwens geen veranderingen verwachten op korte termijn. We pleiten ervoor de borden langs de snelwegen te gebruiken voor campagnes voor verkeersveiligheid en niet andere doeleinden, zoals het bestrijden van zwerfvuil.

We menen dat men het autogebruik veeleer moet ontraden door alternatieven te bieden en het niet in de eerste plaats moet bestraffen. Een goed voorbeeld is het doortrekken van de Antwerpse metro naar de Linkeroever en verder naar Beveren. Het filebestrijdend effect van dergelijke voorstadslijnen wordt onderschat. Dit vergt belangrijke investeringen, maar die kunnen gemakkelijk terugverdiend worden.

Een ideale locatie voor een nieuwe soortgelijke maatregel is bijvoorbeeld de onbenutte middenstrook van de autosnelweg E19 tussen Antwerpen en Brussel.Ter hoogte van Mechelen zou men een grote Park & Ride-parking en een rechtstreekse metroverbinding naar de hoofdstad kunnen aanleggen. Een ander goed voorbeeld is de pakjes-

dienst die nu al bestaat in Antwerpen en Gent. Dit is een concrete oplossing voor een concreet probleem. Dergelijke concrete oplossingen maken ieder op zich geen verschil, maar samen kunnen ze wel de problemen minder zwaar maken. Eén algemene oplossing bestaat er immers niet.

De heer Michel Peelman : Ik dank de commissie voor haar uitnodiging. We zijn blij dat er op politiek vlak over mobiliteit gediscussieerd wordt. Met onze aanwezigheid op deze hoorzitting willen we mee bijdragen tot duurzame mobiliteit in de volgende eeuw. Dit is meteen de titel van de brochure die we vorige week hebben gepubliceerd. Het is misschien niet algemeen geweten dat Febiac niet alleen de belangen van de auto-industrie ter harte neemt, maar eveneens de vertegenwoordiger is van de constructeurs en invoerders van bedrijfsvoertuigen, bussen, motorfietsen en fietsen. Wij staan dan ook voor de complementariteit van de verschillende vervoerswijzen. Enkel een efficiënte inzet van verschillende vervoersmodi kan leiden tot duurzame mobiliteit. Een mobiliteitsbeleid mag niet ontaarden in een anti-wegtransporthetze als Vlaanderen de toegangspoort tot Europa wil zijn. Al in 1992 publiceerden we de studie Mobilis. In 1996 verscheen het werkstuk 'Tien hefbomen tot een duurzame mobiliteit'.

De heer Michel Martens : Mijn uiteenzetting valt uiteen in vier delen. In een eerste onderdeel zal ik ingaan op de evolutie van de mobiliteit, vervolgens op de afbakening van het mobiliteitsprobleem. Daarna komen enkele krachtlijnen en maatregelen tot een duurzaam mobiliteitsbeleid aan de beurt. Ten slotte bespreek ik de verhouding tussen kosten en opbrengsten van mobiliteit.

Sinds 1970 is het personenvervoer met ongeveer 140 percent toegenomen en het goederenverkeer met ongeveer 70 percent. Tussen 1985 en 1996 is het aantal voertuigenkilometers nagenoeg met de helft toegenomen. Dit komt neer op ongeveer 3,5 percent per jaar. Vanaf het begin van de jaren '90 is deze stijging echter vertraagd. Cijfers van het ministerie van Verkeer en Vervoer voorspellen een groei tussen de 49 en de 14 percent. Bij dit laatste percentage houdt men rekening met de huidige afvlakking van de verkeersgroei en met een bovengrens van het aantal voertuigen per inwoner. Op basis van demografische en economische factoren schat Febiac dat het aantal gereden voertuigkilometer met ongeveer 20 percent zal stijgen. Deze groei kunnen we niet aan.

Het meest prangende probleem is het verkeer tijdens bepaalde periodes naar en rond economische centra en gebieden waarin veel mensen werken. Het Antwerpse, de regio Brussel-Halle-Vilvoorde en de steden Luik, Gent en Charleroi zijn de voornaamste probleemgebieden. Het probleem ontstaat onder meer als gevolg van weinig flexibele school- en werkuren. De spitsuren deinen hoe langer hoe meer uit. De aanpak van de tijds- en plaatsgebonden verkeersproblematiek moet prioriteit krijgen. Het verbaasde ons dan ook dat de nieuwe minister van Verkeer de vervoersongelijkheid tot prioriteit van zijn beleid uitriep. Eerst moet worden onderzocht wie de verkeersarmen en de verkeersrijken zijn. Precies de rijkdom aan mobiliteit zorgt voor problemen. De grotere beschikbaarheid van particuliere voertuigen heeft het mobiliteitsprobleem in de hand gewerkt. We stellen ons ook vragen bij de optie van de minister voor gratis openbaar vervoer. Kan openbaar vervoer trouwens wel basismobiliteit garanderen in heel Vlaanderen ? Vanwege de ruimtelijke ordening zal het openbaar vervoer een zeer grote oppervlakte moeten bestrijken en daardoor zullen de kosten van het openbaar vervoer voor de gemeenschap onbetaalbaar worden. Nu al gaat ongeveer 100 miljard frank per jaar naar openbaar vervoer. Dat openbaar vervoer is trouwens nu al goedkoop voor de gebruiker, want die betaalt maar een vierde van de reële kosten.

Ik ga nu over tot de krachtlijnen en maatregelen die volgens Febiac wel tot een duurzame mobiliteit kunnen leiden.

Om het mobiliteitsprobleem efficiënt te kunnen aanpakken moet in de eerste plaats het overheidsapparaat gemoderniseerd worden. Er moet een federale minister voor mobiliteit komen die een agenda opstelt voor het mobiliteitsbeleid in België, met respect voor de huidige bevoegdheidsverdeling. De fiscale administraties moeten worden gemoderniseerd. Via de fiscaliteit moet de overheid sturend kunnen optreden. De fiscale druk moet verschuiven van de aankoop en het bezit van voertuigen naar het gebruik ervan. Er moeten bovendien fiscale stimuli komen voor initiatieven als carpooling, taxidiensten die georganiseerd worden door de werkgever enzovoort, alsook voor particuliere vervoermiddelen die weinig wegcapaciteit en parkeerplaats innemen : fiets en motorfiets. Door fiscale maatregelen moet telewerk worden aangemoedigd. Steden en gemeenten moeten voldoende middelen krijgen om een parkeer-, verkeers- en infrastructuurbeleid uit te stippelen op hun grondgebied. Een deel van de opbrengst van verkeer- en parkeerboetes zou kunnen worden toegekend aan gemeenten en controleorganen. De tweede krachtlijn stelt dat het hoofdwegennet efficiënter moet worden uitgebouwd. Er kan op bepaalde plaatsen

een extra rijstrook worden aangelegd die tijdens de spits uitsluitend bestemd is voor gemeenschappelijk vervoer, zoals carpooling en openbaar vervoer. Tijdens de spitsuren kan een systeem van blokrijden worden ingevoerd. Bovendien kan het groenegolfprincipe worden toegepast. Sommige zogenaamde missing links moeten worden aangelegd. Zo kan de zuidelijke helft van de Brusselse ring tot snelweg worden bevorderd, in Antwerpen moeten de noordelijke kleine Ring en sommige stukken van de grote Ring worden aangelegd. Verschillende vervoersmodi moeten beter op elkaar afgestemd worden. In de omgeving van haltes voor openbaar vervoer moet er daartoe voldoende parkeergelegenheid komen. In stedelijke centra kan het openbaar vervoer sneller vooruitkomen dankzij eigen beddingen, beïnvloeding van de verkeerslichten tijdens de spits en een voorrangsregeling. Verder moet het verkeer in tijd en ruimte gereorganiseerd worden : er is meer flexibiliteit in de werktijd nodig, thuiswerk en telewerk moeten worden aangemoedigd. Hierdoor zullen de wegen en het openbaar vervoer ontlast worden. Tenslotte moet er gebruik worden gemaakt van nieuwe technologie, zoals telematica voor variabel snelheidsbeheer en parkeergeleiding. Enkel een heel pakket van maatregelen kan een oplossing brengen. Daartoe is er nood aan meer middelen.

De maatschappelijke kost van verkeer staat sinds het begin van de jaren '90 in de belangstelling. Sinds kort toont ook de politieke wereld interesse. Zowat elke studie toonde aan dat het verkeer voor kosten zorgt waarvoor het onvoldoende betaalt. In zowat elke studie wordt echter een andere berekeningswijze gehanteerd en komt men tot een ander bedrag. De internationale organisatie van autoconstructeurs OICA heeft in een recente studie de aandacht niet gevestigd op de exacte kosten op een bepaald moment, maar op de evolutie van de kosten. Vanaf 1992 zijn de externe kosten duidelijk gedaald. Ook in de toekomst zullen ze lichtjes blijven afnemen, rekening houdend met de verwachte verkeersgroei. Sinds 1992 zijn de fiscale inkomsten echter sterk gestegen. De inkomsten zijn daardoor zelfs tot boven de externe kosten gestegen. Ze bedragen immers 336 miljard frank in 1996. In de toekomst zullen deze inkomsten nog blijven toenemen door de mobiliteitsgroei.

In de praktijk bedraagt het budget van de federale en regionale overheid voor investeringen in vervoer en dergelijke 165 miljard frank. Dit is de helft van de fiscale inkomsten. Volgens de Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf zijn de investeringen in vervoersinfrastructuur vandaag bovendien gedaald tot 1 percent van het BNP, terwijl het gemiddelde in de jaren zeventig ongeveer 2,5 percent bedraagt. Volgens ons is er bijgevolg geen gebrek aan financiële middelen voor een gedurfd mobiliteitsbeleid. Het is dan ook wachten op het ogenblik dat de overheid het geld echt voor verkeer en vervoer zal gebruiken. We stellen voor om een gedeelte van de inkomsten uit het verkeer in een soort mobiliteitsfonds te storten en daarmee een degelijk mobiliteitsbeleid te voeren.

De heer Johan Sauwens : Ik ben verheugd dat het standpunt van Febiac grondig gewijzigd is. Bij de presentatie in 1990 van het Verkeer- en vervoersplan Vlaanderen pleitte men nog op een vrij ongenuanceerde manier voor minder fiscale lasten en meer infrastructuur, kortom voor meer vrijheid voor de automobilist. Vandaag spreekt de federatie zich duidelijk uit voor meer inmenging van de overheid en zelfs voor een superministerie dat het beleid in heel België zou coördineren. Een sterke federale minister voor verkeer en vervoer is er in het verleden al geweest, met name de heer Dehaene. Vanaf 1992 hebben zijn opvolgers echter niet echt een beleid gevoerd. Wat denkt Febiac over de verdeling van de bevoegdheden ? Is de federatie van oordeel dat Vlaanderen en Wallonië over de volledige bevoegdheden moeten beschikken, inclusief de leiding over de spoorwegen en de controle over de fiscaliteit ? Ook hoor ik niets over het standpunt van Febiac inzake de verhoging van de variabele kosten.

De heer Michel Doomst : De heer Popelier stelt voor om tot 2005 te wachten vooraleer het rekeningrijden in te voeren. We kunnen echter niet tot dan wachten om iets te ondernemen. Is het geboden om de variabele kosten dan maar op korte termijn te verhogen of dient men veeleer te experimenteren met rekeningrijden in bepaalde probleemgebieden ? Waaraan moet men prioriteit geven ? Denkt u dat men met meer fiscale stimuli het gebruik van de wagen door meerdere personen kan stimuleren ? Wat is volgens de autoconstructeurs die toch door Febiac worden vertegenwoordigd, in de nabije toekomst te verwachten wat elektronische verkeersbegeleiding betreft ? Valt er met de auto-industrie al meer te praten over het idee van een nieuw soort wagen met bijvoorbeeld snelheidsbegrenzers dan in het verleden het geval was ?

De heer Johan Malcorps : Ik betreur de teneur van de uiteenzetting van Febiac. Men stelt tabellen voor over de daling van de externe effecten en stijgende inkomsten van de overheid uit de auto. Ik kan cijfers geven die het tegengestelde aantonen. In recente persberichten over het feit dat het aan-

tal doden in het verkeer vorig jaar opnieuw is gestegen, wijst Febiac erop dat het aantal dodelijke slachtoffers nog sterk is gedaald in vergelijking met tien jaar geleden. We moeten stoppen met dit soort propaganda en deze desinformatie. De verkeersproblematiek moet worden aangepakt. Er moet iets gebeuren. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid op zich nemen en er moet één coördinerende verkeersminister worden aangesteld. Ook moet worden bepaald wie dit alles gaat betalen. Febiac en de VAB verklaren zich voorstanders van variabele autokosten. Ik wil daarover duidelijkheid. Zijn Febiac en de VAB bereid om daarover een ondubbelzinnig standpunt in te nemen tegenover de publieke opinie ? Is het juist dat de heer Populier pleit voor een decreet dat bedrijfsvervoersplannen regelt ?

De heer Ward Beysen : Ik ben een automobilist en blijf daar een vurig voorstander van bij gebrek aan alternatieven. Ik ben het trouwens stilaan beu om me hotsend en botsend over de Vlaamse wegen te verplaatsen. Ik ben dan ook voorstander van grote investeringen in het onderhoud van de wegen en ik wil dat we een aantal zogenaamde missing links zouden aanleggen. De toestand verergert nog altijd. Het voorstel van de heer Populier voor een metrolijn op de middenberm van de snelweg Antwerpen-Brussel kost trouwens het tienvoudige van mijn eerdere voorstellen.

Ik zou aan de heer Popelier willen vragen om absoluut af te stappen van het waanidee om rekeningrijden als experiment in te voeren. Men kan op dit vlak niet experimenteren. Ofwel voert de Europese overheid dit in ofwel komt het er helemaal niet. Ik wil niet dat Antwerpen ommuurd wordt door een systeem van rekeningrijden en opgesloten in een Berlijnse tolmuur. Ik denk dat hier een duidelijk standpunt aangewezen is. Verder stel ik vast dat er een grote nood is aan verkeersinformatie. Met een professionele verkeersbegeleiding zou men een aantal problemen meer kunnen beheersen. Juist omdat er geen algemene oplossing bestaat, moeten remediëren met de beschikbare middelen. Ten slotte zou ik graag vernemen of beide heren al dan niet pleiten voor volledige bevoegdheden voor de regio's.

De heer Didier Ramoudt : Een facet van het woon-werkverkeer, waarover nog niet gesproken is, zijn de fiscale stimuli die de werknemer krijgt. Als iemand in dienst treedt, moet deze persoon een verklaring afleggen, waar hij of zij woont en hoeveel kilometer dit van de werkplaats verwijderd is. Op basis hiervan wordt een vergoeding berekend, die losstaat van het feit of de betrokkene al dan niet gebruik maakt van openbaar vervoer. Dit is toch een rechtstreekse stimulus voor het gebruik van eigen wagen.

Dit heeft eveneens tot gevolg dat het bedrijfsleven verplicht wordt om de nodige parkings aan te leggen. Deze ruimte is niet productief maar wordt wel ingetekend als industriegebied.

De heer Robert Voorhamme : Uit de statistieken blijkt dat één derde van de nieuw ingeschreven wagens bedrijfsvoertuigen zijn. Ik vind hierover niets terug in uw studies. Is hier ook over nagedacht ? Het feit dat meer en meer mensen een auto krijgen van het bedrijf is immers een belangrijke stimulus voor het gebruik van een wagen.

Ook uit experimenten in het buitenland blijkt dat carpooling, zelfs als er in bijkomende infrastructuur voorzien wordt, geen succes heeft. Nu verkondigt u dit hier als een mogelijke oplossing. Carpooling heeft toch een aantal negatieve kenmerken van openbaar vervoer, zoals rigiditeit en gebondenheid aan een bepaalde plaats van vertrek. Beschikt u soms over gegevens die op een doorbraak wijzen ?

Wat betreft de aanpak van verkeerspieken, hanteert u nogal traditionele oplossingen, zoals uw pleidooi voor uitbreiding van de infrastructuur. Is het niet mogelijk daar creatiever over te denken ?

Er is meer en meer een verschuiving van de redenen waarom men mobiel wordt van woon-werkverkeer naar verkeer voor gezinsdoeleinden en dit vooral bij gezinnen met tweeverdieners. Het gaat hier niet alleen over woon-schoolverkeer maar vooral over een uitbreiding van het vrijetijdsverkeer in verband met de kinderen. De vaste kost, de auto, is er, de bijkomende kost is marginaal. Is uw redenering dan wel juist om niet de marginale kost maar wel de volledige kost te hanteren bij uw vergelijking van de prijzen van openbaar vervoer en privévervoer ?

Ik vond ook de redenering van Febiac als zou het sociale mobiliteitsprobleem haaks op het technisch mobiliteitsprobleem staan, merkwaardig. Misschien lopen beiden niet helemaal parallel maar binnen het mobiliteitsprobleem zit ook een sociale problematiek. Indien we dit vergeten, dreigt de kloof te vergroten.

De voorzitter : Ik ben verbaasd dat de vertegenwoordigers van Febiac stelden dat er misschien wel vervoersarmoede was, maar zeker verkeersrijkdom. Ongeveer 1 op 5 gezinnen beschikt niet over een wagen. En dan spreek ik nog niet over de

tweeverdieners die slechts één wagen hebben om financiële redenen. Ik vind het nogal cru dat men deze groep in de steek wil laten.

Wilt u de inkomsten, opgebracht door de automobilisten, uitsluitend gebruiken om maatregelen te nemen ten voordele van de auto of kunnen ze ook aangewend worden om alternatieven van de auto te stimuleren ?

De heer Geert Popelier : Ik heb gezegd dat rekeningrijden één van de mogelijke middelen is om mobiliteit te sturen. Als men dit echter wil toepassen, is een totale herziening van de autofiscaliteit noodzakelijk. Het kan niet zomaar naast de andere bestaande heffingen ingevoerd worden. Rekeningrijden is geen wondermiddel maar kan wel nuttig zijn op bepaalde, specifieke plaatsen. Er moet ook steeds een valabel alternatief voorhanden zijn : ofwel een alternatieve route, ofwel een alternatief vervoermiddel.

Als experiment zou ik voorstellen om positief rekening rijden te proberen en bijvoorbeeld in de Liefkenshoektunnel de heffing weg te nemen.

Carpooling is geen nieuw initiatief. Wij steunen dit reeds jaren. Ondanks alle acties bestaat er weinig spontane interesse. Het heeft inderdaad bepaalde nadelen van openbaar vervoer : de dwang om op een bepaald uur op een bepaalde plaats te zijn. Een massale overstap op carpooling verwachten, is onrealistisch. Het zou wel kunnen gestimuleerd worden door fiscale impulsen. Een systematische controle aan op- en afritten door de belastingsdiensten om na te gaan of een bepaalde persoon al dan niet met iemand meerijdt, kan ontradend werken.

Theoretisch is een superministerie een logisch voorstel, maar gezien de specifieke Belgische structuren lijkt het mij moeilijk realiseerbaar. Wat mij beter geschikt lijkt, zijn twee superministeries – een Vlaams en een Waals – en de eventuele overheveling van een aantal bevoegdheden om tot meer samenhang te komen. Maar zelfs in dat geval blijft overleg nodig, omdat deze problematiek geen grenzen respecteert. Ook op het vlak van fiscaliteit, denk maar aan rekeningrijden, moet gestreefd worden naar Europese eenvormigheid.

Algemeen gezien denk ik niet dat er nog geïnvesteerd moet worden in meer wegen. In bepaalde gevallen daarentegen kunnen bijkomende wegeninvesteringen misschien specifieke problemen oplossen. We kunnen er echter niet omheen dat de bestaande infrastructuur onderhouden en aangepast moet worden met het oog op een maximale benutting. In die zin wijs ik er nogmaals op dat een trein- of tramverbinding tussen Mechelen en Brussel wellicht een dure investering is, maar op termijn veel rendabeler zal zijn dan een bijkomende rijstrook. Brussel is immers een flessenhals.

De verspreiding van verkeersinformatie moet professioneler aangepakt worden. Er moet één verkeersradio komen met rechtstreekse informatie. Een verkeersinformatiecentrum dat alle informatie verzamelt en filtert vooraleer het doorgespeeld wordt naar de gebruiker, zou een goede zaak zijn.

De kilometervergoeding zoals we die nu kennen is werkelijk te klein om ook maar enige invloed uit te oefenen op de mobiliteitskeuze van de werknemer. Zelfs als deze vergoeding wordt geschrapt zal ze nog geen invloed hebben. Veel werknemers ervaren deze vergoeding trouwens niet als een kilometervergoeding, maar gewoon als een deel van het loon.

Bedrijfsvoertuigen vormen inderdaad een steeds groter probleem en daarom moeten we proberen het gebruik ervan te responsabiliseren. Niet-bedrijfsgebonden gebruik zou door de werknemer betaald moeten worden. Het is mij echter niet duidelijk hoe we dit kunnen invoeren, omdat een bedrijfsvoertuig in veel gevallen verdoken loon is.

In tegenstelling tot Febiac erkennen wij dat vervoersarmoede een latent sociaal probleem is. Veel mensen hebben een eigen auto, maar moeten er zichzelf pijn voor doen. Kostenvariabilisering kan echter niet zonder sociale correcties. Maar dat laat ik aan de spitsvondigheid van de fiscus over.

De heer Michel Martens : Wij hebben nooit gesteld dat er geen vervoersarmoede is. Wij vinden wel dat er nog veel onduidelijkheid bestaat rond dit fenomeen waardoor het geen prioriteit kan zijn in een mobilteitsbeleid. Er moet aandacht aan besteed worden, maar oplossingen kunnen volgens ons eerder gevonden worden via een sociaal beleid.

Wat het federale monsterministerie betreft : wij blijven voorstander van de huidige bevoegdheidsverdeling. Federalisering is een politieke kwestie, maar het kan niet dat nogmaals bijkomende gesprekspartners worden gecreëerd. Zo zijn er bij de uitbouw van een gewestelijk expresnet rond Brussel vier openbaarvervoersmaatschappijen betrokken. De federale minister, bevoegd voor mobiliteit, zou die moeten dwingen overleg te plegen.

De heer Michel Peelman : Rekeningrijden wordt vaak als oplossing voorgesteld en in bepaalde om-

standigheden zal dit ongetwijfeld ook zo zijn. Maar Singapore is Antwerpen niet. Rekeningrijden heeft een aantal perverse effecten : het werkt het sluipverkeer in de hand. Bovendien moeten we rekening houden met de Europese context. Wij zijn eerder voorstander van het minder aftrekbaar maken van autokosten. Bovendien is er nog een marge op de brandstofprijzen. Maar ook dit moet op Europees vlak bestudeerd worden. Mobiliteit mag niet te eng bekeken worden.

De heer Johan Sauwens : U zegt dat de automobilist al veel betaalt, maar toch lijkt u bereid te zijn een verhoging te aanvaarden als dit nodig is om het autorijden blijvend mogelijk te maken.

De heer Michel Peelman : Wij pleiten ervoor de veelrijder te laten betalen. Het autorijden zelf moet voor iedereen toegankelijk blijven.

De heer Johan Malcorps : Verdedigt u de vervanging van de belasting op inverkeerstelling door bijkomende accijnzen op brandstof ? Uw uiteenzetting terzake was nogal wazig.

De heer Michel Peelman : Zolang er geen volwaardig alternatief voor de auto bestaat, moet de aankoop en het bezit van een auto voor iedereen mogelijk blijven. De ruimtelijke ordening in Vlaanderen is van die aard dat een elitarisering van de auto tot vervoersarmoede zou leiden.

De heer Malcorps suggereerde dat de recente mededelingen vanwege Febiac over de verkeersslachtoffers desinformerend waren. Wij hebben enkel de getallen gegeven sinds 1990. Deze geven aan dat het aantal verkeersdoden in 1997 gedaald is met 30 %, er is een daling van het aantal verkeersdoden en zwaar gewonden met 40 % in 1997. Wij hebben niet ontkend dat er zich drama's voordoen, noch beweerd dat alles opgelost is. Of dit desinformatie is, weet ik niet. Ik laat het oordeel over aan de heer Malcorps.

Er is nood aan verkeersbegeleiding. Het is onaanvaardbaar dat men een stad kan inrijden en vervolgens bij een volle parkeergarage aankomen. Het gevolg hiervan is immers dat automobilisten blijven circuleren op zoek naar parkeerruimte. Een parkeerbegeleidingssysteem kan dit helpen vermijden.

De voorzitter : Moeten de bijkomende inkomsten uit het autogebruik weer in het automobilisme worden geïnvesteerd of kunnen ze ook naar alternatieve vervoerswijzen gaan ?

De heer Michel Peelman : Deze inkomsten moeten geïnvesteerd worden in de verbetering van de mobiliteit in het algemeen. Ze kunnen dus net zo goed naar het openbaar vervoer gaan.

De voorzitter : Onze volgende gast is de heer Degraef van de Federatie van Belgische Transporteurs, Febetra.

De heer Philippe Degraef : Ook wij danken de commissie Mobiliteit voor haar bereidheid tot dialoog. Wij hopen ter zake op bestendiging en verdere uitdieping.

Mobiliteit is een complex probleem. Iedereen is het erover eens dat een initiatief nodig is om het dreigende verkeersinfarct te voorkomen, maar niemand durft of wil het nemen. Ook Febetra beschikt niet over een wonderoplossing. Voortuitgang in deze kwestie vereist een coherent geheel van maatregelen.

Over vrachtauto's doen twee hardnekkige misverstanden de ronde. Ik zal ze meteen even rechtzetten. Ten eerste is het niet zo dat de vrachtwagen nummer één in het vrachtvervoer is dankzij een fiscaal gunstregime. De echte redenen hiervoor zijn de intrinsieke kwaliteit van dit vervoermiddel : soepelheid, aansluiting bij het just-in-time management en de mogelijkheid om vrijwel elk geografisch punt te bereiken. Voorts is de industrie niet langer direct bereikbaar via het water- en spoorwegennet. Nieuwe bedrijvenzones worden meestal in de nabijheid van autowegen aangelegd. Ten tweede zijn de vrachtwagens niet de oorzaak van de files. Zij maken slechts 7 tot 9 percent uit van het piekuurverkeer.

Febetra heeft ook enige mobiliteitsverbeterende suggesties. Eén hiervan is de verruiming van de laad- en losuren ter bestrijding van de structurele files. De beperking hiervan tot de periode tussen 8 en 16 uur is onaanvaardbaar in het logistieke hart van Europa. De prijs voor de uitbreiding van deze uren, veroorzaakt door de bijkomende kosten en de duurdere arbeid, moet door de overheid fiscaal gecompenseerd worden. De arbeiders moeten het netto loonvoordeel van overwerk behouden, terwijl voor de werkgevers het bruto loon dat moet blijven van dagwerk.

In de meeste stedelijke centra zijn er te weinig speciale los- en laadzones voor lichte vrachtauto's. Als ze er al zijn, worden ze ingenomen door personenwagens. De afwezigheid van politiecontrole maakt dit mogelijk. Dubbel parkeren is dan het enige alternatief, met alle gevolgen vandien.

Wat de wegenwerken betreft, pleiten wij voor de daluren als werkperiode, evenals voor elektronische signalisatie, het behoud van het aantal rijstroken en structureel preventief onderhoud. Aan verkeersremmers bestaat een te grote verscheidenheid.

Er moeten eenvormige inplantingscriteria en bouwkundige normen komen. Deze laatste dienen rekening te houden met de morfologie van vrachtauto's.

Wij zijn voorstander van intermodaal of gecombineerd vervoer. De verschillende modi zijn immers complementair. Fiscale stimuli volstaan hiervoor echter niet. De spoorwegen dienen dringend correctieve acties te ondernemen. Wij pleiten daarom voor de privatisering van de spoorwegen. Alleen dan zal een kwalitatief hoogstaande dienstverlening mogelijk worden en zullen alle privé-partners op gelijke voet behandeld worden.

De bevoegdheden inzake mobiliteit zijn versnipperd over verschillende kabinetten en over verschillende beleidsniveaus, van het gemeentelijke tot het Europese. Dat vereenvoudigt de zaken niet. Zo hebben we aan minister Baldewijns, toen hij nog bevoegd was voor verkeer en ruimtelijke ordening, een vraag gesteld over bouwkundige voorschriften inzake verkeersremmers. Hij antwoordde ons dat hij daarvoor niet bevoegd was en stuurde ons door naar staatssecretaris Peeters, die ons op zijn beurt terugstuurde naar minister Baldewijns. Daarom zijn ook wij vragende partij voor een mobiliteitsminister, die bevoegd is voor de diverse onderdelen van de mobiliteitsproblematiek.

Verder vragen we dat de overheid budgetten ter beschikking zou stellen voor infrastructuurwerken. We hebben het hier vooral over de zogenaamde missing links zoals de sluiting van de ring rond Antwerpen en van de ring rond Brussel, en de rechtstreekse verbinding tussen de E17 en de Liefkenshoektunnel, die bij de opening van de tunnel was aangekondigd.

Ten slotte willen we nog ingaan op een aantal maatregelen die soms voorgesteld worden, maar waartegen Febetra zich zou verzetten. Men spreekt soms van een rijverbod voor vrachtwagens tijdens het weekend. Ik kan me voorstellen dat vrachtwagens soms storend overkomen. Maar ik begrijp niet waarom men ze zou willen weren op het moment dat ze net het minste storen. Voor dit weekendrijverbod worden soms veiligheids- of milieu-overwegingen aangehaald. Ik begrijp echter niet waarom een vrachtwagen in het weekend gevaarlijker zou zijn of meer zou vervuilen dan tijdens de week.

Men spreekt ook steeds vaker van het duurder maken van het vrachtvervoer via extra heffingen. Zo hebben twee universiteitsprofessoren onlangs nog voorgesteld de prijs van de diesel drastisch te verhogen. De heer Popelier heeft daar blijkbaar ook geen problemen mee. Maar men moet bedenken dat 85 percent van het vrachtverkeer te maken heeft met vervoer over een afstand van minder dan 150 kilometer. In dat geval bestaat er geen volwaardig alternatief voor het wegverkeer. Een verhoging van de dieselprijs zou slechts een marginale invloed hebben op de modal split. De consument zou uiteindelijk opdraaien voor deze prijsverhoging. Het zou intellectueel oneerlijk zijn het wegvervoer te laten opdraaien voor de blunders van de overheid inzake ruimtelijke ordening, waardoor de KMO's en de distributiebedrijven enkel langs de weg te bevoorraden zijn.

De heer Johan Malcorps : Het verwondert me dat de heer Degraef het niet gehad heeft over de voorstellen rond een inhaalverbod voor vrachtwagens. Ik vermoed dat de federatie van Belgische transporteurs daar niet positief tegenover staat.

De heer Philippe Degraef : Dat hebt u verkeerd voor.

De heer Johan Malcorps : In Nederland werd er al een inhaalverbod voor vrachtwagens ingevoerd op een aantal wegvakken op rijkswegen. De resultaten zijn redelijk positief. Dit kan een instrument zijn om een aantal problemen op te lossen. Er lopen ook een aantal experimenten in Henegouwen. Wil Febetra daar constructief aan meewerken ?

De heer Michel Doomst : We merken dat bepaalde types van zware vrachtwagens zeer belastend zijn voor de wegen. Ziet de sector in dat er limieten zijn en dat de combinatie met water en trein een oplossing kan zijn ? Bepaalde gemeenten willen het vrachtverkeer weren. Acht u overleg met de gemeenten mogelijk ? De idee van een rijverbod voor vrachtverkeer tijdens het weekend is discussieerbaar. Acht u het mogelijk om het vrachtverkeer te weren tijdens de spitsuren ?

De heer Freddy De Vilder : Volgens de heer Degraef zou maar 7 tot 9 percent van het vrachtvervoer tijdens het piekuurverkeer onderweg zijn. Hij ziet dus blijkbaar geen probleem voor de spits. De heer Degraef heeft zopas het just-in-timeprincipe geprezen. Dat leidt ertoe dat er geen stocks meer opgeslagen zijn, maar dat die wel voortdu-

rend in vrachtwagens onderweg zijn. Het gevolg is dat er 's avonds en 's nachts heel wat vrachtwagens in de dorpen geparkeerd staan. Wat denkt de heer Degraef van de verhoogde controle op het vrachtverkeer, in verband met overbelasting, het respecteren van de rijtijden of de technische uitrusting ?

De heer Didier Ramoudt : Dagelijks horen we berichten over vrachtwagens die hun lading verloren zijn. Naar mijn mening moet de verantwoordelijkheid verdeeld worden over de vervoerder en de stouwer. Zijn de economische verliezen die daarvan het gevolg zijn, verzekerbaar ?

De heer Degraef heeft gezegd dat het goed zou zijn het nachtverkeer te fiscaal aan te moedigen. Ik vermoed dat dit niet enkel door de sector zelf, maar ook door de opdrachtgever zou afgeremd worden. Ook hij moet zich organiseren om de goederen 's nachts in ontvangst te nemen. Ik vermoed ook dat hij het dan enkel heeft over vervoer in industriegebieden en toch niet in de stadskernen.

Vindt hij het haalbaar om bedrijven te stimuleren tot overslag aan de rand van de steden, waarbij de distributie naar de stadskernen met kleinere voertuigen zou gebeuren die minder hinderlijk zijn ?

De heer Freddy De Vilder : In Gent werd er een dergelijk voorstel gelanceerd, maar het werd door de sector niet enthousiast onthaald.

De heer Didier Ramoudt : Vindt u het opportuun dat er in de kernen van steden en gemeenten een verbod zou zijn voor voertuigen van meer dan drie ton ?

De heer Philippe Degraef : Er lopen proefprojecten met een inhaalverbod voor vrachtwagens op de E19, de R4, de E17 en de E314. Aanvankelijk waren we hierover niet enthousiast. De meerderheid van onze leden had hier echter geen enkel probleem mee, omdat de maatregel de veiligheid en een vlot verkeer in de hand kan werken. Het inhaalverbod mag wel niet worden uitgebreid tot autosnelwegen met drie rijstroken.

We vermoeden dat de spoorvorming in de eerste plaats een gevolg is van de kwaliteit van ons wegdek. In Nederland wordt een maximale last van 50 ton toegestaan ; in Vlaanderen is dat 44 ton. In Frankrijk is de toegestane aslast hoger dan in Vlaanderen. Toch hebben Frankrijk en Nederland geen last van spoorvorming. Blijkbaar is de kwaliteit van het Vlaamse wegdek minder goed.

Vrachtwagens maken op de spitsuren 7 tot 9 percent uit van het totale verkeer : het klopt dus niet dat 7 tot 9 percent van de vrachtwagens tijdens het spitsuur op weg zijn.

De heer Johan Malcorps : Op de ring van Antwerpen zijn er toch meer vrachtwagens.

De heer Philippe Degraef : Dat klopt. Het aandeel van de vrachtwagens schommelt er wellicht tussen de 20 en de 25 percent. Ik noemde slechts een gemiddelde voor het hele wegennet.

Het just-in-timeprincipe is niet uitgevonden door onze sector, maar door de industrie. We hebben er wel maximaal op proberen in te spelen.

De voorzitter : De vrachtwagens worden door het just-in-timeprincipe rijdende pakhuizen. Zou u er problemen mee hebben als de kosten zouden worden doorgerekend aan de bedrijven ? Het systeem zou dan minder interessant worden voor de industrie.

De heer Philippe Degraef : Dat is niet ons probleem, maar dat van de industrie. U zou die vraag beter aan de werkgeversorganisaties VEV en VBO stellen.

We hebben geen problemen met verhoogde controles. Er moet vooral toegezien worden op inbreuken die de veiligheid in het gevaar brengen of die voor concurrentievervalsing zorgen, zoals rijden met rode stookolie, overbelading, niet respecteren van de rusttijden en technische mankementen.

Reeds 7 jaar geleden hebben we gevraagd dat de opdrachtgever mede-verantwoordelijk zou gesteld worden. De opeenvolgende ministers van Verkeer waren echter niet gehaast. Pas na de ongevallen met vrachtwagens in de loop van dit jaar werd ter zake een wetsontwerp goedgekeurd. De uitvoeringsbesluiten van dit ontwerp van 24 juli 1998 zijn echter nog steeds niet klaar.

Het nachtverkeer kan uiteraard enkel worden ingevoerd voor KMO-zones, havens enzovoort. Het nachtvervoer moet buiten dorpskommen en stedelijke centra worden gehouden.

Overslag van goederen naar lichtere bestelwagens zal het probleem niet oplossen : 5 bestelwagens vervuilen meer dan 1 vrachtwagen, de verkeershinder zal er bovendien door toenemen. Daarbij komt dat de kosten zullen stijgen.

Ik begrijp niet waarom vrachtwagens boven drie ton uit de gemeenten en dorpen zouden moeten worden geweerd. Een kleine bestelwagen heeft al vlug dat gewicht. En een veertigtonner kan onmogelijk door een winkel-wandelstraat rijden.

De heer Robert Restiau : Ik vertegenwoordig de havenvereniging, die de private havenbedrijven in vier Vlaamse zeehavens groepeert.

Havens zijn de motor van de Vlaamse economische ontwikkeling. De ontwikkeling van logistieke centra rond havens is één van Vlaanderens belangrijkste natuurlijke troeven. De laatste vijf jaar hebben ondernemingen ongeveer 76 miljard frank geïnvesteerd in de Antwerpse haven. Een belangrijk knelpunt is de bereikbaarheid. De geringe toegankelijkheid vormt een bedreiging voor de ontwikkeling van de havens en het imago van Vlaanderen als vestigingsplaats. In een tijd van toenemende mondialisering van de economie is dit een belangrijk probleem. De huidige situatie is een gevolg van de sterke ontwikkeling van het transport met een overwicht van het wegvervoer en van een gebrek aan investeringen in infrastructuur gedurende de afgelopen jaren. In Europa is in de periode 1975-1984 het wegvervoer jaarlijks met 2,6 percent gestegen. In de Antwerpse haven en industrie komen jaarlijks 149 miljoen ton goederen terecht : 39 percent van deze goederen passeert via de binnenvaart, 18 percent via het spoor en 43 percent via de weg. De vooruitzichten zijn onrustwekkend. Tegen het jaar 2010 zal de goederen- en personenmobiliteit stijgen met ongeveer 40 percent. De structurele files zullen daardoor worden verviervoudigd. Tegen het jaar 2020 zal het goederenvervoer met ongeveer 90 percent toenemen. Tussen 1996 en 2005 zal vooral het stukgoederenverkeer spectaculair toenemen. Het transport van massagoederen stijgt in die periode nauwelijks. Dit maakt het probleem nog moeilijker.

De bereikbaarheidsproblemen hebben zonder twijfel te maken met de overheidsinvesteringen. In België bedragen deze 1,7 percent van het Bruto Binnenlands Product, terwijl deze in Nederland, Frankrijk en Duitsland 2,73 percent bedragen. De Vlaamse begroting van 1998 voorziet 31,8 miljard frank voor transportinfrastructuur. Dit is 22 miljard frank minder dan in Nederland. In België bedragen de investeringen acht percent van de totale begroting, terwijl 53 percent gaat naar onderwijs, welzijn en gezondheid. We willen daarmee niet het belang van deze sectoren onderschatten, maar de middelen moeten toch van de economie komen. We moeten dan ook eerst onze economische noden veilig stellen. De Nederlandse regering voorziet in haar begroting voor de komende vier jaren 2,3 miljard gulden meer voor bereikbaarheid, waarvan 1 miljard gulden gaat naar het wegennet. Dit betekent dat per jaar 10,5 miljard frank meer wordt geïnvesteerd en 4,5 miljard frank voor de wegen. Het verschil met Vlaanderen groeit tot 32 miljard frank per jaar.

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn twee verschillende zaken. Het vertrekpunt is het concept van duurzame ontwikkeling waarbij we aandacht besteden aan onder meer veiligheid, leefbaarheid, het behoud van open ruimten en het landschap. Toch heb ik de indruk dat de economische invalshoek onderbelicht wordt. Zo is bijvoorbeeld het multimodaal verkeersmodel voor Antwerpen afgestemd op de avondspits van 1991. De vrachtwagen is daarin helemaal geen belangrijke factor. Volgens eigen tellingen rijden op de ring ter hoogte van de Luchtbal in Antwerpen nochtans 2100 vrachtwagens per uur, waarvan 45 percent met een buitenlandse nummerplaat. Op de E17 telden we ter hoogte van de Linkeroever 1.600 vrachtwagens per uur, waarvan de helft met een buitenlandse nummerplaat.

De oplossing bestaat in het stimuleren van alternatieve vervoersmodi. In 1995 werd de AGHA-trein ingelegd die via Metz naar Lyon, Barcelona, Milaan en Bologna rijdt. Een positieve ontwikkeling is eveneens het Railplan, een samenwerking tussen het havenbestuur, de NMBS en het bedrijfsleven om snelle, efficiënte en concurrentiële spoordiensten in te richten. We hebben ook de elektronische datatransmissie gestimuleerd en voorzien in de toekomst verdere mogelijkheden indien de spoorwegmaatschappijen hun klantvriendelijkheid verhogen en diensten aanbieden tegen concurrentiële prijzen.

Ik wil de aandacht vestigen op het feit dat de beste kansen voor de alternatieve vervoersmodi op de dikke havengebonden vervoersstromen liggen. Het is relatief eenvoudig om een binnenvaartdienst of spoordienst op te zetten tussen bijvoorbeeld Vlaanderen en het Ruhrgebied of andere regio's met een intens verkeer. Het is minder evident om deze te realiseren op minder geconcentreerde vervoersstromen.

Wat de binnenvaart betreft, is er een positieve ontwikkeling. In Antwerpen zijn er vorig jaar ruim vier miljoen containers van 20 voet aan- en afgevoerd en de laatste twee jaar is men erin geslaagd om het aandeel van de binnenvaart te verhogen van 22,7 tot 27,1 percent. Het aandeel van het spoor is gestegen van 5,2 tot 7,1 percent en dat van het wegvervoer is gedaald van 72,1 tot 66 percent.

We gaan op deze manier verder en de situatie kan nog worden verbeterd als we een binnenvaartplan kunnen uitwerken en als we multimodale terminals creëren in Vlaanderen, op voldoende afstand van de zeehavens om dikke vervoersstromen te realiseren en zogenaamde hub en spoke-systemen op te starten.

Het marktaandeel van het wegvervoer daalt voortdurend in de havens. Niettemin stijgen de volumes. Dit is een belangrijke vaststelling. Ondanks het feit dat het aandeel van het wegvervoer in de containerdistributie is gedaald van 72 naar 66 percent, werd laatste jaar ruim 100.000 containers méér vervoerd op de wegen. Volgens een Rotterdams containerscenario tot 2010 waarin men spectaculaire ontwikkelingen voorziet voor de binnenvaart en het spoor, verdubbelt het aantal containers dat via de weg wordt vervoerd tussen nu en 2020. We hebben ook nog een andere berekening uitgevoerd. Als er tegen 2005 voor Antwerpen ruim 6 miljoen containers worden vervoerd, en het aandeel op de weg zou dalen tot 45 percent in plaats van de huidige 66 percent, dan heeft men per jaar nog altijd ruim 400.000 vrachtwagens op de weg.

Niettegenstaande de groei van de alternatieve vervoersmodi hebben de Vlaamse havens duidelijke prioriteiten inzake infrastructuuraanpassingen. Wat de binnenvaart betreft pleiten we voor een optimalisering van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem, dat aangepast is aan de reële behoeften van de huidige en toekomstige trafieken. De plannen daarvoor zijn reeds 10 à 15 jaar oud en dienen geactualiseerd te worden. De nadruk dient niet langer te liggen op de grote duwvaart, maar wel op nieuwe trafieken die eerder behoefte hebben aan het verhogen van de bruggen dan aan de verbreding van het kanaal. Een tweede element is de modernisering van de Royerssluis.

Verder ijveren wij voor de tweede spoorontsluiting. Het enige spoor is tussen 20 en 4 uur overbelast. De verder groei van het vervoer via het spoor is dus onmogelijk omwille van infrastructurele beperkingen. Ook willen wij de realisatie van de IJzeren Rijn op historisch tracé.

Wat betreft het vervoer over de weg pleiten wij voor de aanleg van twee gedeeltes van de grote ring. Het gedeelte Merksem-Wommelgem kan eventueel in dezelfde bedding lopen en op hetzelfde moment aangelegd worden als het nieuwe spoor. Dit zou kostenbesparend werken. Verder is er de verbinding Kallo-Haasdonk, tussen de E17 en de Liefkenshoektunnel. Dit zou een bijkomende ring rond Antwerpen creëren en de drukte op de huidige ring verminderen. Dit is een beperkte financiële inspanning – 2,5 miljard frank per stuk – die haalbaar moet zijn binnen de vijf jaar. Dit zou ook een efficiënte verkeerssturing door middel van informatica mogelijk maken.

Voor de haven van Zeebrugge ijveren wij voor een verbetering van de kanaalverbinding tussen Zeebrugge, Brugge en Gent en voor de aanleg van een derde en een vierde spoor tussen Brugge en Gent. Wat betreft het wegverkeer is een omvorming van de N49 tot autosnelweg en een verbinding tussen de A18 en de N49, tussen Jabbeke en Westkapelle dus, noodzakelijk.

De belangrijkste prioriteiten voor de haven van Gent zijn de modernisering van de Leie voor de doortocht naar Kortrijk en een ontdubbelingssluis van Evergem op de Ringvaart rond Gent. Wat betreft het spoor is de ophoging van lijn 55 ter ontsluiting van het westelijk deel van de Gentse kanaalzone noodzakelijk. Verder vragen we de afwerking van de R4 met inbegrip van de oeververbinding.

De heer Jan Strubbe : In het Deelplan Toegankelijk Vlaanderen van het Strategisch Plan Vlaanderen zijn de volgende strategische doelstellingen inzake mobiliteit opgenomen. De transportsystemen moeten uitgebouwd worden om Vlaanderen een competitief economisch voordeel te bezorgen. Een basismobiliteit moet verzekerd worden met een beperking van de milieuhinder. Hierbij moet de veiligheid van het vervoerssysteem tot de allerbeste van Europa horen.

Het aandeel van de binnenvaart en de kustvaart moet in het totaal van het goederenverkeer betekenisvol stijgen. Uit de grafieken blijkt dat het goederenvervoer op het Belgisch grondgebied gevoelig stijgt. Het aandeel van de binnenvaart hierin daalt van 18 naar 10 percent, het aandeel van het wegverkeer neemt toe.

Als we hierbij rekening houden dat met het feit dat het goederenverkeer binnen 22 jaar zal verdubbelen en binnen 12 jaar zal toenemen met 40 percent, is de doelstelling dat we het huidig aandeel van de binnenvaart behouden al heel ambitieus. Dit zal veel investeringen vereisen. De bijdrage van de binnenvaart is dus belangrijk hoewel ze zeker niet alle problemen oplost. Hiervoor zijn een aantal beleidsmaatregelen noodzakelijk : vooreerst de uitbouw van een goed onderhouden netwerk van vaarwegen en verder het uitwerken van een aantal maatregelen die de overschakeling van transport

langs de weg op transport via binnenscheepvaart bevorderen.

Transport via binnenvaart is goedkoop. Ook de externe kost – kosten in verband met geluidshinder, milieuverontreiniging, oppervlaktegebruik – is klein. Daarbij komt dat het transport over de waterweg milieuvriendelijk is. Een waterweg heeft ook meerdere functies : het is een landschappelijk element met een recreatieve functie. Het waterwegennet draagt ook bij tot waterbeheersing. Als bepaalde knelpunten weggewerkt worden, kan de waterweg nog heel wat trafiek aan.

Er zijn nog heel wat aanpassingen nodig om de binnenscheepvaart te stimuleren. De afwerking van de verbinding Schelde-Albertkanaal-Maas-Rijn bestaande uit een aantal onderdelen : afwerking van de modernisering van het Albertkanaal tussen de sluis van Wijnegem en Wallonië ; de verbreding van het vak Antwerpen-Wijnegem. Hiervoor is de duwvaart normerend. Dit project is complex en kost minstens 10 miljard frank. Zodra hierover een beslissing is genomen kan de stedebouwkundige reservatie van Oelegem-Zandvliet vervallen. Tenslotte moet de Royerssluis gerenoveerd worden. Dit is heel belangrijk voor de haven van Antwerpen.

Een tweede probleem is de as naar Brussel. De sluis van Hingene is wel al in dienst, maar er is nog ongeveer 0,5 miljard frank nodig voor de afwerking. Verder is er de verbinding naar Frankrijk via de Leie. Hiervoor zijn tamelijk veel investeringen nodig. De verbindingen in Limburg moeten aangepast worden door de bouw van een nieuwe sluis te Lozen.

Dan zijn er nog een aantal problemen op lange termijn. In verband met de verbinding met de Seine is er momenteel een studie aan de gang. De haven van Zeebrugge is amper aangesloten op het binnenscheepvaartnetwerk. Een verbinding via de zee is ook ter studie. Een mogelijke oplossing is de aanleg van een multifunctioneel kanaal, waarbij we rekening houden met alle maatschappelijke functies.

Er zijn een aantal problemen bij de laad- en loskaaien. Er zijn er veel aanwezig die niet efficiënt gebruikt worden omdat de industrie niet watergebonden is of omdat de stedebouwkundige voorschriften lossen en laden niet toelaten. We zijn begonnen met de inventarisatie van het probleem en hebben een budget vrijgemaakt voor de aanleg van kaaimuren ten bate van bestaande bedrijven. Hoewel het bedrijf moet bijdragen in de kosten, overtreft het aantal aanvragen nu reeds ons budget. Na 2000 is de tussenkomst van het gewest verboden door Europese richtlijnen.

Onze waterwegen worden slecht onderhouden. Een normaal onderhoudsbudget bedraagt 2,5 percent van de infrastructuurwaarde. Voor Vlaanderen zou dit neerkomen op 2,5 miljard frank per jaar, maar met anderhalf miljard frank kunnen we de infrastructuur al op een hoger niveau brengen.

Binnenscheepvaart heeft ook een paar nadelen. Het transport is al te zeer gebonden aan een waterweg. Ieder bedrijf kan een weg of een spoorweg voor zijn deur krijgen, een kanaal lijkt mij echter onmogelijk. Bovendien is er een hoge drempel omdat de aanleg van een overslagterminal een zware investering is. Daarnaast verloopt het transport over de binnenwateren traag, wat het ongeschikt maakt voor bederfelijke goederen en dure producten. Let wel, dit houdt niet in dat just-in-time leveringen onmogelijk zijn.

Een ander punt is de overreglementering. De belangen werden vroeger al te corporatistisch georganiseerd. De Europese Unie schaft de toerbeurt vanaf 1 januari 2000 af, maar in Nederland en België start de deregulering al op 1 december van dit jaar. Hierdoor wordt de binnenscheepvaart een nieuw product.

Knelpunten moeten weggewerkt worden en er moeten nieuwe kaaimuren worden gebouwd, maar dit zijn niet de enig mogelijke beleidsmaatregelen. Er moeten ook inspanningen geleverd worden om de bevrachter te doen kiezen voor binnenscheepvaart. Door het afschaffen van de toerbeurt zal de concurrentie toenemen. Dit zal niet zonder gevolgen blijven voor de prijzen. Ook de scheepvaartrechten moeten dalen. Minister Stevaert heeft zich overigens al uitgesproken voor een gedeeltelijke afschaffing.

Een andere maatregel is scheepvaartbegeleiding. Door alle schepen met een sonde uit te rusten en door langs de oevers ontvangsttoestellen te plaatsen, zal de positie van elk schip voortdurend gekend zijn. De controle zal waterdicht zijn. Nu de toerbeurt verdwijnt, verdwijnt ook de fysieke markt. In plaats daarvan wordt gewerkt aan een digitale markt via Internet. Op 15 september zijn we gestart met het Bivas-project (Binnenvaart Intelligent Vraag- en Aanbodsysteem). Op Europees vlak worden ook afspraken gemaakt over de invoering van comfortniveaus.

Veel bevoegdheden zijn nu nog in federale handen en dit werkt hinderend. Een ambtenaar van het Vlaamse Gewest kan een overtreding enkel vaststellen omdat enkel de federale overheid kan verbaliseren. De organisatie binnen het Vlaamse Gewest is ook niet altijd doorzichtig. We moeten werken aan een eenheidsstructuur.

Uiteindelijk moet de binnenvaart beter gepromoot worden. Dit gebeurt nu al door de VZW Binnenvaart Vlaanderen.

De voorzitter : Ik dank de heer Strubbe voor zijn uiteenzetting.

De heer Freddy De Vilder : Is het nog langer mogelijk de verplichte zondagsrust enkel in Vlaanderen te behouden ?

Mag ik uit de opsomming van de prioriteiten per haven afleiden dat de spoorontsluiting naar Terneuzen niet langer een prioriteit is voor de Gentse haven ?

De heer Michel Doomst : Ons budget is niet oneindig. In hoeverre zou u het appreciëren mochten we minder in de havens appreciëren en meer in de weginfrastructuur rond de havens ? Wat bedoelt de heer Restiau precies als hij beweert dat de NMBS niet klantvriendelijk is ?

Welke capaciteitsuitbreiding acht de heer Strubbe nog mogelijk gezien de geplande investeringen en beperkingen ? Is personenvervoer via het water een realistisch alternatief ?

De heer Didier Ramoudt : De waterwegen worden vooral gebruikt door de aangelanden. In hoeverre zijn dit duurzame bedrijven ? Bestaan daar studies over ?

Zit er toekomst in de bouw van overslaghavens ? Als de heer Strubbe het heeft over competitiviteit, heeft hij het dan over capaciteit op lange, middellange of korte afstand ? Kunnen we ons beperken tot Vlaanderen ?

De bestaande ferrylijnen zetten vooral overdag vrachtwagens over. Ziet de heer Restiau iets in het stimuleren van de nachttrafiek ?

De heer Johan Malcorps : Inmiddels is in verband met de vervoersproblematiek in het Antwerpse een consensus gegroeid over wat nu precies de prioriteit der prioriteiten is. Men is het eens over de ring tussen Wommelgem en Schoten en de Oosterweelbrug. De heer Restiau doorbreekt die nu andermaal. Als men steeds maar nieuwe prioriteiten naar voren gaat schuiven, komen we natuurlijk nergens. Waar zijn we eigenlijk mee bezig ?

De heer Strubbe pleit voor de verbreding van het Albertkanaal. In de startnota wordt een en ander begroot op 8 miljard frank, wat blijkens zijn uiteenzetting inmiddels alweer 10 miljard is geworden. Hierbij moeten dan nog allerlei vooralsnog onbekende kosten zoals die van de bodemsanering worden gevoegd. Het gaat dus om enorme bedragen. Men zal toch eens moeten inzien dat dit niet allemaal tegelijk zal kunnen.

De heer Robert Restiau : Mijn uiteenzetting ging wel degelijk uit van de prioriteit der prioriteiten voor de havens. De spoorwegontsluiting van Gent naar Terneuzen is er zo geen.

Moet het Vlaamse Gewest meer investeren in verbindingswegen met het hinterland dan in eigenlijke haventerminals ? Ik vind van wel. Inzake haventerminals dragen de havenbesturen en -bedrijven een grotere verantwoordelijkheid.

De klantvriendelijkheid van het NMBS-goederenvervoer is nog steeds twijfelachtig. Zo kwam de eerste bloktrein naar Elzas-Lotharingen in eerste instantie niet verder dan Mechelen. Ook de binnenvaart moet transparanter worden. Ik ben lange tijd van oordeel geweest dat de binnenvaart vooral op lange afstand economisch zinvol was, maar de terminal van Meerhout is een onverhoopt succes. Dit is te danken aan de nabijheid van een belangrijke industriezone en aan het geregelde aanbod van voldoende grote volumes. Voorts zijn wij voorstander van het bevorderen van het nachtvervoer. Op dit moment is in de SERV hierover een debat aan de gang. De idee van meer flexibele werk- en levertijden met het oog op een vierentwintiguurseconomie wordt meer en meer aanvaard. Op die manier kan immers de concentratie op piekuren worden bestreden.

De Oosterweelbrug, namelijk de sluiting van de noordelijke ring rond Antwerpen, vormt een suboptimale oplossing voor het havenverkeer en het economisch verkeer in het algemeen. Deze verbinding is immers vooral van belang voor het woonwerkverkeer. De Oosterweelbrug is, wegens de niveauverschillen, niet combineerbaar met een spoorverbinding over de Schelde. Tevens bevinden ze zich te ver van de voornaamste havenactiviteí-

ten. Ten slotte is het kostenplaatje ook erg hoog en is er een groot probleem met de timing : de consensus van 1 jaar oud heeft nog geen enkel zicht op de uivoeringstermijn opgeleverd. Maar er is een alternatief. De helft van het vrachtverkeer op de Antwerpse ring is transitverkeer. De verbinding tussen Merksem en Wommelgem en de aansluiting van de N49 op de E17 Kallo-Haasdonk zouden in combinatie met de Liefkenshoektunnel in dit verband een ingrijpende verbetering betekenen. De kosten zijn bovendien lager en het project is op korte termijn uitvoerbaar.

De heer Jan Strubbe : Het afschaffen van de zondagsrust op rivieren en kanalen is onvermijdelijk. Vlaanderen is een van de weinige regio's waar dit nog bestaat. De Vlaamse regering gaat wellicht dit jaar nog tot deze beslissing over. Een en ander zal geleidelijk ingevoerd worden. De operatie moet tegen 2003 voltooid zijn.

Kunnen onze waterlopen een capaciteitsverhoging aan ? Zeker. Zij kunnen nog vier tot vijf keer meer verkeer verwerken. Het probleem is alleen dat de sluizen dan overbezet raken. Niet overal kunnen bijkomende kunstwerken uitgevoerd worden.

Voorts biedt de binnenvaart ook mogelijkheden voor het personenvervoer. Het beleid houdt nu al rekening met deze recreatieve mogelijkheden.

De startnota met betrekking tot de verbreding Albertkanaal gaat uit van een integrale aanpak. Zo denken we bijvoorbeeld aan experimenten met snelboten tussen Wijnegem en Antwerpen. Alle aspecten worden in rekening gebracht : niet alleen economie, maar ook natuurbehoud, ruimtelijke ordening, archeologie enzovoort. Het is de eerste sociale-effectenstudie van zijn soort. Hetzelfde moet gebeuren bij een eventuele studie over het Noorderkanaal.

Er wordt een inventaris gemaakt van de aangelanden. Dit is echter een studie op zeer lange termijn.

Kaaimuren worden enkel nog gesubsidieerd op basis van contractuele verbintenissen met de bedrijven. Zij moeten minimaal een bepaald volume aan binnenvaart genereren.

Voor welke goederen is de binnenvaart competitief ? Men zou verwachten dat het alleen om massagoederen op lange afstand gaat, maar de situatie blijkt te evolueren en de meest onwaarschijnlijke transporten vinden plaats.

Multimodale terminals vormen een belangrijke formule, aangezien men daar kan overstappen van de ene vervoersmodus op de andere. Hun precieze locatie was het voorwerp van een studie van het Vlaamse Gewest.

In het buitenland schieten dergelijke multimodale terminals als paddestoelen uit de grond. Het Vlaamse Gewest zal op dit vlak niet achterblijven.

De heer Didier Ramoudt : Er werd onlangs de mogelijkheid geopperd om de auto's die gelost worden in Zeebrugge via de waterwegen naar Duitsland te brengen. Het wegtransport is in Duitsland immers niet toegelaten tijdens het weekend. Is dat mogelijk met de huidige toestand van de waterwegen ?

De heer Jan Strubbe : Dit transport zou gebruik moeten maken van de waterwegen langs de vesten van Brugge. Die zijn echter niet geschikt voor zeer grote schepen. Er komen wel af en toe containerschepen voorbij. Er bestaan gespecialiseerde binnenschepen voor auto's, maar die hebben een vrije opbouw en zijn zeer lang. Ik vrees dat de doortocht rond Brugge met deze schepen onmogelijk is of toch zeer moeilijk. Bovendien zouden daarvoor telkens alle bruggen voor lange tijd moeten opengedraaid worden. Brugge zou daardoor onleefbaar worden. De ringvaart rond Brugge is enkel geschikt voor een beperkte toename van de scheepvaart. De verbinding met het achterland over water zou eventueel kunnen gebeuren via de zee en de Westerschelde.

De heer Didier Ramoudt : De heer Strubbe bevestigt dus dat Zeebrugge in de nabije toekomst niet ontsloten kan worden via de binnenvaart. Het kanaal dat werd aangekondigd, is immers maar iets voor binnen twintig jaar.

De heer Jan Strubbe : Dat is juist. Het kanaal kan niet op korte termijn gerealiseerd worden.

De heer Robert Restiau : Het havenbestuur van Zeebrugge heeft de mogelijkheid overwogen om gebruik te maken van een stuk drijvend kanaal. Dat zou kunnen ingezet worden om binnenschepen, zoals bijvoorbeeld schepen met auto's, over zee naar de monding van de Westerschelde te brengen.

De heer Jan Strubbe : Uiteraard moet de economische haalbaarheid van dit project nog getoetst worden.

De heer Robert Restiau : De overheid zou ook betalen voor het kanaal. Het lijkt me dan ook verdedigbaar dat ze betaald voor een tijdelijke vervanging voor het kanaal.

De voorzitter : We danken de sprekers voor hun bijdrage.

Vergadering van donderdag 15 oktober 1998

Hoorzitting over openbaar vervoer met de heer Antoine Martens, bestuurder-adjunct-directeur-generaal van de NMBS ; de heer Hugo Van Wesemael, directeur-generaal van De Lijn ; de heer Werner Daem, voorzitter van de Raad van bestuur van de MIVB ; de heer Peter Meukens en de heer Bram Dousselaere van de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB)

De voorzitter : Vandaag laten we de vertegenwoordigers van het openbaar vervoer, met name de NMBS, De Lijn, de MIVB en de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers aan het woord.

De heer Antoine Martens : Het is heel moeilijk om een antwoord te formuleren op de vragen die ons zijn gesteld. Wat zijn de plannen van de NMBS op korte, middellange en lange termijn ? Hoe gaan we de mobiliteitsproblematiek oplossen en wat zal dat kosten ? We hebben echter met specialisten overlegd en zullen op een positieve manier op alle vragen proberen te antwoorden.

Ik wil eerst even stilstaan bij de voordelen en kenmerken van het spoorvervoer. In vergelijking met de auto neemt de trein minder plaats in, heeft een lager energieverbruik, veroorzaakt minder milieuverontreiniging en is heel wat veiliger. De trein is echter een duur speelgoed, onder meer door de aankoop en het onderhoud van locomotieven en materieel. Er zijn heel wat reizigers nodig om de kosten te dekken. De trein is een massavervoersmiddel.

Wanneer we kijken naar het aantal kilometers dat iedereen in België aflegt, dan bedraagt het aandeel van de trein daarin 6 percent. De statistiek ziet er evenwel anders uit als we uitsluitend rekening houden met de piekuren : het aandeel van het spoor is dan gemiddeld 40 percent en zelfs 55 tot 60 percent als de afstand tussen woon- en werkplaats groter is dan 35 à 40 kilometer. Ik denk dat een groter aandeel momenteel niet haalbaar is, maar we houden hier wel rekening mee bij onze beslissingen.

Wat de investeringen betreft heeft de NMBS jaren geleden een moeilijke periode doorgemaakt waardoor een aantal voertuigen al meer dan 40 jaar oud zijn. Het spreekt voor zich dat dit verouderd materieel heel wat problemen veroorzaakt en snel moet worden vervangen. De laatste jaren hebben we toch belangrijke investeringen gedaan : 163 moderne rijtuigen voor 7,6 miljard frank, 120 nieuwe motorstellen voor 26,4 miljard frank en 80 autorails voor de niet-geëlektrificeerde lijnen voor 5,7 miljard frank. We moeten ook dringend 210 dubbeldekkers bestellen.

In ons investeringsplan tot 2005 hebben we een minimaal budget om een groot gedeelte van de behoeften te dekken, maar we hebben geen geld voor de investeringen in het voorstadsverkeer of in de tunnel Schuman-Schaarbeek-Josaphat. Een van de knelpunten is immers die Noord-Zuidverbinding. De capaciteit ervan kan nog met 11 percent opgevoerd worden via beperkte maatregelen als : infrastructuurwerken rond het Brusselse, een verhoging van de samenstelling van de rijtuigen, de overschakeling op dubbeldekkers en de modernisering van de seinverbindingen en door meer relaties in de Noord-Zuidverbinding te koppelen.

De samenwerking met de andere vervoersmaatschappijen, meer bepaald met De Lijn, verloopt goed tot zeer goed. Dit betekent echter niet dat alle problemen opgelost zijn. Er zijn nog altijd verschillende knelpunten, bijvoorbeeld het op elkaar afstellen van bus en/of tram op de trein. Toch kunnen we stellen dat deze worden onderkend. Bovendien maakt het overleg mogelijk dat we zeker een oplossing zullen vinden.

Wat de tarieven betreft, proberen we tegemoet te komen aan de wensen van deeltijdswerkenden, groepen en jongeren. De NMBS staat positief tegenover de tarifaire integratie in en rond Brussel. De ontwerp-overeenkomst is nog niet goedgekeurd, maar het directiecomité heeft er geen bezwaar tegen zodat dit zeker zal gebeuren.

Wat verwacht de NMBS van de overheid ? We beschikken over een relatief groot budget, maar we hebben geen geld genoeg om alles te realiseren. Als we meer mensen met de trein willen laten reizen, moet er op het vlak van de ruimtelijke ordening worden gezorgd voor meer werkgelegenheid en diverse activiteiten in de omgeving van stations. Goed om het marktaandeel van het openbaar vervoer te verhogen, is het uitbreiden van het voorstadsverkeer, dat de ideale oplossing voor het fileprobleem zou zijn. Dit vraagt echter bijkomende investeringen voor de infrastructuur en het materieel. De vraag rijst wie het bijkomende deficit van meer dan 1,5 miljard frank gaat betalen.

Verder vraagt de NMBS dat er een reserve voor investeringen zou worden aangelegd en dat fiscale maatregelen zouden worden genomen die het autogebruik meer belasten dan het autobezit. De NMBS pleit er ook voor dat de limiet van de tussenkomst van de werkgevers voor de treinkaarten wordt verhoogd of afgeschaft. Momenteel kunnen

bedienden met een bruto-jaarwedde van meer dan 1,2 miljoen frank in principe niet rekenen op een tussenkomst van de werkgever. We vinden dat de treinkaarthouders meer stimuli moeten krijgen.

Bij de prijszetting en het verdelen van de kosten moet rekening worden gehouden met de nadelige effecten zoals onder meer onveiligheid, luchtverontreiniging en congestie. Wat de spreiding van de werkuren betreft dachten we dat de variabele werktijden de piek meer zou spreiden. We hebben echter vastgesteld dat de piek om 17 uur blijft en zelfs is vervroegd tot 16 uur. Het probleem is dus nog niet opgelost. Een 4 dagen-werkweek op verschillende tijden zou hier een oplossing kunnen zijn.

Wat het goederenvervoer betreft, beperken wij onze investeringen tegenwoordig tot rendabele aansluitingen. Vroeger is het wel anders geweest : sommige directe aansluitingen fabriek-spoor waren semi-politiek van aard. Ze vormden vooral een verkoopsargument voor de eigenaars van de betreffende terreinen. Vandaag wordt enkel rekening gehouden met de werkelijke trafiek of met de potentiële trafiek die een nieuwe aansluiting zou kunnen leveren. De havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge blijken hiervan meer dan de helft te genereren. Wij investeren in de verhoging van onze performantie op dit vlak, al ontbreekt het ons soms aan het nodige geld, waardoor er knelpunten overblijven.

Hoe kan de concurrentiepositie van het spoorvervoer verbeterd worden ? Ten eerste moet er voortaan rekening gehouden worden met de externe kosten van de verschillende vervoersmodi. Ten tweede moeten bepaalde investeringen versneld worden. Hierbij horen zeker de tweede toegang tot de Antwerpse haven en de IJzeren Rijn. De kwetsbaarheid van de ene bestaande spoorontsluiting is andermaal gebleken tijdens de recente overstromingen. Over de IJzeren Rijn wordt met Nederland onderhandeld. Wij beschikken reeds over schattingen ten aanzien van de verschillende mogelijke varianten. Het probleem is evenwel dat het door ons gewenste tracé, namelijk het bestaande, door een zone loopt die de Nederlanders tot stiltegebied hebben gepromoveerd. Zij zijn weinig enthousiast en beschikken over een heel arsenaal aan wettelijke afremmingsmogelijkheden. Voor Duitsland is er geen probleem.

Er moet voorts geïnvesteerd worden in terminals voor gecombineerd vervoer, bijvoorbeeld voor containers. Hier is het probleem dat men voor het overplaatsen van containers tussen treinwagons en vrachtauto's kranen nodig heeft en die kosten geld. Iedere trein binnen het gecombineerd vervoer is in het begin verlieslatend en vergt een opstartperiode. De Europese concurrentiewetgeving laat niet toe dat hiervoor subsidies zouden aangewend worden. Ook mag men niet vergeten dat de trafiek voldoende groot moet zijn om een dergelijk project rendabel te maken.

Voorts zal er weldra nood zijn aan een tweede spoortoegang tot de Antwerpse linkeroever. De bestaande toegang via de Kennedytunnel zal niet volstaan voor de toenemende containeractiviteit aldaar. De tunnel zelf is niet breed genoeg voor een bijkomende spoorlijn. Een spoortoegang via de Liefkenshoektunnel zou 15 miljard frank kosten.

Dat de Vlaamse initiatieven rond combinatievervoerterminals aan de waterwegen niet altijd enthousiast door ons onthaald worden, is te wijten aan het feit dat wij tegenwoordig in een competitieve omgeving werken. De tijd van de samenwerkingsverbanden met de Nederlandse Spoorwegen is voorbij. Zij zijn nu onze concurrenten en wij zijn dan ook niet blij dat een dergelijke terminal aan het Albertkanaal vooral voor Rotterdam interessant zou kunnen zijn.

Dit alles is het gevolg van de Europese concurrentieregelgeving. Het vroegere vertrouwen heeft plaats gemaakt voor een strategisch spel van zet en tegenzet. Dit bemoeilijkt de positie van de kleinere spelers op de markt. Joint ventures zijn voor ons onvermijdelijk geworden. Het staat immers vast dat er andere operatoren op het Belgische net zullen komen en die zullen in de eerste plaats in de meest winstgevende activiteiten geïnteresseerd zijn.

De voorzitter : Wij danken de heer Martens voor zijn bijdrage. Aansluitend op de spoorwegen, nu en hopelijk ook in de toekomst, horen wij thans De Lijn, vertegenwoordigd door de heer Van Wesemael.

De heer Hugo Van Wesemael : Onze aandachtspunten zijn de stijgende mobiliteit, het toenemende autobezit en -gebruik, de snelle stijging van het aandeel van de uitgaven voor privé-vervoer in de gezinsbestedingen en de absolute toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Doordat het autogebruik echter nog sneller stijgt, daalt het relatieve marktaandeel van het openbaar vervoer.

In ons strategisch plan kiezen wij bewust voor bepaalde marktsegmenten. Op dit moment zorgt het woon-schoolverkeer voor 5 percent van de ver-

plaatsingskilometers per persoon per dag. Woonwerkverkeer bedraagt 25 percent ; hierin hebben wij een matige en verbeterbare positie. In het zakenverkeer, dat 10 percent voor zijn rekening neemt, is ons aandeel zwak. Inzake winkelen en diensten – 12 percent – zijn wij dan weer sterk, vooral in stedelijk en voorstedelijk gebied. Inzake vrije tijdsverplaatsingen – nu al 40 percent – proberen wij onze positie te verbeteren door nauwer samen te werken met de organisatoren van massa-evenementen. Wij moeten ook reageren op het fenomeen van het toenemende aantal diffuse verplaatsingen.

Een sterkte-zwakteanalyse brengt de volgende opportuniteiten voor De Lijn aan het licht : de mobiliteitsmarkt groeit ; stads- en streekvervoer is een belangrijk beleidsinstrument geworden voor de Vlaamse overheid ; er wordt aan marktwerking gedaan : de reizigers zijn klanten geworden ; de mobiliteitsconvenants leveren bijkomende middelen op in ruil voor een groter aanbod ; De Lijn heeft nu een beheersovereenkomst met de Vlaamse overheid, onder meer afgestemd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het strategisch plan. Bovendien zijn wij als een geïntegreerd bedrijf aanwezig in heel Vlaanderen. Overigens willen wij ook op het Europese toneel meespelen : wij vaardigen permanent iemand af om deel te nemen aan het debat over de regelgeving via het Euroteam van de UITP.

Ten slotte menen we dat voor De Lijn in de toekomst ook een rol is weggelegd in het spoorvervoer. Dan denken we aan gebieden met verkeersarmoede, waar lijnen zijn afgesloten door het spoor. Een goed voorbeeld is het zogenaamde kolenspoor Hasselt-Genk-Maasmechelen.

De bedreigingen voor het stads- en streekvervoer zijn het stijgende bezit en gebruik van de auto, de suburbanisatie, de toenemende congestie, waardoor we belangrijke vertragingen oplopen, en bepaalde markten die aan belang verliezen, denk maar aan scholieren. Nieuwe markten aanboren is evenwel niet makkelijk vanwege van de diffuse verplaatsingen.

We willen het aanbod van het openbaar vervoer uitbreiden. We willen het aantal gebruikers doen toenemen en de frequenties verhogen. Door het afsluiten van de mobiliteitsconvenants is er een grote toename van het gebruik van het openbaar vervoer in een aantal steden en voorsteden. De integratie van stads- en streeklijnen heeft daartoe bijgedragen. Het tramnet werd uitgebreid en de Vlaamse regering heeft beslist een aantal trams aan te kopen. Ik meen trouwens dat het aantal trams nog verder moet opgevoerd worden. In de rurale gebieden doen we een aanbod op maat via het systeem van de belbussen.

Een onafhankelijk bureau heeft onderzoek verricht naar het imago van De Lijn bij gebruikers en niet-gebruikers. Daaruit bleek dat de tevredenheid over het algemeen zeer groot is. We scoren niet goed voor klachtenbehandeling, voor het comfort aan de haltes, voor de frequentie van de diensten en voor de prijs en de betalingswijze. Ik vermeld hier terloops dat we bezig zijn met een geïntegreerd tarievenbeleid voor Brussel. We scoren echter zeer goed voor de afstand tussen de haltes en voor het traject, voor de veiligheid en het comfort van de voertuigen en voor de kwaliteiten van de chauffeurs.

De strategie van De Lijn om bij te dragen tot het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering krijgt vorm via convenants, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen. Voor de gemeenten is er de campagne 'Op 1 lijn', met de flankerende maatregelen.

Wat kost het openbaar vervoer en wat brengt het op ? We kunnen vaststellen dat investeren in het stads- en streekvervoer een renderende zaak is. We moeten ook zaken als de verkeersveiligheid en de tewerkstelling in rekening brengen. De Lijn heeft bij een gelijkblijvend budget sedert drie jaar 400 extra werknemers in dienst.

Het Masterplan voor Gent voorziet in tramlijnverlengingen in de streek. Er zijn ook bijkomende trams nodig. De kostprijs werd geraamd op 4,7 miljard frank. We mogen niet vergeten dat een kilometer tramlijn 110 miljoen frank kost en dat een tram 70 miljoen frank kost. In Antwerpen worden soortgelijke aanpassingswerken uitgevoerd. We streven ook naar een verbetering van het geïntegreerde vervoer. In andere steden lopen er kleinschaliger projecten.

De Lijn wil belangrijke inspanningen leveren. Het duurt echter zeer lang eer we onze plannen kunnen realiseren. Ik kan daarvoor drie voorbeelden geven. De uitbreiding van de lijn op de linkeroever in Antwerpen kent grote tegenkanting. Hetzelfde geldt voor de uitbreiding van de tramlijn naar Flanders Expo. Nochtans loopt het traject langs een aantal scholen en langs een ziekenhuis. En ten slotte is er de lijn Adinkerke-De Panne, die afgelopen zomer heeft bijgedragen tot een stijging van het openbaar vervoer aan de kust met tien percent.

De voorzitter : Ik dank de heer Van Wesemael en verleen graag het woord aan de heer Daem van de MIVB.

De heer Werner Daem : De MIVB staat voor veel meer dan alleen maar Nederlandsonkundige chauffeurs en overijverige veiligheidsagenten. Ik heb de indruk dat Vlaanderen ons niet goed kent.

De MIVB stelt 5.500 mensen tewerk. We werken met een budget van 16 miljard frank, waarvan 11 miljard frank in de vorm van een dotatie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wij voorzien dus zelf in ongeveer 35 percent van onze inkomsten. De dotatie slorpt één vierde van het totale budget van het Brusselse Gewest op.

Toen ik voorzitter werd, kampten we met een schuldenlast van 19 miljard frank. Rekening houdend met de tewerkstelling, betekent dit dat we moeten dansen op een heel slappe koord als we nieuwe initiatieven willen nemen. We moeten heel creatief zijn als we de tewerkstelling willen handhaven, de schuldenlast beperken en tegelijkertijd onze diensten uitbreiden. Dat laatste kan enkel door de productiviteit van onze werknemers te verhogen. Er werd ons immers een besparing op de exploitatiekosten opgelegd van 400 miljoen frank per jaar.

We worden ook geconfronteerd met werken in Brussel en toenemend autoverkeer uit de rand. Als gevolg daarvan is onze commerciële snelheid beperkt. De bussen halen een gemiddelde snelheid van 10 tot 15 kilometer per uur en trams 20 kilometer per uur. Bovendien dalen deze cijfers. De metro haalt 30 kilometer per uur.

Ik ben pessimistisch over de toekomst van het openbaar vervoer, tenzij er ingrijpende wijzigingen komen en het beleid autoritairder wordt. We mogen er niet van uitgaan dat we mensen met een reclamecampagne uit hun wagen zullen halen. Dit lijkt mij, gezien onze lage commerciële snelheid, onmogelijk. We zullen autoritairder moeten optreden en desnoods tolhuizen plaatsen rond onze steden. Dit zal enorm veel politieke moed vergen, maar Brussel is nu eenmaal Hasselt niet.

Het werkterrein van de MIVB is groter dan dat van de 19 gemeenten van het Brussels Gewest. We bedienen ook gemeenten in Vlaams-Brabant. De totale oppervlakte van ons actieterrein bedraagt 241,5 vierkante kilometer, met een totaal aantal inwoners van 1.100.000. De lengteas van ons netwerk bedraagt 435 kilometer. Dagelijks bedienen we 700.000 klanten, van wie 25 tot 30 percent pendelaars zijn.

In het begin van de jaren negentig was deze maatschappij leeggebloed. We hebben grote inspanningen moeten leveren. Ondertussen is ons autobussenpark – op 25 geleende bussen na – volledig vernieuwd. We beschikken over 510 lagevloerbussen. De laatste 90 zijn zelfs uitgerust met airconditioning en een systeem voor mensen met een beperkte mobiliteit.

We hebben ook 51 nieuwe lagevloertrams die enkel in de buurt van het parlement kunnen rijden. Ze zijn immers te breed en te zwaar. Door dit prestigeproject heeft de vernieuwing van het tramstellenpark vijf jaar vertraging opgelopen. Recent hebben we nog 25 nieuwe metrostellen aangekocht, een investering van 2,4 miljard frank.

Wie met een beperkt budget toch zijn productie moet verhogen, kan dat enkel via zijn werknemers doen. Zo is de kilometerproductie over 3 jaar gestegen van 34 tot bijna 38 miljoen kilometer. We werken gelukkig met ongelooflijk personeel, dat zware inspanningen heeft geleverd. In ruil beloven wij de tewerkstelling te handhaven en eventueel uit te breiden.

Wat zal de toekomst ons brengen ? Wij exploiteren een net dat wordt uitgetekend in functie van de middelen en doelstellingen van het beleid. Het IRIS-plan van het Brusselse Gewest omvat een totale strategie die alle mobiliteitsproblemen integreert met de ruimtelijke ordening, het leefmilieu, de leefkwaliteit en de bewoners. Dit plan gaat over veel meer dan alleen maar het openbare vervoer.

Een heel belangrijk element is het GEN (Gewestelijk Expresnet) dat tot aan Leuven, Aalst en Halle gaat. We hebben immers geen problemen met mensen uit Oostende of Hasselt, wel met de mensen uit de onmiddellijke rand. Die verlaten Brussel om zich in de rand te vestigen. Zij zijn niet langer klant van ons, omdat ze met de wagen komen werken. Voor iedere 10 werkplaatsen zijn er in Brussel 8 parkeerplaatsen. In Londen of Parijs is er dat maar één. We moeten het de mensen onmogelijk maken nog zo ver in de stad door te dringen met de wagen.

Ik wil nog een voorbeeld geven om aan te duiden dat we geen problemen hebben met mensen die van verder komen. De algemene verkoop en het aantal abonnementen daalt, maar het aantal NMBS plusabonnementen stijgt met 10 percent. Dit is een abonnement naar Brussel dat ook toe-

gang geeft tot het Brusselse openbaar vervoersnet. Dit is bemoedigend en heeft allicht te maken met het feit dat de toegangswegen naar Brussel in de spits potdicht zitten. In plaats van een rijstrook bij aan te leggen op de E19, zou men beter een strook wegnemen.

Voor het GEN was bij een eerste raming een budget van 60 miljard frank, gespreid over vier jaar, nodig. Dit is niet zoveel. Tachtig percent hiervan zou gaan naar beter rollend materieel : meer comfort en een hogere frequentie. De grootste financiële inspanning moest geleverd worden door de NMBS. Volgens haar tienjarenplan beschikt de maatschappij echter niet over de nodige middelen om dit te realiseren. Omdat er in dat dossier niet veel beweging te merken valt, kunnen we nu enkel initiatieven nemen op deelgebieden, zoals bijvoorbeeld de integratie van de tarieven. De politieke overheden moeten erop aan dringen dat de NMBS geld vrijmaakt.

In de toekomst is het noodzakelijk een structuur te creëren die de verschillende netten bij elkaar brengt. Nu zijn er enkel bilaterale gesprekken tussen de verschillende netten : De Lijn, de NMBS, de MIVB en TEC. Ook hiertoe moet de nodige politieke druk worden uitgeoefend.

De MIVB zal in Brussel zelf met ons eigen geld het vervoersaanbod tijdens de avonduren opdrijven. Tegen november zal er een studie zijn over een nachtnet. Dit heeft twee voordelen. We bedienen mensen die niet over eigen vervoer beschikken en het geeft een gevoel van veiligheid. Wij bedienen immers wijken waar de politie niet durft te komen. Hiertoe organiseren wij preventieacties om goodwill te creëren voor onze mensen en ons materieel. Wij hebben in elk geval minder problemen dan in Frankrijk.

We moeten absoluut onze prioriteiten duidelijk stellen, anders zullen de mensen kiezen voor de auto. We moeten sneller zijn. Dit kan enkel door eigen banen te creëren voor de bus. Deze moeten duidelijk afgebakend zijn, dus niet enkel met een witte lijn, en ze moeten hoger dan de huidige drie centimeter. De auto's mogen er niet op kunnen. Verder moeten we de avond en ochtendspits uitdijen : vroeger en langer. We hebben ons ertoe verbonden om tegen 2005 op piekuren om de 6 minuten en in daluren om de 12 minuten openbaar vervoer te laten rijden, zowel voor trams, bussen als metro's.

Studies wijzen uit dat de prijs niet de eerste factor is in de beslissing om openbaar vervoer te nemen. De belangrijkste factoren zijn frequentie en snelheid, dan komt comfort en veiligheid, pas op de vierde plaats komt de prijs. Gratis openbaar vervoer is geen prioriteit. Iedereen verklaarde mij gek dat ik in onze bussen airconditioning liet installeren, maar in winter en zomer blijkt dit een stabiliserende factor te zijn. De grootste critici zijn mensen die geen bus nemen.

Indien het openbaar vervoer in Brussel gratis is, moeten we de inkomsten van ticketverkoop – 4 tot 5 miljard frank – ergens anders zien te halen. Indien onze klanten – nu 700.000 – verachtvoudigen, zullen wij 15 percent meer materieel en 500 bijkomende chauffeurs moeten voorzien. De totale kostprijs zal dan ongeveer 12 miljard frank bedragen. Dit is een groot verschil met de 34 miljoen frank die nodig waren in Hasselt.

Brussel beschikt dus niet over geïntegreerd stadsstreekvervoer. We moeten tot een meer geïntegreerde vorm komen. Momenteel ijveren we enkel voor een tariefintegratie voor de 19 gemeenten van Brussel en bepaalde voorstadsgebieden. Eigenlijk is het meer integratie van het ticket : met één ticket of abonnement van de voorstad naar Brussel. Voor Brussel zijn hiertegen wel een aantal bezwaren.

De voorzitter : U zegt dat de prijs van het openbaar vervoer slechts de vierde beslissende factor is. Maar u verwacht wel veel meer klanten als het openbaar vervoer gratis wordt. Dan lijkt mij de prijs toch een heel beslissende factor.

De heer Werner Daem : Ik heb alleen gezegd dat de prijs niet prioritair is. Gratis openbaar vervoer in Brussel zal niet voor meer passagiers zorgen, tenzij ook iets gedaan wordt aan de snelheid en de frequentie. De prijs is slechts de kers op de taart. Enkel een volledig mobiliteitsplan kan een oplossing bieden.

De heer Robert Voorhamme : Men benadert de klantengroep als een homogeen geheel. In werkelijkheid moet rekening gehouden worden met verschillende segmenten. De heer Van Wesemael wees in dit verband al op de evolutie in het mobiliteitsgedrag van verschillende groepen. Een belangrijk segment zijn bijvoorbeeld de jongeren : aangezien hun eigen vervoermiddelen beperkt zijn, beschikken ze over weinig alternatieven. Voor deze groepen zijn frequentie en snelheid minder belangrijk. Vooral in het kader van verplaatsingen in de vrijetijd biedt dit interessante perspectieven. Bovendien gebeuren deze verplaatsingen meestal op momenten waar de capaciteit van het openbaar vervoer onderbezet is, zodat de extra kosten marginaal zijn.

De heer Michel Doomst : De prijs van het openbaar vervoer is inderdaad niet het enige probleem. In Brussel kan er bijvoorbeeld gewerkt worden aan het parkeerbeleid, onder meer in de omgeving van Asse. Hoever staat het met de uitstippeling van een park-and-ridesysteem ?

De heer Werner Daem : Daar wordt wel naar verwezen in het Irisplan. Intussen is de drempel voor eigen banen wel door de minister eenzijdig verlaagd. In plaats van de parkeergelegenheid in Brussel te verminderen, komen er parkings bij.

De heer Michel Doomst : Brussel zit dus op het verkeerde spoor ?

De heer Werner Daem : Voornamelijk dankzij de inspanningen van de Vlaamse minister van Verkeer wordt nu eindelijk samengewerkt met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Vroeger was dat niet mogelijk : denk maar aan de discussie rond tramlijn 58 naar Vilvoorde. Minister Hasquin werkt momenteel mee aan de tariefintegratie die het gewestelijk niveau overschrijdt.

We moeten oppassen dat het openbaar vervoer niet het vervoermiddel van de armen worden : ook armen hebben recht op degelijk openbaar vervoer. De trams en bussen moeten dus een behoorlijke snelheid kunnen halen. De huidige tariefstructuur zorgt wel voor een perversie : de armsten verplaatsen zich het duurst. Ze beschikken immers niet over voldoende middelen om een jaar- of een maandabonnement te kopen. Daardoor betalen ze meer. Wie niet de nodige middelen heeft, moet recht hebben op gratis openbaar vervoer. We hebben wel degelijk oog voor de jongeren : door de frequentie van de ritten ‘s avonds te verhogen, trekken we in de eerste plaats jonge passagiers aan.

De heer Didier Ramoudt : Comfort is belangrijk voor een goed openbaar vervoer. Ik ben dan ook blij met het idee van de airconditioning. Essentieel zijn ook de stiptheid en de frequentie. Volgens de heer Daem zou dit probleem enkel met een eigen bedding kunnen worden aangepakt. In hoeverre is dit echter realistisch in een stad als Brussel ? De immobiliteit van het andere verkeer zal er ongetwijfeld door toenemen.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Hoever staat het met de maatregelen om de doorstroming te bevorderen ? Hoeveel percent van de bussen heeft een eigen bedding ? Op welke plaatsen worden de verkeerslichten beïnvloed ? Hoe komt het dat de gemiddelde snelheid van een metro zo traag is : amper 30 kilometer per uur ?

Het GEN is belangrijk voor Brussel, maar kost te veel. Met name de Josaphattunnel is erg duur. In welke mate is een GEN mogelijk met een goede prijs-kwaliteitverhouding zonder de tunnel ?

Volgens de MIVB is de prijs van een ticket voor de reizigers van ondergeschikt belang, maar ik zou toch wel willen weten hoeveel het geïntegreerd ticket zal kosten. In de zomer heeft er het metro-fietsproject plaats gevonden. Wordt dit geëvalueerd ? Komt er nog een dergelijk project ?

De heer Werner Daem : De eigen banen voor het openbaar vervoer is gewoon een kwestie van wat men het belangrijkst vindt. In Duitse steden bijvoorbeeld rijden de bussen sneller dan de auto’s. Omdat discipline de Belgen niet echt is gegeven, zal de automobilist de banen op een gelijk niveau ook in gebruik nemen. Het is dus belangrijk om eigen banen te creëren. Dit is zeker mogelijk op bepaalde plaatsen, uiteraard ten koste van de auto’s.

Het metro-fietsproject past in een algemeen project van intermobiliteit, waarin niet alleen de recreatie aandacht krijgt maar ook het woon-werkverkeer. We rusten alle stations uit met fietsstallingen en oefenen druk uit op het Gewest om fietsroutes aan te leggen langs het openbaar-vervoersnet zodat we fietsers kunnen opvangen. Het initiatief waarbij we overal in de stad containers hebben geplaatst voor de verhuur van fietsen, is geen succes geweest : meer dan de helft van de fietsen is vernield.

Volgens mij is het GEN-project niet te duur, zeker niet als we het vergelijken met andere investeringen. Zo kost 1 kilometer metro in Brussel 1 tot 2 miljard frank. De Josaphat-tunnel is voor de eerste fase van het project niet onontbeerlijk. De NMBS dringt hierop aan om de Noord-Zuidverbinding en het Centraal Station te ontlasten. Er is mij evenwel gezegd dat de huidige Noord-Zuidverbinding nog niet maximaal wordt benut. Het GEN-project kan dus zonder de tunnel worden gerealiseerd.

Men mag niet vergeten dat de NMBS een belangrijke rol speelt in Brussel : er zijn hier 26 stations. Het probleem is evenwel de frequentie. Het komt er dan ook op aan om de faciliteiten van de NMBS te optimaliseren voor het interne vervoer. Ik pleit daarom voor één exploitatiemaatschappij voor het hele stads- en voorstadsverkeer die een eigen dynamiek kan ontwikkelen.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Hoe hoog zal de prijs zijn van een geïntegreerd ticket ?

De voorzitter : Ik denk dat dit geen cruciale vraag is voor de algemene problematiek van de mobiliteit in Vlaanderen. Ik bedank de heer Daem voor zijn uiteenzetting. Dan kunnen nu aan de heren Martens en Van Wesemael vragen over essentiële zaken worden gesteld.

De heer Robert Voorhamme : Om een marktaandeel te veroveren is de kwaliteit heel belangrijk. Daarbij gaat het zowel om tijd als frequentie. Bij de evaluatie en het vaststellen van doelstellingen voor het openbaar vervoer spreekt men telkens over reizigerskilometers. Die maatstaf laat echter niet toe de kwaliteit van het openbaar vervoer te meten. Is het niet mogelijk om een ander criterium te gebruiken, zoals bijvoorbeeld reizigerskilometers per tijdseenheid. Ik stel vast dat de kwaliteit op sommige lijnen daalt omdat bijvoorbeeld de inter city-treinen op de piekuren overbezet zijn zodat mensen moeten rechtstaan. Welke strategie heeft de NMBS om haar marktaandeel te heroveren ? Welke verbindingen gaat men versterken ? Op basis van welke criteria gaat men dit doen en hoeveel gaat dit kosten ?

Wat het reizigersvervoer betreft, maakt men in Nederland bijvoorbeeld een onderscheid tussen enerzijds het zogenaamde Rompnet en anderzijds het gedeelte dat de overheid in aanbesteding kan geven. Volgens de heer Van Wesemael popelt De Lijn om bepaalde lijnen van het spoorvervoer over te nemen. Denkt u dat dit realistisch is als u ziet om welke hoge kosten het gaat ? Het Waals Gewest betaalt de aansluitingskosten van bedrijven op het spoor. Kan het Vlaamse Gewest dit ook doen ? Indien niet, waarom gaat u er dan wel mee akkoord dat dit in Wallonië gebeurt ? Daardoor zullen de verbindingen versnipperd worden en dat moet de exploitatiekosten toch enorm opdrijven.

Wat de kwaliteit betreft gaat De Lijn een strategie voeren die gericht is op de diffuse klanten. Het spreekt voor zich dat de informatieverstrekking voor deze reizigers een cruciale rol speelt. Momenteel gebeurt dit nog altijd vrij amateuristisch zowel bij De Lijn als bij de NMBS. Ik begrijp dit niet goed. Een professionele informatieverstrekking kost toch niet zoveel zodat de maatschappijen op dit vlak een betere kwaliteit sneller kunnen realiseren. Ik vind dat hieraan bijzondere aandacht moet worden besteed : als een trein vertraging heeft, moet men weten welke alternatieven er zijn, enzovoort. Momenteel is een slechte communicatie de oorzaak van veel ergernis.

De heer Michel Doomst : Volgens de heer Martens heeft de NMBS in de eerste plaats als opdracht nationale en internationale verbindingen te verzorgen. De Vlaamse problemen in verband met regionale verbindingen vormen geen prioriteit, want men heeft er geen budget voor. Zou die houding wijzigen als de Vlaamse overheid met geld over de brug komt ? Zijn er alternatieve mogelijkheden voor niet benutte spoorlijnen, eventueel voor andere vervoermiddelen dan de trein ? Veel vrachtvervoer over de weg zou net zo goed via het spoor kunnen gebeuren. Waarom gebeurt dit niet ? Zijn de redenen infrastructureel of economisch ?

De vele initiatieven rond bedrijfsvervoersplannen werken in de praktijk nauwelijks. Hoe kunnen zij gestimuleerd worden ? Zijn er volgens de heer Van Wesemael voldoende experimenten met park-and-ride ? Wat is het resultaat ervan ? Heeft men inmiddels hieruit geleerd wat men precies nodig heeft om dit succesvol te maken ? Volgens de voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn is de belbus een interessante optie. Plaatselijke initiatieven botsen echter steevast op budgettaire obstakels. Zit daar dan toch echt het probleem ?

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : De informatie ten aanzien van het publiek over de vele soorten tarieven kost handenvol geld. Zou een eenvormig verlaagd tarief niet efficiënter zijn ? Wat kan de NMBS doen met het oog op de uitbouw van op het bedrijfsleven gerichte terminals voor goederenvervoer, zoals de luchthaven van Bierset dat doet in het vliegverkeer ? In welke mate is het convenantsbeleid al door De Lijn geëvalueerd ? Komt er een bijsturing ? Besteedt het openbaar vervoer in het algemeen voldoende aandacht aan een gelijkekansenbeleid, zoals dat in de beheersovereenkomsten van de NMBS en De Lijn gevraagd wordt ? Ik ben van oordeel dat niet alle gehandicapten in Vlaanderen voldoende geholpen worden. De situatie van het openbaar vervoer in Limburg steekt ook schril af tegenover die in de rest van Vlaanderen. Vergelijk maar eens even de reistijden vanuit Brussel naar Parijs enerzijds en naar Tongeren anderzijds.

De heer Didier Ramoudt : De vele vertragingen zouden te wijten zijn aan de ouderdom van de tractietoestellen. Klopt het dat er ook met de nieuwe problemen zijn ? Zou het ter beschikking stellen van spoorweginfrastructuur tegen betaling een bijdrage kunnen leveren aan de financiering van de NMBS ?

Is volgens De Lijn gratis stads- en streekvervoer haalbaar ? Volgens het Rekenhof is het zelfs al moeilijk om de precieze kosten die verbonden zijn

aan het convenantsbeleid, te becijferen. Mijns inziens is aantrekkelijk materiaal essentieel voor de bevordering van het openbaar vervoer. Zou de jeugd niet kunnen aangetrokken worden met een meer futuristisch design ?

Ten slotte vraag ik mij af of het wel zo is dat de overheid elke frank die in het openbaar vervoer wordt geïnvesteerd, vanzelf terug wint. Het is toch zo dat elke autokilometer ongeveer vier frank aan taksen oplevert, terwijl het openbaar vervoer geld kost ?

De heer Johan Malcorps : Het stads- en streekvervoer zal hoe dan ook een cruciale rol spelen in de oplossing van de congestieproblemen. Zullen de budgetten die verbonden zijn aan de beheersovereenkomst en aan de convenants volstaan om al de kosten te financieren ? Zal er een belangrijke nieuwe input moeten komen of zal men een en ander spreiden in de tijd ? In het laatste geval kan de oplossing te laat komen.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Er werd hier bij herhaling vastgesteld dat diegenen die het dichtst bij Brussel wonen, het minst vaak de trein nemen. Misschien is dit te wijten aan de lage frequentie. In vele stations rond Brussel passeert maar één trein per uur, in het weekend zelfs maar om de twee uur. Wat is de oorzaak en wat is het gevolg ? Men denkt aan verlengingen van tramlijnen tot in de randgebieden van Gent en Antwerpen. Kan dit ook in Brussel ?

De heer Antoine Martens : Hoe dichter men bij Brussel woont, hoe minder men het openbaar vervoer gebruikt. Dat is een vaststelling. Over de korte afstand is voor de reiziger vooral de frequentie van belang, terwijl er vaak slechts om het uur een trein is. Om de frequentie van de stoptreinen te verhogen is het noodzakelijk dat de meeste lijnen ontdubbeld worden. Op de eerste lijn zouden de snelle IC-treinen rijden en op de tweede lijn parallel ermee de trage stoptreinen.

Over het voorstedelijk vervoer staat er in het NMBS-beheerscontract niets. Er is enkel een kleine som uitgetrokken voor lijn 26 van Halle naar Vilvoorde via Etterbeek. Om voorstedelijk vervoer te kunnen organiseren, moeten we trage en snelle lijnen naast elkaar kunnen laten rijden. Dit maakt het op ruimtelijk vlak in sommige gebieden zeer moeilijk. De lijn Brussel-Leuven zit bijvoorbeeld eivol. Hetzelfde geldt voor de lijn Ottignies-Schuman. Voor het voorstadsvervoer is er een derde lijn nodig. De vraag is echter of dit ooit zal mogen. Volgens het studiebureau Sofretu zou dit extra verkeer nog door de Noord-Zuidverbinding kunnen rijden. Daar geloof ik niet in. Om de Noord-Zuidverbinding gedeeltelijk te ontlasten zullen we een parallele verbinding proberen te realiseren via de tunnel Schaarbeek-Josaphat. De potentiële ontwikkeling situeert zich in de Europawijk. Gelukkig is de Europawijk dicht bij de stations Schuman, Etterbeek en Leopoldswijk gelegen.

De kostprijs voor het organiseren van het voorstedelijk verkeer wordt op zestig miljard frank geraamd. We hebben modern materiaal met brede deuren nodig, en er is ook geld nodig voor de infrastructuur. Het gaat hier om een eenmalig uit te geven bedrag. Ik denk dat dit geld in België te vinden is. Het hoofdprobleem is echter wie het bijkomende deficit zal dragen. Het GEN is een goed plan om de mobiliteit te verbeteren en om de aanwezigheid van auto's in de stad af te remmen. De vraag is echter of het haalbaar is. Dat heeft niets te maken met slechte wil van de kant van de NMBS. Op sommige plaatsen is er al een begin gemaakt met voorstedelijk verkeer. Ik denk daarbij aan de verbinding met Waver en Nijvel, aan de lijn Ninove-Geraardsbergen en aan de lijn naar Dendermonde. Er is evenwel geen ruimte in het beheerscontract of in het investeringsprogramma, noch voor het deficit, noch voor een toelage voor investeringen of voor de exploitatiekosten.

Als de EG-richtlijnen in KB's omgezet en uitgevoerd worden, dan moet de Belgische staat de vrije toegang voor andere gebruikers op het net aanvaarden. Indien voor hen dezelfde voorwaarden gelden, onder meer inzake veiligheid, dan kan ik me daarmee verzoenen. We zijn wel bang dat de goede trafieken in handen zullen komen van grote kapitaalgroepen zoals de Deutsche Bundesbahn en dat de NMBS enkel de weinig rendabele trafieken zal overhouden.

In het beheerscontract staat niet dat iedereen gelijk is voor de wet. Dat kan ook niet. Sommige mensen gaan op een mooie plaats in het groen wonen en beklagen zich er vervolgens over dat ze geen vervoer hebben. De NMBS wil enkel voor de potentiële reizigers een min of meer gelijkwaardig aanbod doen. Een belangrijke vraag is steeds of we rechtstreeks moeten rijden of stoppen. Daarbij houden we ons aan bepaalde strakke regels. We krijgen dan ook het commentaar dat we de potentiële reizigers ontmoedigen. Lokale burgemeesters gaan vaak aan de klaagmuur staan.

De heer Robert Voorhamme : Hebt u daarvoor criteria ?

De heer Antoine Martens : We hebben criteria voor het aantal treinen per lijn en voor de bedieningssnelheid. Die worden door de lokale politici echter niet aanvaard.

Er is veel kritiek op de huidige gang van zaken op de lijn Brussel-Antwerpen. Vroeger reden er per uur 4 snelle treinen die goed verspreid lagen ; nu rijden er per uur 3 snelle treinen en één trage trein die daarenboven slechts 3 minuten na een IC-trein vertrekt, zodat het treinaanbod minder aantrekkelijk is dan voorheen. Dit heeft te maken met de werken in Antwerpen, waardoor we daar nu slechts over drie sporen beschikken. Zelfs toen er nog tien sporen waren, hadden we al problemen. We mogen ons dus verwachten aan vier jaar ellende. Met drie sporen kan je enkel binnen- en buitenrijden en koppelen. Ook op de lijn vanuit Luik en Leuven zullen de problemen nog toenemen. Men vergeet vaak dat dit te maken heeft met de werken die aan de gang zijn.

Dan was er een vraag over het standpunt van het Waals Gewest, vooral in verband met het goederenverkeer. We hebben in Wallonië even streng gesaneerd als in Vlaanderen. De terminal in Kortrijk werd gesloten omdat het gecombineerd vervoer er niet rendabel was. Enkele kilometer verder, in Moeskroen, werd er een nieuwe terminal aangelegd. Het Waals Gewest heeft alles betaald. Dit kost de NMBS echter niets. Het Waals Gewest probeert op die manier hier en daar bij te dragen in de kosten. Hetzelfde geldt voor Bierset. Als er een terrein is met vele bedrijven en er is vraag naar een aansluiting, waarom zouden we daar dan niet op ingaan ? Op dit ogenblik kunnen we Bierset echter nog niet bedienen wegens de werken voor de TGV. Als Vlaanderen morgen hetzelfde doet, en als de trafiek voldoende is, dan is dat voor ons geen probleem. Ook in Lanaken is er sprake van potentiële trafieken. Als het Vlaamse Gewest de werken wil bekostigen, dan is dat voor ons in orde. Als we het zelf moeten betalen, dan moeten we de investeringen kunnen afschrijven. Men wil echter geen trafieken garanderen. Dit is enkel een middel om voor het transport over de weg nog lagere prijzen te bedingen. Spa Monopole is daarvan een goed voorbeeld.

Ook op regionaal vlak leveren we grote inspanningen. Als het Vlaamse Gewest besluit meer te betalen, dan zijn wij bereid de frequentie van onze verbindingen nog op te voeren. Maar als Vlaanderen zich morgen met treinen begint in te laten, dan vrees ik dat we nog vaak discussie zullen voeren over het behoud van bestaande lijnen.

Ik weet dat ik me hiermee niet populair zal maken, maar de NMBS wil geen light rails. Onze specialisten zeggen dat die te gevaarlijk zijn. Bij het kleinste ongeval zal men ons ervan beschuldigen maatregelen te hebben genomen die de veiligheid niet ten goede komen. Wie durft zijn handtekening nog te zetten onder deze beslissing ?

Informatie is inderdaad ons zwak punt, maar we werken eraan. Vroeger hadden we alleen maar een spoorboekje, nu kunnen we de reizigers ook een Aridisc aanbieden of informatie via het Internet. Daarnaast beschikken alle grote stations over automatische informatiesystemen en de kleine stations over luidsprekers. Voor de kleine onbemande stopplaatsen werd beslist om de luidsprekers te verbinden met de seinhuizen die de betrokken stopplaats bedient.

Voortaan mogen de treinbegeleiders ook op de trein meedelen wat er verkeerd gaat. Dit werd echter al tegen mij gebruikt. Een machinist moet over een certificaat beschikken voor elk type locomotief. Als door een misverstand een machinist met een locomotief moet rijden waarvoor hij geen certificaat heeft, dan moet een vervanger gezocht worden. Voortaan wordt dit dus meegedeeld aan de reizeigers, waarna in de kranten verschijnt dat de machinist zijn machine niet kent. Treinbegeleiders hebben nu ook allemaal een GSM en een boek met alle boodschappen in twee talen.

De dispatching is een complexe afdeling en ik begrijp dat reizigers er ontevreden over zijn wanneer we met storingen te kampen hebben. Vanuit Brussel-Zuid vertrekt er om de drie minuten een trein richting Denderleeuw. Als de eerste trein onverwacht tot stilstand komt, duurt het tien minuten vooraleer de dispatching dat verneemt. De tweede, derde en zelfs de vierde trein komen ook tot stilstand. Wat moet de treinbegeleider vertellen aan de reizigers ? We moeten niet alleen de eerste trein helpen, bovendien moeten we de treinen daarachter met een diesellocomotief terugtrekken naar Brussel-Zuid. Op die manier zijn we voor uren zoet. Maar is er een andere oplossing ?

Men verwijt ons een gebrek aan informatie, maar er is een organisatorisch probleem dat altijd tegen ons gebruikt zal worden. Het is al goed dat de treinbegeleiders hun problemen kunnen melden, tenminste als ze erin slagen via de GSM te bellen. Proximus en Mobistar beloven een inspanning te leveren.

Wij proberen op lange afstand voor voldoende plaatsen te zorgen. De trein van 7.30 uur in Gent

was altijd overbezet. Nu zetten we een nieuwe en comfortabeler trein in waarop een driehondertal plaatsen minder zijn. Om dat te compenseren voorzien wij bijkomende treinen die volgens dezelfde dienstregeling juist voor of achter de moderne IC-treinen. Niettegenstaande deze maatregelen blijken de IC's toch overbezet te zijn terwijl de andere bijkomende treinen zeker hun maximale bezetting niet halen. Iedereen wil echter mee met de nieuwe trein, waardoor de extra treinen maar voor 75 percent bezet zijn.

De enige oplossing is comfortabel dubbeldekmateriaal inzetten. We zijn ermee bezig maar hebben ze nog niet besteld, wegens een aantal typisch Belgische toestanden. Bovendien wordt het huidige dubbeldekmateriaal maar matig geapprecieerd.

De heer Hugo Van Wesemael : Alle bussen beschikken over GPS en radio, hierdoor weet de dispatcher waar de bus zich precies bevindt en kan hij ook ingrijpen. We weten in real time wanneer de bus zal aankomen. In Gent-Zuid krijgen we realtime informatie en we breiden dit systeem nu uit.

Tegen oktober 1999 zouden we ook voorrang krijgen aan de verkeerslichten. Dankzij het Hastusproject worden de realtime doortochttijden aan iedere halte geafficheerd. Tegen het einde van dit jaar kan men tevens thuis via het Internet alle informatie opvragen.

De vraag naar meer informatie is terecht. Er is echter al heel wat informatie maar die moet representatief blijven. De raad van bestuur bespreekt binnenkort een investeringsprogramma met hulp van het Vlaamse Gewest voor de invoering van een monitoringssysteem in de steden, vooral voor de aansluiting met de treinen. Dit gebeurt binnen het kader van de convenants.

Er is te weinig park and ride. Er zijn wel een aantal goede experimenten. We zullen de aansluiting linkeroever-Antwerpen uitbreiden naar Beveren zodat er een rechtstreekse aansluiting is met de autobaan. Bij Flanders Expo hebben we een winkelbus ingevoerd. In het begin waren er drie klanten per bus, maar dit aantal stijgt week na week. Voor de passagiers is dit vervoer gratis, het wordt volledig betaald door de stad Gent. Ook in Adinkerke is er een grote parking aan het station. Hier is wel een probleem van informatie. We hebben dan ook afgesproken dat de signalisatie op de autowegen niet enkel vermeldt dat er files zijn, maar ook verwijst naar de park and ridemogelijkheden. Hiervoor is wel een hogere frequentie van het openbaar vervoer nodig.

De belbus is interessant voor dunbevolkte gebieden. Het gaat hier om een kleine investering met een dekkingscoëfficiënt van 10 tot 15 percent. De kostprijs van de chauffeur is stabiel maar we moeten incalculeren dat we traditioneel openbaar vervoer vermijden.

De commerciële snelheid is afhankelijk van lijn tot lijn en van provincie tot provincie. Van 10 tot 30 kilometer – wat zeer hoog is – voor de tram die in eigen bedding rijdt. In Limburg, waar niet te veel haltes zijn, halen we een hogere snelheid dan in de steden.

De convenants worden natuurlijk geëvalueerd, ook door een externe evaluatiecommissie. We krijgen de definitieve evaluatie na drie jaar. Nu is er al jaarlijks per onderdeel een evaluatie met de prijs per eenheid bij. Wij kennen de juiste prijs van de convenants. Het gaat om ongeveer 650 miljoen frank investeringen per jaar. Binnen afzienbare tijd weten we zelfs de juiste prijs per eenheid, gerelateerd aan de opbrengst. Dit is echter commerciële informatie en die willen we bedrijfseigen houden.

Wat betreft de aantrekkelijkheid van het materieel, is er het Europese Unife-project dat aan de constructeurs gegevens verstrekt over de vereisten waaraan het materieel moet beantwoorden. Ik geloof dat we de klant beter dienen met openbaar vervoer dat op tijd en voldoende frequent rijdt dan met futuristische bussen. Indien we beide echter combineren zijn we goed bezig. Ik wil u herinneren aan de slides waar de voertuigen op de vierde plaats komen van de 15 activiteiten die we ontplooien. In de nieuwe trams is klimatisatie geïnstalleerd in de stuurpost maar de bedrading is voorzien om ook de tram zelf van airconditioning te voorzien. We volgen het Brusselse experiment van nabij. De kostprijs is echter hoog en er is 15 percent verbruik meer per lijn.

Ik heb hier niet gezegd dat wij de subsidies gebruiken om onze verliezen te dekken. We krijgen geld van de Vlaamse overheid om openbaar vervoer te voorzien. Anders moeten we bepaalde lijnen die niet renderen, sluiten. Dit heeft te maken met basismobiliteit.

Het huidige bedrag is zeker onvoldoende. We proberen nu bij de investeringen die ten laste zijn van het Vlaamse Gewest een onderscheid te maken tussen de bus- en traminfrastructuur. Het Vlaams Infrastructuurfonds heeft nu 600 tot 700 miljoen frank voor gezamenlijke projecten. We streven naar een geïntegreerde kostprijs. Als wij de lijn naar Zwijndrecht aanleggen, zorgen we ook voor

riolering en andere infrastructuur. Met het huidige bedrag kunnen wij zelfs moeilijk de zaken realiseren die wij willen. We hebben nood aan meer geld, zeker als we willen komen tot basismobiliteit.

De heer Johan Malcorps : Wat is hiervoor de termijn ?

De heer Hugo Van Wesemael : We werken met een driejarenplanning. Volgende week bespreekt de raad van beheer de begroting voor 1999-2002. Het VIF zal ons meer ademruimte verschaffen maar momenteel houden we ons aan het beheerscontract van vijf jaar dat 2,1 miljard investeringen per jaar voorziet. Natuurlijk moeten we ook op langere termijn denken en hiervoor hebben we al globale bedragen berekend.

Door samenwerking met de MIVB en de spoorwegen kunnen we nu de lijnen op het Vlaamse grondgebied onderhouden en aanleggen. Indien andere netten gebruik maken van onze lijnen, betalen ze ervoor.

De heer Peter Meukens : Ik dank de commissie voor de uitnodiging. In mijn uiteenzetting komt een verlanglijstje aan bod van maatregelen op korte, middellange en lange termijn.

Op korte termijn kan er al heel wat gedaan worden. Zo moet het aanbod van verschillende vervoersmaatschappijen beter op elkaar worden afgestemd. Een reiziger verplaatst zich immers meestal via een netwerk van aansluitende vervoermiddelen. De dienstregelingen moeten daartoe worden geoptimaliseerd en er moet een behoorlijke controle worden uitgeoefend. Daarom moet de reiziger goed worden geïnformeerd : de bus- en spoorboekjes moeten aangeven hoe lang gewacht moet worden op de volgende aansluiting. De laatste aansluitingen van de dag moeten worden gewaarborgd. Om deze maatregelen te realiseren is een behoorlijke communicatie tussen de verschillende vervoersmaatschappijen belangrijk. De looproutes tussen de verschillende vervoermiddelen aan aansluitingspunten moeten zo kort mogelijk zijn. Er moet een einde komen aan de trend om haltes steeds verder van een kruispunt te plaatsen

Het tariefbeleid moet klantvriendelijker worden. We pleiten voor de invoering van een doorgeefabonnement. Een nultarief – we spreken liever niet over gratis openbaar vervoer – is slechts in specifieke omstandigheden aangewezen. Het Hasseltse initiatief is gezien de specifieke situatie heel zinvol. Het nultarief was er het ultieme promotiemiddel. Er mag geen wildgroei ontstaan waarbij de klanten op den duur niet meer weten of en hoeveel ze moeten betalen. We zijn voorstander van een gezinstarief. Bij de NMBS bestaat er al een multipass en bij De Lijn een multibiljet. Het blijft echter duur voor een gezin om de trein te nemen : of vader nu alleen in de auto zit of zijn hele gezin meeneemt, dit kost evenveel. Bij het openbaar vervoer is dat nu niet het gevel.

De reglementering moet klantvriendelijker worden. De verplichting bij De Lijn om na het verstrijken van de geldigheidsduur van een biljet of kaart, binnen de minuut bij te betalen of af te stappen, wordt bijvoorbeeld als heel klantonvriendelijk beschouwd.

We pleiten ook voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Om te beginnen moeten de bestaande vrije banen voor bus en tram beter worden gerespecteerd. Maatregelen zoals het beïnvloeden van verkeerslichten en parkeergeleiding moeten overwogen worden. Er moeten biljetautomaten worden ingevoerd : soms missen reizigers hun trein omdat ze te lang in de rij voor het loket moeten aanschuiven. Er moet aandacht komen voor geïntegreerde informatieverstrekking : de moderne technologie biedt hier heel wat mogelijkheden. Het imago van het openbaar vervoer moet worden verbeterd : sensibiliserings- en promotiecampagnes bij speciale evenementen zijn daartoe het aangewezen middel. Het aanbod van het openbaar vervoer moet worden verhoogd. De frequentie en de amplitude moeten worden opgedreven. Een tempo van negen nieuwe trams per jaar is te laag.

Ook op middellange termijn moeten er maatregelen worden genomen. Er moet oog zijn voor de aanbodnormering. Gelijkwaardige gebieden moeten een gelijkwaardig aanbod krijgen. De wacht- en onthaalinfrastructuur dient verbeterd te worden. Het voorstadsnet moet door De Lijn en de NMBS uitgebouwd te worden. Er moet gewerkt worden aan tariefintegratie voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Overstapplaatsen moeten worden uitgebouwd. Er moet een meerwaarde aan gegeven worden : er kan voor bijkomende accommodatie gezorgd worden, bijvoorbeeld horeca-gelegenheden, mogelijkheid om te telefoneren en te faxen, enzovoort. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar betere aansluitingen van het streekvervoer op het vernieuwd station Antwerpen-Centraal.

Op langere termijn moet er resoluut worden gekozen voor de uitbouw van de infrastructuur van het voorstedelijk vervoer. Dit betekent dat we de trein moeten kunnen nemen, als we die nodig hebben.

Dit kan evengoed een lightrail zijn in bepaalde gebieden, ook al staat de heer Martens hier negatief tegenover. We stellen vast dat er veel lijnen afgeschaft zijn, dat de dichtheid van het spoornet is verminderd en het nodig is om de gaten op te vullen. De lightrail kan daarin een tussenstap zijn.

We pleiten ook voor een tariefintegratie in de stadsgewesten, met name in Gent en Antwerpen. Ten slotte zien we veel heil in het milieuabonnement. Dit vraagt uiteraard een inspanning van de overheid.

De heer Michel Doomst : Ik vind dat de BTTB een kring is geworden van bewuste mensen die het reilen en zeilen van het openbaar vervoer nauwlettend in het oog houden. Vindt u dat uw stem voldoende gehoord wordt door de overheid ?

Er wordt meer en meer gedacht aan een combinatie van fiets en trein. Is dit nuttig ?

De Trein-tram-busdag was dit jaar geen groot succes. Hebt u suggesties voor andere formules ?

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : De regionale televisie berichtte dat een toegankelijkheidsbureau de NMBS en De Lijn zou adviseren. Is de BTTB daar ook bij betrokken ?

U spreekt over een call-center. Heeft men daar in het buitenland ervaring mee ?

Vindt u de verschillende tarieven die de NMBS hanteert goed of hebt u een praktisch alternatief ?

De heer Johan Malcorps : Staat u achter het idee van een mobiliteitscentrale, die de mogelijkheid biedt van aansluitingen tussen het privé- en het openbaar vervoer ?

U bent voorstander van een milieuabonnement. Ik sta daar ook positief tegenover. Toch zijn er al verschillende ticketsystemen. Maakt dit de situatie niet onoverzichtelijk ? Of verkiest u zo veel mogelijk flexibiliteit ?

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Momenteel betaalt men 150 frank extra voor een enkele rit voor het meenemen van de fiets op de trein. In de omringende landen is dit goedkoper. Vindt u dit te duur ?

Hopelijk komt er een decreet basismobiliteit dat de vervoersarmoede grotendeels wil wegwerken. De definitie van het begrip basismobiliteit is grotendeels een politieke keuze. Ik veronderstel dat u hierop niet heeft gewacht en hierover zelf al studiewerk heeft gedaan. Wanneer kan men spreken over basismobiliteit ? Als het beantwoorden van deze vraag te veel tijd vraagt, is het dan mogelijk om ons hierover documentatie te bezorgen ?

De heer Peter Meukens : Onze stem kan nooit te veel worden gehoord. Ik ben alleszins dankbaar dat we op deze hoorzitting zijn uitgenodigd. Ik heb toch het gevoel dat men er van overtuigd is dat we iets te vertellen hebben. Men wil onze mening kennen.

Een verplaatsing is meestal een keten van deelverplaatsingen, waarin de fiets en de auto een rol spelen. Door de ruimtelijke ordening is het onmogelijk om overal openbaar vervoer aan te bieden. Het is beter om bijvoorbeeld met de auto of de fiets naar het station te rijden, dan de hele weg met de auto af te leggen. De combinatie met de andere vervoersmodi dient uiteraard verbeterd te worden. Op termijn dient ook de informatieverstrekking over taxistop, fietsverhuur en dergelijke verbeterd te worden.

Hoe zwaar de kostprijs van de fiets op de trein weegt, is sterk afhankelijk van de afstand. Voor een korte afstand is 150 frank inderdaad zeer veel geld en kan dit een drempel zijn. Een exacte prijs vastleggen is echter niet evident. Door het systeem van het vast opstaprecht is een korte verplaatsing altijd een dure aangelegenheid. Misschien miet dit systeem eens grondig bekeken worden.

Het is een goede zaak dat een toegankelijkheidsbureau de toegankelijkheid onderzoekt. We zijn hier echter niet bij betrokken.

Wat de voorbeelden van een call-center betreft, is er in Nederland een centraal nummer waar men informatie kan krijgen over het volledige openbaar vervoer in Nederland. Als men deze informatie zou aanbieden op een cd-rom, zou men veel gemakkelijker informatie over lange verplaatsingen krijgen.

Wat de verschillende prijzen betreft is het een kwestie van de gulden middenweg te kiezen. Het is niet eenvoudig en zelfs onmogelijk om één prijs in te voeren. Het is al een grote stap dat men met een lijnkaart op alle Vlaamse bussen en trams kan stappen. Het systeem van de verschillende verminderingen zou eventueel wel gerationaliseerd kunnen worden.

De heer Bram Dousselaere : De trein-tram-busdag kende dit jaar een lagere opkomst. Daarvan zijn wij ons bewust. Het is jammer dat men dit initiatief

op een zaterdag organiseert : zondag, de traditionele uitstapdag voor de gezinnen, zou beter zijn, maar ook meer kosten aan de vervoersmaatschappijen. Bovendien was het slecht weer. Voorts werd dit jaar merkelijk minder geïnvesteerd in de promotie. Wij werken overigens nog steeds aan de definitieve evaluatie, in samenwerking met de maatschappijen en we stippelen nieuwe ideeën uit.

Onze ideeën inzake basismobiliteit zijn nog niet in een afgerond geheel gegoten. Er zijn namelijk nogal wat factoren die meespelen, zoals frequentie, afstand tot de halte enzovoort. Het is niet evident om dit met vrijwilligers op korte tijd uit te werken.

De voorzitter : Ik dank de vertegenwoordigers van de trein-, tram- en busgebruikers voor hun medewerking.

Vergadering van maandag 19 oktober 1998

Hoorzitting met de heer Filip Martens, voorzitter van Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) ; de heer Luc De Vocht, directeur sector Transport Fabrimetal ; de heer Eric Vermeylen en de heer Joost Germis, directeur en adviseur studiedienst VEV ; de heer Jeroen Langerock, adviseur NCMV ; de heer Eric Spiessens, medewerker studiedienst ACV ; de heer Dirk Van Evercooren, adviseur studiedienst ABVV

De heer Filip Martens : Ik dank het Vlaams Parlement voor de kans om hier toe te lichten wat Promotie Binnenvaart Vlaanderen doet. Het gaat om een VZW die is opgericht op initiatief van de Vlaamse regering. Ze verenigt alle betrokkenen in de binnenvaart en heeft de bedoeling het beleid van de Vlaamse regering te ondersteunen dat erop gericht is de binnenvaart positief te discrimineren.

Ik wil vandaag de positie van de binnenvaart in Vlaanderen toelichten. Verder wil ik nagaan hoe ver we staan met de uitvoering van het Vlaams binnenvaartbeleidsplan dat in juni 1996 werd goedgekeurd. Het is immers één van de taken van het Vlaams Parlement toe te zien op de uitvoering van beslissingen. Op uitnodiging van de voorzitter van deze commissie willen wij drie concrete voorstellen doen voor maatregelen die verschillende domeinen van het beleid omvatten, zoals infrastructuur en milieu. Door deze voorstellen te steunen kan deze commissie een reële invloed hebben. Dit mag geen vrijblijvend debat worden.

Ik wil het hebben over de rol van de binnenvaart in het vrachtvervoer, want de nadruk in de werkzaamheden van deze commissie ligt toch al vaak op het personenvervoer. De binnenvaart vervoert 105 miljoen ton per jaar. Het gaat om 130.000 reizen. Er is in Vlaanderen een goede duizend kilometer waterwegen. De binnenvaart zorgt voor zeventien percent van het vrachtvervoer. Het spoor vertegenwoordigt slechts 10 %. Het aandeel van het wegvervoer is immers dominant. Intussen wordt er veertig miljard frank geïnvesteerd in de spoorwegen en slechts 1,3 miljard frank in waterwegen.

Onze zeehavens zijn in grote mate afhankelijk van de binnenvaart : Antwerpen voor meer dan de helft en Gent zelfs voor 65 percent. Als de binnenvaart zou staken, zouden onze havens dus kunnen sluiten. De haven van Zeebrugge vormt hierop een uitzondering. Als we die haven een andere functie willen geven dan die van een haven voor de pleziervaart, moeten we zorgen voor een ontsluiting langs de waterweg. Indien er een verbinding zou zijn met de Rijndelta, al dan niet via een Noorderkanaal, dan zou er tien tot twaalf miljoen ton meer kunnen vervoerd worden langs het water. Dat komt overeen met twee keer de jaarlijkse stijging van de vrachtvervoertrafiek. Een beleid voor de havens is dus onmogelijk zonder rekening te houden met de binnenvaart. De haven van Zeebrugge uitbreiden en alles langs de weg laten vervoeren, zou iedere dag monsterfiles veroorzaken.

De binnenvaart wordt beschouwd als een modus met een aantal beperkingen, die haar beter geschikt maakt voor bepaalde specifieke trafieken. Toch merken we dat de binnenvaart stilaan marktaandeel verovert inzake trafiek waarvoor ze op het eerste gezicht niet zo geschikt lijkt. Ze heeft bijvoorbeeld relatief het grootste aandeel overgenomen van de stijging van het containervervoer in de haven van Antwerpen ten nadele van het wegvervoer. Nochtans werd dit als een typische trafiek voor de weg beschouwd. Dit toont aan dat de evoluties inzake mobiliteit niet altijd ongunstig zijn. In elk geval zullen we de problemen inzake mobiliteit niet kunnen oplossen door alleen aandacht te besteden aan het wegverkeer.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen wil ook de Vlaamse binnenvaart helpen om competitief te zijn op de Europese markt. We zien echter dat een derde van onze vloot nog altijd schepen zijn met een zeer kleine capaciteit. Opdat onze vloot zich zou aanpassen aan de behoeften van de markt is er dan ook een sloopregeling uitgewerkt. Het marktaandeel in de totale Belgische trafiek van de Nederlandse binnenschippers is intussen groter geworden dan dat van de Vlaamse. De Nederlandse vloot heeft 51 percent van de markt overgenomen. In de jaren zeventig was de Belgische binnenvloot de meest competitieve en de meest moderne. Intussen heeft de Nederlandse overheid een staatsgarantie verleend voor investeringen in nieuwbouw, terwijl België op het vlak van de binnenvaart geen enkel beleid voerde. Het gevolg is dan ook dat het aandeel van de eigen schippers verloren is gegaan ten voordele van de Nederlanders. De prijspolitiek zal weldra in Nederland bepaald worden. Ik herhaal dat dit niet het gevolg is van de vrije markt, maar wel van subsidies in Nederland, en van de afwezigheid van een dergelijk beleid in België.

Op 27 juni 1996 heeft de Vlaamse regering een Vlaams binnenvaartbeleidsplan goedgekeurd. Dat bestaat uit vier delen. Er is, ten eerste, de steun bij investeringen. Dit omvat de steun voor de binnenvaartondernemers bij investeringen in de vloot en in overslagtechnieken. Die steun bedraagt tot maximaal 23 percent. Eén op vijf binnenschippers

heeft een dossier ingediend. Intussen zijn er 88 dossiers goedgekeurd. In totaal investeerden de schippers zelf voor een miljard frank. Er is dus wel degelijk geloof in de toekomst van de binnenvaart. Er staan 75 nieuwe schepen op stapel in Nederland. Een derde daarvan is bestemd voor de Vlaamse binnenvaart. Daarnaast wordt er door de overheid ook geïnvesteerd in infrastructuur. De Vlaamse regering heeft beslist om in 1997, 1998 en 1999 telkens 350 miljoen frank uit te trekken voor trafiekgenererende investeringen. Dit is watergebonden infrastructuur die alleen wordt gesubsidieerd als de bedrijven er zich toe verplichten om een bepaalde trafiek te genereren. Deze investeringen leiden dus rechtstreeks tot de zogenaamde modal shift.

Daarnaast werd er ook zachte steun toegekend voor opleiding. Zeshonderd schippers, de helft van het totale aantal, heeft er gebruik van gemaakt. De cursus werd georganiseerd door Promotie Vlaanderen en het Vlaams Instituut voor Zelfstandig Ondernemen (VIZO). Aan bod kwamen onder meer boekhouden, prijsberekening, enzovoort. De opleiding bereidt de ondernemers voor op de vrijmaking van de markt. Daardoor zullen de schippers binnenkort zelf met de industrie over de prijzen moeten onderhandelen.

Er werd, ten derde, sociale begeleiding georganiseerd voor uittreders. Voor wie het niet meer zag zitten op de vrije markt, was er een sloopregeling. Veertig schippers zouden in dienst worden genomen voor de bediening van de kunstwerken. We wachten echter al vier jaar op de uitvoeringsbesluiten van deze maatregel. Omdat de sloopronde intussen al afgelopen is, komt de uitvoering van deze maatregel opnieuw hopeloos te laat. Ten slotte was er een structurele sanering. Tijdens drie sloopronden, werden 284 of 15 percent van de schepen gesloopt, in de hoop zo voor de overblijvers meer ruimte op de markt te maken.

Als conclusie van onze toelichting, stellen we drie concrete maatregelen voor : de afschaffing van de vaartrechten, het honoreren van de verplichtingen inzake trafiekgenererende investeringen en de oprichting van overslagterminals voor milieutransporten. De binnenvaart is de enige vervoersmodus waarvoor het Vlaams Parlement ten volle bevoegd is. Voor de rest van het beleid inzake mobiliteit en verkeer heeft de federale overheid het laatste woord. De Vlaamse overheid moet van die bevoegdheden gebruik maken om de vaartrechten af te schaffen. We hebben de leden van de commissie terzake een omstandige nota bezorgd. Dit is een taks die geheven wordt per ton, per kilometer. Dit wil zeggen hoe meer men vervoert, hoe meer men betaalt. Bovendien vervalsen de vaartrechten de concurrentie. Iedereen weet dat de NMBS natte en droge prijzen aanrekent. De spoorwegen hanteren andere prijzen voor gebieden die toegankelijk zijn per binnenschip. Door de taks heeft de binnenvaart een concurrentienadeel ten opzichte van andere vervoersmodi. De budgettaire impact van de afschaffing van de taks is beperkt : het gaat slechts om 330 miljoen frank. Een verlaging van de taks tot 10 percent, zoals nu door sommige ambtenaren wordt voorgesteld, heeft geen enkele zin : de administratieve kosten voor de inning zullen hoger zijn dan wat de vaartrechten uiteindelijk opbrengen.

In het vervoersplan van 26 juni 1996 besliste de Vlaamse regering tussen 1997 en 1999 telkens 350 miljoen frank uit te trekken voor trafiekgenererende investeringen. In 1997 werd echter vanwege een administratieve guerrilla tussen verschillende diensten in de ambtenarij geen frank uitgegeven. In 1998 werd wel 350 miljoen frank toegewezen. De 350 miljoen frank van 1997 moet bijkomend in 1999 worden uitgegeven. We vragen alleen wat ons in het verleden beloofd is. De subsidies gaan niet naar witte olifanten. Het gaat om hangende dossiers. Voor 1998 zijn 19 dossiers goedgekeurd. Die zijn goed voor een tienjaarlijkse overslagwaarde van meer dan 70 miljoen ton. Er is een investering door de overheid van 430 miljoen frank. Voor 1999 werden 16 dossiers door de ambtenarij goedgekeurd met een tienjaarlijkse overslagwaarde van in het totaal meer dan 30 miljoen ton. De investering door de overheid bedraagt 350 miljoen frank. Omdat het budget ervoor ontbreekt, werden 16 dossiers niet behandeld in 1999. De tienjaarlijkse overslagwaarde daarvan is meer dan 38 miljoen ton en de gevraagde investering van de overheid bedraagt 588 miljoen frank. De overheid kent enkel subsidies toe : de suprastructuur en 20 percent van de basisinfrastructuur worden immers gefinancierd door de bedrijven. Van mei 1998 tot 14 oktober 1998 werden er 51 dossiers ingediend, met een tienjaarlijkse overslagcapaciteit van meer dan 140 miljoen ton. De investering door de overheid bedraagt meer dan 1,3 miljard frank. Vanaf 1 januari 2000 zal dit soort investeringen door de Europese Commissie verboden worden. De middelen moeten dus opgenomen worden in het budget van 1999, anders mist Vlaanderen de laatste kans om nieuwe trafiek voor de binnenvaart te genereren.

De derde prioriteit op korte termijn bestaat in het opzetten van overslagterminals voor milieutransporten. De Vlaamse overheid is namelijk zelf ook een belangrijk transportorganisator. Door de ondergeschikte besturen worden per jaar niet minder dan 1,75 miljoen ton huishoudelijk restafval ver-

voerd. Het gaat hier om een onbetwistbaar eigen Vlaamse bevoegdheid, waarin men echter een beleid voert dat niet bepaald binnenvaartvriendelijk is. Het is nochtans zo dat 94 percent van de Vlaamse gemeenten op minder dan 15 kilometer afstand liggen van een bevaarbare waterweg. Niet minder dan 91,4 percent van het restafval wordt geproduceerd op minder dan 10 kilometer, en 75 percent op minder dan 5 kilometer van een bevaarbare waterweg. Voor het niet-specifieke bedrijfsafval gaat het zelfs om respectievelijk 96,9 en 85 percent.

Helaas ontbreekt ter zake een logistiek concept. Transport per binnenvaartschip is nochtans de goedkoopst mogelijke en tevens de meest milieuvriendelijke vervoersmodus, tenminste zodra de lading zich op het schip bevindt. Het enige probleem wordt gevormd door de hoge overslagkosten. Het Vlaamse logistiek concept moet er daarom in de eerste plaats in bestaan de nodige basisinfrastructuur aan te leggen langs de waterwegen. Vervolgens schrijft men de investeringskosten als kosten voor de milieutransporten af. Wij denken dat zo'n 60 percent van het restafval langs het water kan vervoerd worden. Ten slotte kan men op dezelfde sites andere trafieken behandelen, waarbij men enkel nog de variabele kosten dient aan te rekenen. Op 4 jaar tijd kan men tot 20 van die multimodale open terminals komen. Zo kunnen we investeren in overslaginfrastructuur voor de binnenvaart zonder de richtlijnen van de Europese commissie te overtreden. Het principe is dus : investeren in de watergebonden overslaginfrastructuur voor milieutransporten en vervolgens het rendement optimaliseren door ook andere dan milieutransporten te verwerken.

In Nederland lukt een en ander, omdat men daar wel degelijk over een totaalconcept beschikt. De overheid voert een beleid dat de afvaltransporten langs binnenvaartwegen bevordert. Reken maar uit wat dit ons zou kunnen opleveren, als men weet dat één tiende van de vrachtauto's op de Antwerpse ring gevuld is met afvalproducten. Bij stijgend rendement, wordt dit transport zelfs nog goedkoper dan de huidige binnenvaarttrafiek.

De instapkosten zijn hoog, omdat de ophaalwagens moeten aangepast worden en de overslaginfrastructuur aangelegd. De betrokken organisaties zullen een stimulans nodig hebben eer zij tot die zogenaamde dag-één-investering, die weliswaar kan afgeschreven worden over een lange termijn, zullen overgaan. De overheid zou die stimulans kunnen aanbieden door de milieuheffingen te verlagen voor watergebonden afval. Zowel decretaal als administratief is dit echter een complexe oplossing. Er bestaat een eenvoudiger alternatief : een degressieve steun, die beperkt is in de tijd ; na 5 jaar moeten de milieutransporten zelfbedruipend zijn. Om 60 percent van het totale aantal van 1,75 miljoen ton restafval te kunnen verwerken, is het eerste jaar ongeveer 40.000.000 frank nodig, namelijk 100.000 ton aan 400 frank overheidssteun per ton. Tegen het zesde jaar is de beoogde 1.000.000 ton bereikt, terwijl de subsidie tot nul is gedaald. In totaal wordt, gespreid over vijf jaar, 540.000.000 frank uitgegeven, waarbij het jaarlijkse incidentele begrotingsbeslag nooit hoger is dan 150.000.000 frank. Een en ander werd uitgewerkt in samenwerking met de Vlaamse maatschappij voor afvalrecuperatie (VLAR) en OVAM. Wij hebben nog slechts één zaak nodig : uw zegen. Overigens beschikken wij tevens over een lijst van mogelijke concrete inplantingsplaatsen voor de overslaginfrastructuur, die op termijn tot multimodale open terminals zullen uitgroeien.

Men mag niet vergeten dat op 1 december de binnenvaart geliberaliseerd wordt : het toerbeurtensysteem wordt afgeschaft. Als alternatief hebben wij het Binnenvaart Intelligent Vraag en Antwoord Systeem (BIVAS) opgezet, waardoor directe elektronische communicatie mogelijk wordt tussen klant en binnenschipper. Voorts herhaal ik dat 140 miljoen ton industriële lading ligt te wachten op transport langs het water.

Drie beslissingen zijn dus dringend nodig : de afschaffing van de middeleeuwse vaartrechten ; het vrijmaken voor 1999 van de bedragen die beloofd werden in het Vlaamse binnenvaartbeleidsplan ; een voorbeeldig beleid door de Vlaamse overheid op het vlak van de milieutransporten.

De voorzitter : Promotie Binnenvaart Vlaanderen maakt zijn naam waar. Wij danken de heer Martens voort zijn uiteenzetting.

De heer Jan Penris : Hoe staat PBV tegenover het vervoer van personen langs de binnenvaartwegen ? Het ontsluiten van de havens voor de binnenvaart zal handenvol geld kosten. Wegen de baten op tegen de kosten ?

Wat denkt u over de houding van het Vlaams Parlement tegenover het investeringssysteem voor de kleine ondernemingen ? Een meerderheid stelt dit in vraag, terwijl alleen het Vlaams Blok zich verzet. Er zullen ook gevolgen zijn voor de binnenvaart.

U hield een warm pleidooi voor het afschaffen van de vaartrechten. Minister Stevaert deed hetzelfde in een recent kranteninterview. Onze fractie gaat

nog verder : morgen bespreekt de bevoegde commissie ons voorstel van decreet terzake.

De voorzitter : Mag ik de leden vragen om zich te beperken tot vragen stellen.

De heer Jan Penris : U heeft niet over binnenvaartterminals gesproken maar wel een brochure gegeven. Vorige week nog heeft een vertegenwoordiger van de NMBS verklaard niet geïnteresseerd te zijn in samenwerking met de binnenvaart. Wat is uw houding ?

Is de steun voor het transport van huishoudelijk afval bedoeld voor het schip of de generator ?

De heer Filip Martens : Het gaat over steun aan de logistieke organisatie.

De heer Michel Doomst : De heer Martens legt sterk de nadruk op de rol van de overheid, maar in welke mate is de sector zelf in staat om stand te houden op een vrije markt ? Waar is een combinatie van de binnenvaart met spoor- en wegvervoer mogelijk om tegemoet te komen aan de vraag naar just-in-timevervoer ? Bent u voorbereid op de Europese open markt ? Hoe zit het met het personenvervoer ?

De heer Ward Beysen : De overslagterminals voor afval vergen ook een aansluiting op het wegennet. Is dit in uw ramingen ingecalculeerd ? Is in de begroting voor volgend jaar al rekening gehouden met uw vraag om meer middelen ?

De heer Johan Malcorps : Is de afschaffing van de vaartrechten al goedgekeurd ?

Inzake investeringen voor de binnenvaart heb ik al spectaculaire bedragen gehoord, zoals bijvoorbeeld 10 miljard frank voor de modernisering van het Albertkanaal. Er zullen keuzes moeten gemaakt worden. Wat is prioritair buiten de afschaffing van de vaartrechten ?

De heer Joachim Coens : Legt Europa beperkingen op aan de subsidies voor de binnenvaart ? Er zou nog dit jaar een studie worden begonnen over de ontsluiting van Zeebrugge. Wordt het geen tijd om hierover uw standpunt te bepalen ?

De heer Robert Voorhamme : U heeft weinig gezegd over containertransport. Er zijn twee terreinen waar de binnenvaart in de toekomst kan renderen : het transport van afval en van containers. In hoeverre is de sector zelf voldoende professioneel voor dit soort trafieken georganiseerd ? Een beleid ten voordele van de binnenvaart omvat nog heel wat meer dan het beheren van de kanalen en de omliggende terreinen. Zijn de huidige structuren voor het beheer van de kanalen in Vlaanderen voldoende efficiënt of zijn ze voor verbetering vatbaar ?

De heer Filip Martens : Ik spreek namens een belangenvereniging, die bestaat uit mensen die hun vrije tijd besteden aan het behartigen van de belangen van de binnenvaart. Veel invloed hebben we niet.

Om succesvol personenvervoer te realiseren zijn vier elementen noodzakelijk : kwaliteit, efficiëntie, betrouwbaarheid en fijnmazigheid. Vooral het laatste element is moeilijk te realiseren in de binnenvaart. Misschien is het wel mogelijk voor specifieke trajecten. Indien mensen echter eerst met de auto naar een bepaald vertrekpunt moeten komen, is het moeilijk hen nog in een gemeenschappelijk vervoermiddel te krijgen. We moeten realistisch zijn. De middelen kunnen efficiënter besteed worden.

Indien de haven van Zeebrugge het aandeel van de haven van Antwerpen zou halen, zou er 10 miljoen ton per jaar gegenereerd worden. Dit is de totale investering van 30 miljard frank zeker waard. Bovendien zijn voorbeelden uit het buitenland bemoedigend. Veertig percent van de kosten van het Rijn-Main-Donaukanaal zijn bestemd voor maatregelen en inrichtingen ten voordele van het milieu. Dertig miljard frank is inderdaad veel geld, maar dit kan op verschillende wijzen besteed worden en over jaren worden gespreid.

De steun bij investeringen voor kleine ondernemingen is onmisbaar voor de scheepvaart. Een binnenschip heeft een gemiddelde kost van 35 tot 60 miljoen frank, gespreid over drie tot vier generaties. Het zijn middenstanders die een grote financiële verantwoordelijkheid dragen. De steun is trouwens beperkt tot 21 percent met een maximum van 1,2 miljoen frank.

Inzake de afschaffing van de vaartrechten circuleert een voorstel om slechts 10 percent van de huidige rechten te innen. Dit zou de inkomsten herleiden van 330 miljoen frank naar 33 miljoen frank. De kosten van de inning zouden dan hoger zijn dan de inkomsten. Het is beter om de vaartrechten volledig af te schaffen of een andere regeling uit te werken, bijvoorbeeld het afschaffen van de vaartrechten en enkel de zondagvaart instellen op de drie hoofdassen mits het betalen van vaartrechten op zondag.

Het spoor is een deloyale concurrent van de binnenvaart. Het krijgt dagelijks 500 miljoen frank subsidies, zijn boekhouding wordt nauwelijks nagekeken en kan het zich permitteren om zijn prijzen met 20 percent te laten zakken om de concurrenten de pas af te snijden. De belastinggelden worden dus geenszins marktconform gebruikt. Wat het internationale transport betreft, is samenwerking mogelijk, maar in België niet. Men kan immers niet voortdurend op zulke korte afstanden overschakelen van het water op het spoor.

We vragen dat de overheid de vrije markt laat spelen, maar dat ze het verschil maakt. We willen dat de Vlaamse regering eindelijk uitvoert wat ze al heeft beslist. Verder vragen we specifiek voor het afvaltransport geld gedurende 5 jaar : om te beginnen 40 miljoen en na 3 jaar 150 miljoen frank en na die periode 0 frank. Nadien moet men de markt laten ageren. We vragen eigenlijk dat de overheid helpt om de opstartkosten te dragen, meer bepaald dat de huisvuilwagens worden uitgerust met andere containers. Het is dus geen steun aan de binnenvaart maar een opstartsteun aan de organisatie van de afvalophaling teneinde gecontaineriseerd te kunnen werken. De binnenvaart heeft immers precies in het containertransport een voorsprong ingenomen. We willen het restafval in containers laten ophalen en een netwerk van 20 kleine binnenvaartterminals in een fijnmazig net opbouwen, voor het afvaltransport. Dan staat niets ons nog in de weg om dit uit te breiden. We streven met andere woorden naar standaardisatie en containerisatie. Verder willen we logistieke verbanden tussen organisaties van de binnenvaart en de wegtransporteurs. Er kan immers maar vanaf 1 december over een trafiek worden gesproken. Voordien was er, gezien de toerbeurt, geen enkel logistiek concept ontwikkeling mogelijk.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen wil geen marktspeler worden. We willen wel dat de industrie, de tussenpersonen, de havens en de binnenvaartondernemers elkaar vinden, maar we gaan zelf geen prijzen afspreken. Het is niet onze bedoeling om de NMBS van de binnenvaart te worden.

Wat onze prioriteiten over de begroting betreft, willen we dat er voorrang wordt gegeven aan tariefgenererende investeringen. Eenmaal de lading in het schip is geladen, is dit de goedkoopste vervoersmodus. Het schoentje knelt bij de overslag.

Het beleid van minister Van Rompuy en van de toenmalig bevoegde minister Baldewijns is door de Europese Commissie goedgekeurd tot het jaar 2000. Over wat er nadien zal gebeuren, wordt met de Europese overheid nog onderhandeld. We vragen dat de beschikbare middelen in 1999 zouden gebruikt worden, want misschien kan dit in 2000 niet meer.

De voorzitter : Ik dank de heer Martens voor zijn enthousiaste en uitgebreide uiteenzetting. Ik geef nu het woord aan de heer Luc De Vocht.

De heer Luc De Vocht : Fabrimetal Vlaanderen is ervan overtuigd dat de mobiliteitsproblematiek een maatschappelijk probleem is waarvoor alle geledingen verantwoordelijk zijn. Bij Fabrimetal ben ik voor de vier transportmodi verantwoordelijk. We hebben het over een behoefte aan mobiliteit. Het vervoer is een toegevoegde waarde en heeft een welvaartsfactor. We stellen dagelijks vast dat het nodig is om in te grijpen : verkeersknopen, de ongevallen, de toenemende verkeersagressie, luchtvervuiling, enzovoort. Vlaanderen kan zich dit niet langer veroorloven. Onze ligging in Vlaanderen biedt belangrijke kansen voor de verschillende transportmodi gelegen aan wegen, het water en het spoor. Dit is voor Vlaanderen van primordiaal belang. Het probleem vergt een multidisciplinaire aanpak. We moeten dan ook de echte oorzaken durven aan te pakken en geen beslissingen nemen die de problemen alleen maar verplaatsen.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen goederen- en personenvervoer. Een vlotte doorstroming is van primordiaal belang voor de Vlamingen, een voorwaarde voor het functioneren van onze economie en ook een reden van de aanwezigheid van bedrijven. We moeten de troeven van Vlaanderen behouden en versterken. Onze sector biedt een aantal transportmiddelen aan van alle transportmodi. We bieden probleemoplossende technieken aan en ook elektronisch systeembeheer. Beleidsmaatregelen moeten zorgen voor een volledig vervoersnet. De ontbrekende schakels moeten ingevuld worden en de infrastructuur moet onderhouden worden. Er zijn bijkomende investeringen nodig in het spoor-, weg- en watervervoer. We mogen geen verwaarlozing toestaan. Het just-in-timeprogramma van de automobielindustrie veronderstelt dat we geen vertraging mogen toelaten in de toelevering van automobielonderdelen.

Fabrimetal-Vlaanderen steunt initiatieven ter bevordering van gecombineerd vervoer in ruime zin, dus weg-water-spoor. Bepaalde maatregelen van de Vlaamse overheid hebben duidelijk een positieve weerslag op het gebruik van gecombineerd vervoer en binnenvaart. Flexibele laad- en lostijden helpen om de vervoerspieken meer te spreiden. Vlaanderen moet ook aandacht hebben voor nieuwe tech-

nieken. Enkele opties die het overwegen zeker waard zijn bijvoorbeeld ondergrondse pijpleidingen die geschikt zijn voor snel goederenvervoer en zwevende shuttles boven de wegen zoals die in Japan bestaan.

Voor het personenvervoer spelen niet enkel louter economische maar ook sociale overwegingen. Ondernemingen zijn bereid mee te zoeken naar een oplossing. Het woon-werkverkeer is immers een belangrijke oorzaak van verkeersopstoppingen. Men kan aan de ondernemingen echter geen eenzijdige en algemene maatregelen opleggen zonder betrouwbare alternatieven en een gunstig sociaal-economisch kader.

De bedrijven zijn bereid een dialoog aan te gaan over een verbetering van de mobiliteit, zowel met de werknemers als met de verantwoordelijke overheidsinstanties. Dit moet echter op vrijwillige basis gebeuren. Het mobiliteitsprobleem hangt immers van ontelbare problemen af die voor elke onderneming verschillend zijn. Er mag ook geen resultaatsverbintenis worden opgelegd. Het al dan niet lukken van een ondernemingsgebonden mobiliteitsplan hangt immers te veel af van wijzigende externe toestanden. De modaliteiten van de alternatieven moeten vrij gekozen kunnen worden en door de overheid sociaal en fiscaal aangemoedigd worden. De dialoog mag niet leiden tot een meerkost voor de ondernemingen. We moeten competitief blijven. Men mag de bedrijven ook niet verplichten om de genomen initiatieven vast te leggen in collectieve arbeidsovereenkomsten.

Fabrimetal-Vlaanderen pleit ook voor een verregaand systeem van verkeersbeheer met elektrische en elektronische hulpmiddelen. Onze sector heeft op dit vlak heel wat te bieden aan kennis en aan producten. Dit worden sleutelelementen in een verkeersbeheer met bijzondere aandacht voor veiligheid, milieu en optimale vervoersdoorstroming. De Vlaamse overheid dient het inzetten van deze systemen als prioritair te beschouwen, net zoals het geval is in de ons omringende Europese landen, de Verenigde Staten en Japan. De Vlaamse industrie staat op dit vlak aan de top. Een aantal van deze bedrijven is trouwens betrokken bij het project voor onderzoek en ontwikkeling dat uitgewerkt werd in een Europees kader.

We pleiten niet voor de aanleg van nieuwe wegen, maar wel voor een optimalisering van het gebruik ervan via elektronische verkeersbeheerssystemen. Door videodetectie kan de doorstroming van het verkeer met zestien percent verhogen. Door herroutering kunnen de vertragingen met twintig percent afnemen en kan de uitstoot van CO, van HC en van Nox aanzienlijk teruggedrongen worden. In Nederland heeft dit geleid tot een daling met 23 percent van het aantal ongevallen. Andere middelen zoals omleidingswegen, afsluiten van wegen, automatisch blokrijden, groene golven en signalisatie park and ride zijn u bekend.

Voor de optimalisering van het openbaar vervoersaanbod zijn creativiteit, durf en innoveringsdrift nodig. We moeten kiezen voor een globale aanpak. Een kosten-batenanalyse is echter wenselijk. We menen dat het openbaar vervoer aantrekkelijker moet gemaakt worden door het verhogen van de frequentie, de capaciteit en het comfort. Het moet fiscaal en sociaal gestimuleerd worden. In grote steden moet het een eigen bedding krijgen. Er moet werk gemaakt worden van de aanleg van een gewestelijk expresnet. In het buitenland bestaan er daarvan goede voorbeelden. Men moet alternatieve technologieën aanwenden zoals trein-tramvoertuigen die op beide sporen kunnen rijden. Op de autowegen moeten rijstroken voorbehouden worden voor vormen van collectief vervoer.

De bevordering van het openbaar vervoer is in de eerste plaats een kwestie van een uitgebalanceerd aanbod waarbij de klant kan rekenen op vlotte aansluitingen. We hopen dat hier een Montignac-kuur mogelijk is, zo niet dreigt een infarct toe te slaan zonder dat er een valabel alternatief voorhanden is. Voor Vlaanderen zou dit een ramp zijn. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn immers onze welvaartspijlers en aantrekkingspolen.

We kunnen besluiten dat de natuurlijke toegankelijkheid van onze regio, aangevuld door een performant infrastructuurnetwerk, onze economische prestaties schragen. Die performantie komt nu in het gedrang. Via een doordacht beleid moeten we dit verzekeren voor de toekomst. Aan de basis van een degelijke aanpak van het mobiliteitsprobleem moet een visie op lange termijn liggen. Dit vergt continuïteit in de investeringen. Vervoer is per definitie grensoverschrijdend. Daarom is er overleg nodig tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus. Ticketering, tarieven en uurregeling dienen op elkaar afgestemd te worden. De globale visie op mobiliteit moet geïntegreerd aangepakt worden, in overleg tussen de verschillende vervoersmaatschappijen. Als industriële sector benadrukken we het rijke aanbod van onze bedrijven inzake transportmaterieel en telematica. We staan klaar om mee te werken aan een Vlaams mobiliteitsbeleid. Dat dit ons prestige in het buitenland ten goede komt, is mooi meegenomen.

De heer Michel Doomst : Leunen de inspanningen van de privé-sector inzake onderzoek en ontwikkeling aan bij wat de overheid op dat vlak doet ?

De heer Luc De Vocht : Op het vlak van onderzoek en ontwikkeling staan we aan de spits. We werken echter te uiteenlopend.

De heer Johan Malcorps : De heer de Vocht legt de nadruk op het vrijwillig karakter van de inspanningen van de industrie. Welk standpunt neemt Fabrimetal over bedrijfsvervoerplannen in ? De bedrijven kunnen dit toch niet afzonderlijk oplossen.

De heer Luc De Vocht : Vooral voor het personenvervoer pleit ik voor een vrijwillige aanpak van de werkgever en de werknemer. Men kan geen globale oplossing opleggen voor alle bedrijven. De bedrijven zijn wel bereid om te zoeken naar oplossingen. Er zijn echter grote verschillen : sommige bedrijven zijn gelegen aan het spoor, andere in industriegebieden. In sommige bedrijven is er ploegenwerk. Bedrijfsvervoersplannen moeten geval per geval bekeken worden. Ik meen dat men de werknemers de kans moet geven om zelf hierover voorstellen te doen.

De voorzitter : Er is toch geen contradictie tussen een oplossing voor ieder individueel bedrijf en een verplichting voor ieder bedrijf om een vervoersplan op te stellen ?

De heer Luc De Vocht : Ik ben ook niet tegen dat laatste gekant. Als dit op vrijwillige basis gebeurt zijn we bereid naar constructieve oplossingen te zoeken.

Mobiliteitsplannen op ondernemingsvlak of voor een groep van ondernemingen hebben slechts kans op slagen indien deze aangemoedigd worden door een aantrekkelijk fiscaal en sociaal statuut voor zowel werkgevers als werknemers ; door een positieve ingesteldheid van de overheid met betrekking tot de organisatie van het openbaar vervoer en verdere inspanningen voor een weldoordachte infrastructuur ; door aanmoedigen van fietsgebruik, niet alleen fiscaal, maar evenzeer door de aanleg van een fietsvriendelijke infrastructuur : degelijke, afgescheiden fietspaden tot in de stadscentra moeten zorgen voor veilig en aantrekkelijk fietsen.

De heer Eric Vermeylen : Het VEV is het eens met de krachtlijnen van het SERV-advies, maar mobiliteit staat niet stil. We zullen vandaag enkele nieuwe ideeën lanceren die nog niet in de SERV zijn besproken.

Ons uitgangspunt is dat mobiliteit een collectieve verantwoordelijkheid is van de werknemers, de werkgevers en de overheid. Een uniforme oplossing is niet mogelijk. Een integraal beleidskader is noodzakelijk. De heer Germis zal onze zeven pijlers voor een beter mobiliteitsbeleid toelichten.

De heer Joost Germis : Er is nood aan een integraal mobiliteitsbeleid voor een bereikbaar Vlaanderen. Uit een enquête van het VEV in 1997 hebben we zeven pijlers voor een degelijk mobiliteitsbeleid gedistilleerd :vrijwillige initiatieven op bedrijfsniveau, een meerjarenprogramma voor infrastructuur, gemeenschappelijk vervoer gericht op klant en kwaliteit, een prijsbeleid onder voorwaarden, aandacht voor ruimtelijke ordening en bereikbaarheid, een programma voor informatietechnologie en alternatieve modi voor goederenverkeer.

Uit de enquête is gebleken dat twee op drie bedrijven structureel last hebben van files, zowel voor het personen- als voor het goederenverkeer. Ongeveer 40 percent van de ondernemingen neemt eigen maatregelen om het verkeer en vervoer van en naar het bedrijf vlotter te laten verlopen. Een derde van de bedrijven is van plan nieuwe of bijkomende maatregelen te nemen. De meest voorkomende maatregelen zijn een meer flexibele arbeidstijd, carpooling, gemeenschappelijk bedrijfsvervoer, gebruik van telematica en stimulering van het openbaar vervoer.

Naast maatregelen door de overheid – vooral dan op het vlak van investeringen in openbaar vervoer en van onderhoud en gebruik van de bestaande wegeninfrastructuur – is er nood aan vrijwillige bedrijfsinitiatieven. We hebben in dit verband overleg gepleegd met het kabinet van de voormalige minister van Vervoer. Bij dat overleg bleek dat veel bedrijven al maatregelen nemen voor het woonwerkverkeer. Vanaf een bepaald moment zijn werknemers echter niet langer bereid om op de initiatieven in te spelen. Het VEV gaat ervan uit dat het hier gaat om een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven, de werknemers en de overheid. Er moet rekening worden gehouden met de specificiteit van bedrijven. Er mogen geen bijkomende ondernemingslasten worden opgelegd. Er moet rekening worden gehouden met de effectiviteitsvraag. Een en ander moet gebeuren op basis van vrijwilligheid.

Er moet een meerjarenprogramma komen voor transportinfrastructuur. Een inhaaloperatie is noodzakelijk. In vergelijking met landen als Nederland, Duitsland en Frankrijk is het overheidsbudget dat ter beschikking wordt gesteld te beperkt.

De voorzitter : Wat verstaat u onder transportinfrastructuur ?

De heer Joost Germis : Bedoeld wordt infrastructuur in de brede zin van het woord. Het gaat om budgetten voor verschillende vervoersmodi : er wordt bijvoorbeeld ook rekening gehouden met de doorrekening van de investeringen van de spoorwegen.

Er moeten nog veel projecten worden gerealiseerd : op het domein van havens, luchthavens, de binnenvaart, het onderhoud van wegen – waarvoor in Vlaanderen slechts de helft van het budget beschikbaar is – en de telematica. De SERV en de sociale partners vragen daartoe een inhaaloperatie van 2,5 miljard frank per jaar. Deze inhaaloperatie is echter nog onvoldoende. Een bijkomende hefboom is noodzakelijk. Publiek Private Samenwerking (PPS) biedt interessante mogelijkheden. Traditioneel zorgt de overheid zowel voor de financiering als de bekostiging van de infrastructuur. Het is echter ook mogelijk dat de overheid financiert, maar dat de burger betaalt voor het gebruik. Dit is bijvoorbeeld het geval bij rekeningrijden. Ten derde kan de private sector de ontwikkeling van de infrastructuur financieren, terwijl de overheid betaalt voor het gebruik. Dit systeem maakt gebruik van de debudgetteringsregel. Dit is niet volledig aanvaardbaar in het licht van budgettaire orthodoxie. Het vervoer via bepaalde tunnels in Nederland werkt op deze manier. Ten slotte is het mogelijk dat de private sector voor de financiering zorgt, waarbij de burger betaalt voor het gebruik. In dat geval is de debudgetteringsregel niet van toepassing. PPS past in deze mogelijkheid. Kernelementen voor PPS zijn een gemeenschappelijk doel met een maatschappelijke noodzaak, deelname van de overheid en de particuliere sector in het ontwerpen, bouwen en exploiteren, een tijdelijk samenwerkingsverband en een transparant projectschema. Projecten in het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Portugal, Nederland en Japan tonen aan dat op deze manier kostenbesparingen van 10 tot 20 percent mogelijk zijn. PPS heeft een belangrijke meerwaarde : het biedt een extra financiële hefboom, een betere prijs/kwaliteitsverhouding, innovativiteit in projecten, een snellere realisatie van de projecten en een nieuwe bedrijfstak met exportpotentieel.

We pleiten ook voor gemeenschappelijk vervoer, gericht op klant en kwaliteit. Belangrijk hierbij is dat de bedrijfseconomisch efficiënte bedrijven marktconform werken. De overheid moet de sociale functie financieren. Ik denk hierbij aan sociale abonnementen. Overheid en bedrijven moeten samen de congestie bestrijden. Ten slotte moet voorzien worden in een netwerk, voldoende interconnecties en een specifieke infrastructuur, dit in samenhang met de ruimtelijke ordening.

Het prijsbeleid ten slotte is enkel mogelijk via een integrale aanpak waarbij rekening wordt gehouden met de sociaal-economische impact. Prijs moet een regulerend instrument zijn eerder dan als financiering dienen. Daarnaast moet ook op zoek worden gegaan naar alternatieve modi en moeten de autokosten variabel worden. Hier rijst natuurlijk een bevoegdheidsprobleem. Alle externe kosten kunnen best in een Europees kader bekeken worden.

De voorzitter : Ik dank de heer Germis voor zijn duidelijke uiteenzetting.

De heer Michel Doomst : Niemand is ronduit positief over de bedrijfsvervoerplannen. Geloven werkgevers in dat voorstel ? Hoe zouden zij de resultaten verbeteren ?

Telewerk wordt vaak voorgesteld als een mogelijke oplossing. Is dit integreerbaar in de bedrijfswerking ? Of is het eerder een mooie theoretische oplossing die praktisch onuitvoerbaar is ?

De heer Johan Malcorps : U had het over publiek-private samenwerking. Wat is er precies verkeerd gegaan in het Liefkenshoektunnelproject ? Ziet u oplossingen ?

De voorzitter : In uw model over de financiering en bekostiging van infrastructuurwerken had u het over financiering en bekostiging door de private sector. Komt dit voorstel niet te laat in Vlaanderen, waar de dichtheid van het wegennet al zeer groot is ? Dit principe is enkel rendabel voor grote werken. Acht u toepassingen in Vlaanderen nog mogelijk ?

De heer Eric Vermeylen : Wat de bedrijfsvervoerplannen betreft, gaan we akkoord in het kader van het federale wetsvoorstel-Ansoms als het een stimulering tot dialoog inhoudt. Maar we vrezen dat de verantwoordelijkheid volledig op de schouders van de bedrijfsleiders zal vallen. Uiteindelijk hebben zij maar weinig invloed op de keuze van hun werknemers. Daarom pleiten wij voor een vrijwillig engagement van werkgevers, werknemers en overheid. Bovendien wordt in het voorstel-Ansoms enkel gesproken over de private sector. Hoe zit het bijvoorbeeld met het thuis-schoolverkeer ? Op basis van het non-discriminatie- en effectiviteitsprincipe moeten ook scholen deelnemen. We wensen de dialoog tussen overheid en bedrijf op vrij-

willige basis verder te zetten. Onze ervaring kan ons helpen bepaalde problemen op te sporen en op te lossen. Dit zal een toekomstige oplossing effectiever maken. Uniforme regels zullen de mist ingaan. Rechten en plichten moeten eerlijk verdeeld worden.

Het telewerkbeleid van de meeste bedrijven is misschien niet proactief genoeg. We moeten de digitale technieken misschien eerder toepassen voor verkeersbeheersing dan voor telewerk.

De Liefkenshoektunnel valt inderdaad onder de categorie van bekostiging en financiering door de private sector. Helaas werden een aantal principes van PPS hier met voeten getreden.

De heer Joost Germis : De Liefkenshoektunnel was aanvankelijk een publiek-privaat project. Maar het tracé werd gekozen na een aantal politieke manoeuvres. Bovendien werd beslist de staat garant te laten staan voor exploitatiekosten. Ten slotte zijn een aantal toegangswegen, die nodig waren om het project optimaal te ontwikkelen, er niet gekomen. Hieruit kunnen we concluderen dat niet elke private inbreng in infrastructuurprojecten een optimaal rendement kan garanderen als geen rekening wordt gehouden met de basisvoorwaarden van een publiek-private samenwerking.

Uit buitenlandse voorbeelden hebben we geleerd dat PPS ook werkt voor kleine projecten, maar dan wel in volledige samenwerking met de overheid.

De heer Eric Vermeylen : In het buitenland wordt bijvoorbeeld geëxperimenteerd bij de aanleg van bedrijventerreinen. Een overzicht vindt u in een recent speciaal dossier van de Economische Statistische Berichten. Ik hoop dat onze Liefkenshoekervaring het debat niet fnuikt gezien de grote uitdagingen op het vlak van mobiliteit en de financiering ervan.

De voorzitter : Ik verleen nu het woord aan de heer Langerock van het NCMV.

De heer Jeroen Langerock : Het is niet mijn bedoeling de SERV-aanbeveling te ondermijnen. Ik zal een aantal KMO-gevoeligheden naar voren brengen. Ten eerste pleiten wij voor bedrijfsvervoerplannen die haalbaar zijn voor de KMO's. Ten tweede wijzen wij op het spanningsveld tussen distributie en mobiliteit. Ten derde tekenen wij voorbehoud aan bij het prijsmechanisme. Ten vierde wijzen wij op het gebrek aan ruimtelijke ordening in het verleden, met alle gevolgen vandien. Ten vijfde willen wij de verschillende modi optimaal op elkaar afstemmen. Ten slotte willen wij een samenhangend beleid.

Voor het NCMV moet inzake beroepsvervoerplanners een stimulerend en geen verplichtend beleid worden gevoerd. Voor KMO's is het belangrijk dat de vervoerplannen kunnen worden uitgewerkt voor een groep van KMO's (bijvoorbeeld voor KMO-zones of bedrijventerreinen). Zo zouden vervoersplanners gedetacheerd vanuit mobiliteitsbureaus op zoek kunnen gaan naar het ideale niveau waarop het plan kan worden opgemaakt. De kosten moeten gefinancierd worden door de overheid.

Wij wijzen op een delicaat evenwicht tussen distributie en mobiliteit. Het NCMV pleit reeds lange tijd voor een geleidelijk kernenversterkend beleid. Hiertoe moeten de verschillende modi op elkaar afgestemd worden. Wij vinden dat tegelijk kortparkeren (voor levering en klanten) in de kern en langparkeren aan de rand, met aansluiting op het collectief vervoer, moeten mogelijk zijn. De Nederlandse ervaring met stadsdistributiecentra leert dat dit model vrij theoretisch blijft. Door de complexiteit van de vervoerstromen, het probleem van de aansprakelijkheid bij levering en het verlies van het directe contact tussen leverancier en klant, blijkt het systeem in de praktijk moeilijk te werken.

Het NCMV maakt voorbehoud bij de invoering van een prijsmechanisme. Eerst moeten een aantal basisvoorwaarden worden vervuld (zie SERV-aanbeveling). Voorts is het NCMV van mening dat een eventuele inzet van het prijsmechanisme gedifferentieerd moet gebeuren. Hierbij moet niet alleen met ruimte en tijd, maar ook met beladingsgraad rekening worden gehouden. Deze techniek kan slechts een onderdeel vormen van een globaal beleid.

Het beleid inzake ruimtelijke ordening kan evenzeer de mobiliteitsvraag beïnvloeden. Zo wil het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen terecht een trendbreuk realiseren. Toch moeten voldoende bedrijventerreinen beschikbaar blijven voor middelgrote ondernemingen. Het lijkt ons zinvol terzake een distributieplanologisch model te hanteren, zowel op regionaal als lokaal vlak. Verder pleit het NCMV voor de regionale integratie van de federale handelswetgeving en de regionale wetgeving op de ruimtelijke ordening. Zo moeten sociaal-economische en bouwvergunningen gekoppeld worden. Het beleid inzake ruimtelijke ordening mag geen signalen geven die tegengesteld zijn aan die van het milieubeleid. Het is niet consistent dat men

enerzijds kleine ambachtelijke bedrijven als storend uit de kernen wil weren en anderzijds een kernenversterkend beleid wil voeren. Ten slotte vinden wij op dit vlak de hercategorisering van wegen volgens de gewenste functie een interessante denkpiste.

De verschillende vervoersmodi dienen op elkaar afgestemd te worden. Individueel en collectief vervoer kunnen complementair zijn, als dit laatste voldoende aandacht schenkt aan de kwaliteit van het aanbod en de prijszetting. In dit verband is het van belang de vestigingsplaats van bedrijven afhankelijk te maken van de relatie tussen attractieprofiel en bereikbaarheid. Voor ondernemingen met veel werkgelegenheid en een hoge bezoekfrequentie zou de bereikbaarheid via het collectief vervoer reëel moeten zijn.

Het beleid moet samenhangend zijn. Het is beter dat de bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de regionale overheid inzake mobiliteit herbekeken wordt. De Vlaamse overheid moet zich ook kunnen uitspreken over het treinverkeer. Hierbij mag men natuurlijk de provinciale en gemeentelijke overheden niet over het hoofd zien. Flankerende domeinen als sociale zekerheid, ruimtelijke ordening en milieu moeten eveneens in mobiliteit investeren.

Drie conclusies : er is niet iets als één oplossing voor het mobiliteitsprobleem ; de gekozen maatregelen moeten haalbaar zijn voor de zelfstandige ondernemers ; Vlaanderen heeft een samenhangend beleid nodig.

De heer Johan Malcorps : Uw voorstel om sociaaleconomische en bouwvergunningen aan elkaar te koppelen charmeert mij. Betekent dit dat ook het NCMV voorstander is van een selectief herlokaliseringsbeleid ? Moet men aanvragen weigeren als ze niet voldoen aan de nodige mobiliteitsvoorwaarden ? Dit zou enorme consequenties kunnen hebben voor de winkels en bedrijven langs de A12 bijvoorbeeld.

De voorzitter : Het volstaat inderdaad niet om de afstemming van attractie op bereikbaarheid een beetje in rekening te brengen. Wordt dit in de visie van het NCMV echt een voorwaarde op basis waarvan men eventueel een vergunning kan weigeren ?

De heer Jeroen Langerock : Men moet consequent zijn en dus de lijn doortrekken. Sommige toestanden zijn dermate scheefgegroeid dat een correctie zich opdringt. De oplosssingen moeten echter werkbaar blijven.

De voorzitter : Wij danken de vertegenwoordiger van het NCMV en verwelkomen meteen onze gasten vanwege de werknemersorganisaties.

De heer Eric Spiessens : Het ACV houdt zich aan de hoofdlijnen van het SERV-advies. Zoals alle andere maatschappelijke groepen zijn wij echter ook al geruime tijd op zoek naar oplossingen voor de mobiliteitscrisis. Eén en ander resulteerde in de nota die hier wordt gepresenteerd : 'Hoofdpunten van een Vlaams mobiliteitsbeleid voor de komende jaren'. Hiernaast werden nog twee nota's aan het secretariaat overhandigd ter verspreiding : 'Financiële en fiscale aspecten van de mobiliteit' en 'Naar een recht op basismobiliteit en een basisvervoeraanbod'.

De thema's zijn : het basisvervoersaanbod ; de uitbouw van het openbaar vervoer ; de versterking van het fiets- en voetbeleid ; het doelgroepenbeleid ; de financiële en fiscale aspecten. Net als het NCMV pleiten wij ter zake voor een coherent beleid, dat alle modi omvat, inclusief het treinverkeer. Ook op dit federale bevoegdheidsdomein dient de Vlaamse overheid haar wensen uit te spreken. Voorts moet men ervoor zorgen ook de provincies en de gemeenten achter het beleid te krijgen.

De vijf belangrijkste doelstellingen van een coherent mobiliteitsbeleid zijn volgens ons : het recht op mobiliteit ; de bereikbaarheid van de economische en maatschappelijke bestemmingen ; de leefbaarheid van dorpen en steden ; de verkeersveiligheid ; de ecologische duurzaamheid.

Vlaanderen moet duidelijk uittekenen wat een geschikt basisaanbod is voor bussen, maar ook voor treinen. Dit aanbod moet twee doelstellingen dienen. De bestemmingen, zowel de economische knooppunten als maatschappelijke bestemmingen, moeten bereikbaar zijn. Basismobiliteit moet verzekerd worden.

Dit moet uitgewerkt worden via kwantificeerbare normen, bijvoorbeeld minimumfrequentie, en maximumwachttijden. Het vervoersaanbod moet vrij sterk gedifferentieerd worden op basis van woonplaats, bestemming en uur van de dag. De kwantificeerbare normen zijn ook afhankelijk van de ruimtelijke structuur.

Dit kan niet zomaar in een wet geschreven worden. Er moet wel binnen een wettelijk kader een instrumentarium gecreëerd worden om een basisver-

voeraanbod te ontwikkelen. Het mobiliteitsbeleid moet afgestemd worden op het ruimtelijk beleid. Dit vergt een overleg op provinciaal vlak waar de verschillende partijen bij betrokken worden.

Er moet ook een nieuw overlegniveau gecreëerd worden : de vervoersregio. Dit is een regio die gekenmerkt wordt door eenzelfde vervoersproblematiek. De Lijn en de gemeenten, en liefst ook de NMBS, kunnen op dit niveau best afspraken maken om zo de basismobiliteit te verzekeren. Dit gebeurt nu reeds op gemeentelijk vlak door de convenants. Buslijnen doorkruisen echter verschillende gemeenten. Ook de gebruikers moeten bij dit overleg betrokken worden.

Het basisvervoersaanbod moet zich vertalen in een gepast stedelijk model, dat rekening houdt met de grootte van de stad. Hiervan bestaan reeds goede voorbeelden in steden als Brugge, Gent en Hasselt. Ook voor het platteland moet een gepast vervoermodel uitgewerkt worden. Ten slotte moet er ook een model voor voorstadsvervoer voor de Vlaamse steden en Brussel opgesteld worden. Op basis van de doelstellingen en de visie kunnen dan prioritaire investeringen opgesteld worden.

De Vlaamse overheid moet ook prioriteiten uitwerken voor het treinaanbod. Ze kan daarbij verwachtingen stellen aan de NMBS in verband met prioritaire investeringen, de versterking van het aanbod op bepaalde trajecten, de betere ontsluiting van bepaalde regio's en het voorstadstreinverkeer in Vlaanderen.

Voor wat het bus- en tramaanbod betreft kan de Vlaamse overheid via het beheerscontract met De Lijn eigen prioriteiten stellen. Dit zal echter onvoldoende zijn om de commerciële snelheid op te voeren. Hiervoor zijn investeringen in de infrastructuur voor eigen bus- en trambanen noodzakelijk.

Het fiets- en voetverkeer moet versterkt worden door het verder uitbreiden van de autoluwe binnensteden en binnenkernen en een uitbreiding van de zone 30. Verder moeten de fietsroutes en fietsroutenetwerken uitgewerkt worden. Tenslotte moet de fiets- en voetgangersstructuur sterk verbeterd en uitgebreid worden.

De bereikbaarheid van de ondernemingen is belangrijk. De federale overheid wil deze stimuleren door verplichte bedrijfsvervoerplannen. We denken dat individuele bedrijfsvervoerplannen minder succes zullen hebben. De slaagkansen zijn groter indien deze plannen mee opgenomen worden in het gestructureerd regionaal overleg. Hier zal men immers ook de bereikbaarheid van economische knooppunten en bedrijventerreinen moeten verzekeren.

Dit geldt ook voor de schoolvervoerplannen, die het liefst met de steun van de Vlaamse overheid worden gerealiseerd.

Wat de financiële aspecten betreft zijn we van mening dat er in de volgende regeringsperiode het best kan worden gestreefd naar een mobiliteitsfonds dat over duidelijke middelen beschikt voor een Vlaams mobiliteitsbeleid. Een dergelijk fonds kan in eerste instantie worden gefinancierd vanuit de algemene middelen. De ruimte op de begroting, die er volgens een aantal ministers is, kan bijvoorbeeld worden gebruikt voor een impulsprogramma voor de mobiliteit. Ook zijn er fiscale maatregelen mogelijk. De opbrengst van regulerende heffingen, zoals onder meer parkeergelden en het rekeningrijden, kan eveneens worden gebruikt om alternatieven aantrekkelijker te maken en het openbaar vervoersaanbod te verhogen.

We vinden dat rekeningrijden alleen maar op langere termijn en onder strikte voorwaarden, meer bepaald als er alternatieven voorhanden zijn, mogelijk is. Ten slotte zijn we tegen gratis openbaar vervoer als algemene regel. Men kan wel voor bepaalde doelgroepen of doelen, bijvoorbeeld het starten van een bedrijfs- of schoolvervoerplan, een bepaald evenement of de wekelijkse marktdag, gratis openbaar vervoer aanbieden. Maar men mag dit niet veralgemenen. Mobiliteit is niet gratis. Er is nog altijd een kostenbewustzijn bij de Vlaamse bevolking nodig.

De heer Dirk Van Evercooren : Het Vlaamse ABVV is als interprofessionele werknemersorganisatie al lang begaan met het mobiliteitsprobleem. Getuige hiervan is het feit dat we in 1996 een intern debat organiseerden als een soort ronde van Vlaanderen met onze gewesten en centrales. Dit leidde in 1997 tot ons mobiliteitsstandpunt, dat ook aan de basis lag van onze inbreng in de aanbevelingen van de SERV en de Mina-raad. We stelden vast dat in dit debat heel wat objectivering nodig is. Een nuchter debat blijft zeer moeilijk.

Verder wil ik een aantal aandachtspunten uit het debat naar voren brengen. Zo bekijken we de mobiliteitsproblematiek in de eerste plaats vanuit het standpunt van onze leden, als werknemers, maar ook als burgers. Mobiliteit is niet alleen een probleem, maar brengt ook veel sociale voordelen en werkgelegenheid op. De hoofddoelstelling van het ABVV is dan ook mobiel blijven om bereikbaar-

heid te garanderen. We gaan daarbij uit van een maatschappelijk verantwoord recht op mobiliteit. Dit belet niet dat het mobiliteitsprobleem iedereen voor zijn verantwoordelijkheden stelt, omdat we onmogelijk de huidige trends op hun beloop kunnen laten. De overheid neemt voor ons een centrale plaats in. Ze is niet de enige verantwoordelijke, maar ze dient een kader aan te bieden dat alle betrokkenen toelaat en zelfs verplicht om hun verantwoordelijkheid op te nemen.

Concreet vragen we aan de overheid dat ze het mobiliteitsprobleem geïntegreerd aanpakt, aan mobiliteitsmanagement doet en een sturende rol opneemt. Dit vergt wel een maatschappelijk draagvlak voor dit beleid, dat alleen maar via overleg en inspraak van alle betrokkenen tot stand kan komen.

We stellen echter niet alleen eisen aan de overheid. We willen ook onze verantwoordelijkheid opnemen. Op het terrein gebeurt dit in de eerste plaats door middel van bedrijfsvervoerplanning. Uit praktijkervaringen met bedrijfsvervoerplannen komen een aantal vaststellingen naar boven. Ten eerste zijn dergelijke plannen in de privé-sector het exclusieve terrein van de grootste ondernemingen, met uitzondering van enkele bedrijven die deze stap zetten omwille van hun ecologisch imago. Een tweede vaststelling is dat vrijwel alle bedrijfsvervoerplannen tot stand kwamen op initiatief van de werknemers en hun vertegenwoordigers in de ondernemingsraden.

Ten derde blijkt uit de evaluatie door de Vlaamse administratie van het lopende actieprogramma bedrijfsvervoerplannen van de Vlaamse overheid, dat de bedrijven het instrument nog onvoldoende kennen. Dit is onder andere te wijten aan het gedeeltelijk mislukken van de promotiecampagnes. Een vierde vaststelling is dan ook dat vrijwel uitsluitend bedrijven die acuut met de congestieproblematiek worden geconfronteerd, interesse betoonden. Pas na ruim twee jaar klopten bedrijven spontaan aan bij de provinciale mobiliteitsmanagers. Ten vijfde kunnen bedrijven vrijwel nooit een correct beeld geven van wat hun bedrijfsvervoerplan opbrengt of kost. Bedrijven hebben met andere woorden mobiliteit nog niet ontdekt als factor van kostenefficiëntie.

Hieruit trekken we een aantal besluiten. Ten eerste moet bedrijfsvervoerplanning op de agenda van het sociaal overleg worden geplaatst : op interprofessioneel en sectoraal niveau om een stimulerend kader uit te werken en op bedrijfsniveau om de bedrijfsvervoerplanning concreet in te vullen. Verder vergt de bedrijfsvervoerplanning paritair overleg. Alleen op die manier kunnen mislukkingen worden voorkomen. Dit verhindert ook dat de werkgevers de werknemers tot een bepaalde vervoerskeuze kunnen dwingen.

De overheid moet tevens een flankerend beleid voeren. Niet alleen om de werkgevers en de werknemers te sensibiliseren en de totstandkoming van bedrijfsvervoerplannen te bevorderen, maar zeker ook om de inhoud ervan te versterken. Onze ervaring is immers dat het betrekken van externe partners, zoals De Lijn en de NMBS, het totstandkomen van een bedrijfsvervoerplan vaak bemoeilijkt en vertraagt. Dit is geen kritiek op de vertegenwoordigers van deze organisaties, maar deze krijgen gewoonweg te weinig ruimte om soepel in te spelen op de verwachtingen vanuit het bedrijf. Omdat ernstige alternatieven op het vlak van een snel en kwaliteitsvol openbaar vervoer ontbreken, blijft een bedrijfsvervoerplan nu vaak beperkt tot een carpoolplan. Dit wijst op een gebrek aan een adequaat flankerend beleid.

Een succesvol bedrijfsvervoerplan vergt een grondige gedrags- en mentaliteitswijziging van werknemers en werkgevers. Dit vergt veel tijd. Een gedragsverandering is gemakkelijker te bereiken, als in bepaalde stimulansen worden voorzien. Het is ook noodzakelijk om het huidige aanbod van de Vlaamse overheid aan de bedrijven om de ondersteuning van bedrijfsvervoerplanning door de mobiliteitsmanagers verder te zetten en meer bedrijven te overtuigen dat een bedrijfsvervoerplan een bijdrage kan leveren aan hun werking. We hebben vernomen dat dit momenteel op een laag pitje staat en we betreuren dit.

De wijze waarop de provinciale mobiliteitsmanagers van de Vlaamse overheid de bedrijven ondersteunen bij het opstellen van een bedrijfsvervoerplan, moet worden herbekeken. Uit ervaringen blijkt dat bedrijven de ondersteuning bij de eerste fase van de opmaak van een bedrijfsvervoerplan enorm waardeerden, maar dat ze erg terughoudend waren tegenover de actieve betrokkenheid van de mobiliteitsmanagers bij de implementatie van het bedrijfsvervoerplan.

Bepaalde randvoorwaarden van fiscale, juridische en financiële aard moeten bijgestuurd worden. Er werden al een aantal maatregelen genomen. Denken we maar aan de afschaffing van de prioriteitsregel voor De Lijn, de afschaffing van de omzendbrief over het parkeerbeleid of aan de fietsvergoeding voor werknemers. Ze kwamen echter te laat om invloed te hebben. Er zijn ook te weinig moge-

lijkheden om ondersteunend te werken via infrastructuurinvesteringen in het bijzonder in het openbaar vervoer.

We kunnen besluiten dat het ABVV veel belang hecht aan de mobiliteitsproblematiek. In dat verband hebben we grote verwachtingen ten aanzien van de overheid en van de werkgevers. Ook wij zijn bereid hierin verantwoordelijkheid op te nemen. Het praktisch instrument daarvoor is het stimuleren van de bedrijfsvervoersplannen. Die kunnen een bijdrage leveren tot het verbeteren van de werkomstandigheden. Dit is ook in het belang van de werkgevers: hun personeel zal minder gestresseerd en beter gemotiveerd zijn. In de bedrijven is er een nieuwe benadering nodig. Dit moet een zaak van paritair overleg zijn. Als een doorbraak uitblijft, moet de overheid een verplichting overwegen. Wanneer er sprake is van vrijwillige akkoorden met het bedrijfsleven, dan mag men niet voorbijgaan aan de constructieve rol die de werknemers tot nu toe gespeeld hebben in de optimalisering van de bedrijfsvervoersplannen. Daarom hoop ik dat het beleid van de overheid zich niet enkel tot de werkgevers zal richten.

De heer Robert Voorhamme : Het ABVV gaat ervan uit dat de impact van het Vlaams beleid op het spoor groter moet worden. Hoe wil men dat concreet realiseren ? Op dit ogenblik kan de Vlaamse overheid enkel adviezen uitbrengen aan de NMBS, onder meer op het vlak van investeringsprogramma's.

Het ABVV vertegenwoordigt de werknemers. Weegt de mobiliteitsproblematiek voor de vakbond nu zwaarder dan andere problematieken, zoals werkgelegenheid ? Ik denk bijvoorbeeld aan de inplanting van distributieruimtes. Bij het Feniksproject was de werkgelegenheid toch het doorslaggevende argument, eerder dan de mobiliteitsproblematiek.

Ik hoor een pleidooi voor het instrument van de bedrijfsvervoersplannen. Men vraagt dat de overheid daarvoor gunstige randvoorwaarden zou creëren. Wat wil het ABVV gerealiseerd zien in een bedrijfsvervoersplan ? Wil men rekening houden met aspecten als soepele werktijden om de pieken te vermijden ?

Gaat het ABVV inspanningen doen om de tussenkomsten van de werkgever in de prijs van het openbaar vervoer te verhogen ?

Het fenomeen van de bedrijfswagens heeft belangrijke gevolgen voor de mobiliteit. Wat is het standpunt van de ondernemingen daartegenover ? Eén derde van de personenauto's die nu ingeschreven worden, zijn bedrijfswagens. Dan wordt het moeilijk om over te schakelen op alternatieve vervoerswijzen.

De heer Michel Doomst : Zijn de vakbonden bereid om in CAO-onderhandelingen andere eisen opzij te schuiven om prioriteit te geven aan het probleem van de mobiliteit ?

De heer Spiessens stelt dat de NMBS een onmisbare schakel is in de discussie rond mobiliteit. Hoe denkt hij de NMBS nader bij deze discussie te betrekken ?

De uiteenzetting van vandaag rond bedrijfsvervoersplannen bevatte een aantal nieuwe elementen die dit idee aannemelijker kunnen maken. Bestaat er hierover een gestructureerd overleg ? Wanneer staat dit onderwerp weer op de agenda ?

De heer Johan Malcorps : Het ACW pleit voor een mobiliteitsfonds om de basismobiliteit en een ecologische trendbreuk mogelijk te maken. Hoe moet dit gefinancierd worden ? Ik begrijp dat vooral het ACW pleit voor financierende heffingen, en dit vanuit het argument dat we ons niet te veel illusies moeten maken over het mogelijke regulerende effect.

De voorzitter : In de actuele discussie over mobiliteit wordt gesteld dat we er moeten van uitgaan dat mobiliteit een prijs heeft. Geldt dit ook voor het rekeningrijden ? Wie tegen gratis busvervoer is, moet consequent zijn en zich ook kanten tegen een gratis gebruik van de wegen. Kan men de regulerende heffingen niet positief omschrijven als een vorm van gratis aanbod ? Zo kan men veel mensen over de brug krijgen.

De heer Eric Spiessens : Vlaanderen heeft tal van bevoegdheden op het vlak van mobiliteit. Een groter aanbod aan busvervoer heeft echter slechts zin wanneer dit aansluit bij goede treinverbindingen. Het concept van de basismobiliteit kan dus niet uitgewerkt worden zonder de trein. We moeten dit concept voor Vlaanderen durven uittekenen. Dat wil niet zeggen dat we dit ook al kunnen realiseren. We hebben immers geen greep op de NMBS. De bevoegdheidsverdeling inzake de NMBS kan echter veranderen in een volgende regering. Vlaanderen moet proberen impact te krijgen op de NMBS. De SERV spreekt over een dialoog tussen de verschillende beleidsniveaus. Wij menen eerder dat Vlaanderen meer bevoegdheden moet krijgen op het vlak van mobiliteit. Dat is een onderwerp voor

de Commissie voor Staatshervorming en Algemene Zaken.

Wij menen dat de financiering van het mobiliteitsfonds in de eerste plaats moet gebeuren met algemene middelen. Ook in ACV-kringen is het moeilijk om financierende heffingen in het autoverkeer voor te stellen. De Vlaamse regering kan stellen dat de mobiliteit in de toekomst een grotere prioriteit moet zijn. Dat betekent niet dat er geen heffingen kunnen ingevoerd worden. We verwachten echter niet dat het autoverkeer daardoor sterk zal dalen. We menen wel dat deze middelen moeten aangewend worden voor de uitbouw van alternatieven.

Gratis busvervoer is niet noodzakelijk een oplossing. De auto is ook niet gratis. De middelen van de Vlaamse overheid zijn beperkt en dus moet er voortdurend een afweging worden gemaakt tussen maatregelen als goedkoper openbaar vervoer of een beter aanbod van dat vervoer. De prijs van de individuele gebruiker voor het openbaar vervoer zou wel lager moeten zijn dan de prijs van een autogebruiker.

De heer Dirk Van Evercooren : Het ABVV heeft in het verleden te weinig de gelegenheid aangegrepen om een actiever vervoersbeleid te voeren. In de toekomst zullen er projecten georganiseerd worden over dit thema. In het raam van het kaderakkoord voor werkgelegenheid van 1997 is er hierover een engagement vanwege de sociale partners. Flexibiliteit mag niet worden ingevoerd onder het mom van het bestrijden van de mobiliteitsproblematiek. Flexibilisering zal enkel voor verschuivingen zorgen : enkel het congestieprobleem zal erdoor verminderen.

Door de bedrijfsvervoerplannen moet het gedrag van de personeel worden gewijzigd. Eenvoudige stimuli zoals de terugbetaling voor het openbaar vervoer verhogen, volstaan niet. De bedrijven en de werknemers moeten gedwongen worden om kennis te nemen van alternatieven, ze te overwegen en voor- en nadelen af te wegen. Daartoe moet gezorgd worden voor voldoende transparantie in verband met de kostprijs van woon-werkverkeer. Er kan gezocht worden naar creatieve oplossingen om iets te doen aan het probleem van verplaatsingen binnen de werkuren. Het bedrijf kan daartoe een wagenpark ter beschikking stellen van het personeel. Deze bedrijfswagens zijn dus niet bestemd voor pendelverkeer tussen werk en woonplaats en dienstverplaatsingen zijn dan geen reden meer om met de wagen te pendelen.

Een eisencahier kan enkel op het niveau van de sector of van het bedrijf opgesteld worden. Dit is de verantwoordelijkheid van de centrales ; op het intergewestelijke niveau kunnen slechts algemene lijnen worden uitgezet. Het is wel noodzakelijk om de mensen meer bewust te maken van het probleem.

De voorzitter : Ik dank de sprekers voor hun bijdrage.

Vergadering van maandag 26 oktober 1998

Hoorzitting met de heer Jan Klussendorf, afgevaardigd beheerder van Taxistop ; de heer Jos Zuallaert, afgevaardigd beheerder van Langzaam Verkeer ; de heer Jan Verschooren, afgevaardigd beheerder van de Fietsersbond ; de heer Jef Foubert, voorzitter van de Voetgangersbeweging

De heer Jan Klussendorf : Voor het probleem van de mobiliteit bestaan er geen mirakeloplossingen. We moeten streven naar een geïntegreerde aanpak van alle aspecten van het probleem. Op basis van mijn ervaringen in Taxistop zal ik een aantal maatregelen voorstellen die de verkeersefficiëntie kunnen verbeteren.

Ons uitgangspunt is dat men op lange termijn iets zal moeten doen aan de vervoersvraag. Dit is vooral een kwestie van ruimtelijke ordening. Op korte en middellange termijn moeten we de mobiliteit beheersen en de mobiliteit die toch noodzakelijk is, zo efficiënt mogelijk laten verlopen. Dit is een kwestie van management van de mobiliteit. Hierbij ligt de nadruk op marktonderzoek en de daaruit voortvloeiende product- en dienstenontwikkeling en informatie- en sensibiliseringscampagnes.

Op dit ogenblik is er vooral aandacht voor het woon-werkverkeer en voor het woon-schoolverkeer. Die verkeersstromen zorgen weliswaar voor de pieken, maar er zijn nog andere belangrijke stromen van verkeer : het dienstenverkeer, het shoppingverkeer en vrijetijdsverkeer veroorzaken momenteel het grootste volume aan verplaatsingen. Wij pleiten voor het nader bestuderen van projecten als Eventpool. De organisatoren van grote manifestaties zouden vooraf een mobiliteitsplan moeten uitwerken.

Bij het aanbieden van alternatief vervoer moet het kernwoord intermodaliteit zijn. Dat is de aaneenschakeling van verschillende vormen van vervoer. Het klassieke openbaar vervoer moet zich concentreren op de grote assen en de regio's met een grote vraag aan vervoer. Het gevaar daarvan is wel dat de regio's met een kleine vraag dan geen goed openbaar vervoer meer zouden hebben. Daarom pleiten we daar voor de uitbouw van andere volwaardige en elkaar aanvullende zogenaamde feedersystemen zoals belbus, collectieve taxi's, carpooling en fiets, eventueel gecombineerd met tram en bus. Ik begrijp bijvoorbeeld niet waarom er in ons land nog geen systeem van collectieve taxi's bestaat of waarom er niet meer mogelijkheden zijn om de fiets op de trein mee te nemen, zoals in Nederland. Dit laatste idee zal het openbaar vervoer ook aantrekkelijker maken.

De alternatieve vervoersmodi worstelen echter met een imagoprobleem. Ze worden beschouwd als marginale verschijnselen, als vervoermiddelen die enkel geschikt zijn voor mensen die het niet zo druk hebben. Hier ligt een taak voor de overheid. Carpooling moet permanent gepromoot worden. Men kan denken aan reclame voor carpooling op de autosnelwegen, zoals in de VS. Op de radio kan men naast het omroepen van de files ook het nummer van de carpoolcentrale omroepen. Men kan ook denken aan het uitbouwen van mobiliteitswinkels. Individuen, overheid en bedrijven zouden daar informatie kunnen krijgen over alle mogelijke vormen van mobiliteit. Ik wil ook de aandacht vestigen op het project autodelen. Elke autodeelauto vervangt vijf klassieke auto's. Daardoor kan het autogebruik met 40.000 kilometer per jaar verminderen. De moeilijkst te realiseren verandering is de automobilisten ertoe te brengen hun eigen auto in de garage te laten en alternatieven te gebruiken. Wie aan carsharing doet, gebruikt ook vaker het openbaar vervoer of de fiets. Zo wordt er ook minder parkeerruimte gebruikt, omdat een autodeelauto veel meer gebruikt wordt dan een gewone auto. Een ander idee is een toegevoegde waarde aan carpoolparkings te geven. Een van de redenen waarom mensen niet carpoolen is dat ze voor of na het werk nog boodschappen willen doen. Waarom kan men op de carpoolparkings geen dienst organiseren zodat mensen voor het werk een bestelling kunnen doorgeven en 's avonds de boodschappen afhalen. Men kan ook denken aan een was- en strijkservice.

Ik wil toch wijzen op het belang van een aantal voorwaarden, zoals het fiscale regime, die weliswaar niet onder de bevoegdheid van de Vlaamse overheid vallen, maar een zeer grote invloed hebben op het probleem van de mobiliteit. De meest aanvaardbare maatregel op dit gebied, al zal hij nog altijd erg controversieel zijn, is de kilometervergoeding voor het woon-werkverkeer afschaffen. Op lange termijn heeft dit het voordeel dat mensen dichter bij hun werk gaan wonen, zodat de vraag naar vervoer afneemt. De belastingcontrole wordt ook gemakkelijker, omdat mensen geen reële bedrijfskosten meer zouden inbrengen en dit leidt tot besparingen. Die maatregelen zorgen ook voor extra inkomsten en die moet de overheid dan wel integraal besteden aan maatregelen zoals het stimuleren van het openbaar vervoer en mobiliteitscheques. Een neveneffect van dergelijke maatregel kan natuurlijk zijn dat meer bedrijven wagens ter beschikking zullen stellen van het personeel. Daar-

om moeten we een maatregel invoeren, waardoor voor elke werknemer die een auto van het bedrijf gebruikt, zonder meer wordt aangenomen dat hij die ook voor het woon-werkverkeer gebruikt. Die kosten kunnen dan niet meer ingebracht worden als kosten voor het bedrijf maar zullen worden beschouwd als een verworpen uitgave.

Op het gebied van ruimtelijke ordening zijn we van mening dat we de beperking van het aantal parkeerplaatsen in nieuwe gebouwen moeten veralgemenen. We steunen ook fiscale maatregelen die wonen in de stad bevorderen en die bedrijven in de dienstensector ertoe aanzetten zich in centra te vestigen.

Ten slotte wil ik er ook op wijzen dat niet alle maatregelen in verband met mobiliteit duur moeten zijn. Vijftien jaar geleden hebben wij een Minder Mobielen Centrale opgestart zodat mensen met een vervoersprobleem een beroep kunnen doen op vrijwillige chauffeurs. Nu zijn er reeds 170 centrales actief, die meer dan 100.000 ritten per jaar verzorgen. Deze centrales werken volledig zonder subsidies en zijn volledig zelfbedruipend.

De heer Jos Zuallaert : Mobiliteit kan gedefinieerd worden als een vervoersmarkt. De vraag naar vervoer wordt immers bepaald door de gebruikers (huishoudens, maatschappelijk-economische functies), door de beschikbaarheid van de verschillende vervoerswijzen zelf, zoals auto, openbaar en collectief vervoer, fiets, enzovoort, door het aanbod van netwerken, ruimtelijke, economische en sociale reguleringen en door de gebruikerseisen. Wat dit laatste aspect betreft, is het veelbetekenend dat tot voor kort alleen drie verenigingen van automobilisten bij het overleg betrokken werden.

Over de situatie op de vervoersmarkt zijn gegevens beschikbaar dankzij een aantal interessante rapporten : Vlaanderen heeft verplaatsingsenquêtes georganiseerd en de federale overheid bereidt een dergelijke enquête voor. We beschikken ook over de gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek die om de tien jaar de evolutie in de vervoerswijzekeuze per gewest en per gemeente beschrijft.

Mijn stelling is dat de vervoersmarkt stuurbaar is. Sommige steden en gemeenten zijn al jaren bezig om de vervoersmarkt te veranderen. Een evident voorbeeld hiervan is Brugge. Hier is men, op basis van een evaluatie in 1993 van de effecten van het verkeersbeleid voor de binnenstad, erin geslaagd om het fietsverkeer met 20 percent te doen stijgen en het openbaar vervoer heeft 33 percent meer reizigers. Er zijn 10 percent minder wagens en 25 percent minder ongevallen in de binnenstad. Desondanks is het aantal parkeermogelijkheden met 10 percent gestegen. Mijn conclusie is dus dat de lokale vervoersmarkt stuurbaar is. Hoe dit kan voor grotere gehelen zoals stedelijke gebieden, de zogenaamde vervoersregio's, en voor heel Vlaanderen, weten we nog niet goed. In elk geval groeit er een consensus over de noodzaak en het nut van een stedelijk en gemeentelijk mobiliteitsbeleid en over het geschikte instrumentarium hiervoor.

Indien we de vervoersmarkt willen sturen moeten we de mobiliteitsproblematiek beheren en beheersen. Dit kan door meerdere strategieën te hanteren. Het rapport dat hiervoor een interessant overzicht biedt, is het rapport van de OESO, Road Transport Research – Outlook 2000 van 1997. De OESO heeft acht strategieën opgesomd volgens prioriteit. Achter elke strategie staat een waslijst van interessante en haalbare maatregelen. Ik beperk me er hier toe de strategieën op te sommen, de maatregelen vinden de leden van de commissie in de documentatiemap : in volgorde, beperk de noodzaak van verplaatsingen ; zorg voor kortere verplaatsingen ; ga bij voorkeur te voet of met de fiets ; neem het openbaar vervoer ; carpool ; vermijd de verkeersspits ; vermijd gebieden met veel verkeerscongestie ; optimaliseer de verkeersstromen. Deze laatste strategie gaat de komende jaren ongetwijfeld de meeste energie en middelen opeisen. Toch gaat het hier, in volgorde van prioriteit, slechts om de achtste prioriteit in rij.

Het komt erop aan om een goede beleidsmix samen te stellen. Hierbij kunnen we rekening houden met een aantal studies, waarvan de leden de samenvatting in de map vinden. De discussie over de strategieën is een discussie tussen verschillende disciplines. De planologen denken dat de problemen moeten opgelost worden door ingrepen in de ruimtelijke ordening. De economisten denken dat economische strategieën de oplossing zijn. Het is ook een strijd tussen belangen. We moeten keuzes maken. Het komt er dus op aan om deze strategieën te regisseren door rekening te houden met het effect op korte, middellange en lange termijn, de maatschappelijke en politieke haalbaarheid en de kosten.

Mijn volgende redenering is dat mobiliteitsplanning nodig is. De mobiliteitsconvenants moeten leiden tot een mobiliteitsplan en tot acties. Deze mobiliteitsplanning is al begonnen op het gemeentelijk vlak, maar het is ook nodig op het niveau van de stedelijke regio, de provincie en het Vlaamse

Gewest. Deze moeten dynamisch zijn, moeten goed op elkaar worden afgestemd.

Het mobiliteitsplan zoals het nu dient opgebouwd te worden, dient uitspraak te doen over een mix van te volgen strategieën. Zo behandelt het mobiliteitsplan de gewenste ruimtelijke ordening op grond van de effecten op de mobiliteit. We moeten wegen categoriseren, de netwerken en voorzieningen versterken voor voetgangers, fietsers, het openbaar en gemeenschappelijk vervoer en de verkeersstromen optimaliseren. Ten slotte moeten er partnerships in mobiliteit worden gesmeed. De overheid kan de problemen immers niet alleen oplossen. Dit is de inhoud van een mobiliteitsplan zoals dit momenteel op lokaal vlak is geconcipieerd. Dit stramien kan grosso modo ook in het mobiliteitsbeleid van de andere overheden worden overgenomen.

De volgende stap is de plannen omzetten in realiteit. Daarvoor is er een performante bestuurlijke organisatie nodig. Dit betekent dat het proces van mobiliteitsplanning goed 'gemanaged' moet worden. En dat begint bij een leiderschap. Het is immers fundamenteel dat iedereen in dezelfde richting werkt. Verder moet er een missie en strategie zijn, die door het mobiliteitsplan wordt geboden. Ook is er een middelen- en een personeelsmanagement nodig, zodat er kaders en verkeersdeskundigen worden gevormd, die inzetbaar zijn in het proces van mobiliteitsplanning. Ten slotte moet het resultaat in de praktijk gewaardeerd worden door de mensen. In feite is dit een klassiek managementschema. Op dit ogenblik bestaat er te weinig overeenstemming tussen de verschillende diensten. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid zal in een grote mate gesteund zijn op een consensus tussen de verschillende bevoegde overheden, er zullen de nodige mensen moeten worden gevonden om het te realiseren en men zal dezelfde richting moeten uitgaan. Als dit niet gebeurt, zal de planning dode letter blijven.

Verder wens ik nog enkele strategische thema's te duiden die de komende jaren wellicht aan gewicht zullen winnen.

Het eerste strategische thema is mobiliteitsmanagement, ook vervoersmanagement genoemd. Dit is de nieuwe discipline in de verkeer- en vervoerskunde die momenteel in Europa opgang maakt. Mobiliteitsmanagement steunt en promoot de vraag naar onder meer openbaar en collectief vervoer, fietsen, te voet gaan, telewerk en telecommunicatie door middel van partnerships en nieuwe technieken zoals een efficiëntere organisatie en coördinatie, informatie en communicatie.

Twee sleutels in het mobiliteitsmanagement zijn de stadsgewestelijke mobiliteitscentrale en het verlenen van verantwoordelijkheid aan nieuwe doelgroepen. De eerste, de mobiliteitscentrale, is de aanbieder van geïntegreerde diensten met betrekking tot mobiliteit : informatie, consult, organisatie en verkoop. Dit zal gebeuren via de modernste technieken. Momenteel is het immers nog altijd moeilijk om bijvoorbeeld in een station informatie te krijgen over de diensten van De Lijn. Door de mobiliteitscentrale wordt een gecoördineerde reisinformatie (ruimer dan reisadvies over openbaar vervoer) aangeboden aan de gebruiker en kan men ook informatie geven over bijvoorbeeld verhuur van fietsen, parkeren, taxi's, enzoverder.

Het tweede instrument is nieuwe doelgroepen bij het mobiliteitsbeleid te betrekken. De vervoerplannen voor de bedrijven zijn nog maar een pril begin. Men dient partners, onder andere bedrijven, scholen en diensten, bewust te maken van de effecten van hun gedrag en dat van hun werknemers of leerlingen en hen een deel van de verantwoordelijkheid te laten dragen. De bedrijfsvervoerplannen zijn hiervan een onderdeel, maar mobiliteitsmanagement biedt toepassingsmogelijkheden op verschillende gebieden en naar verschillende doelgroepen.

Het tweede strategische thema is de kwaliteit van de inrichting van wegen, straten en publieke ruimten. Momenteel ligt de kwaliteit van de (her)inrichtingen te laag. Het ontwerpen van straten en pleinen is een discipline op zich, die momenteel nog te veel wordt overgelaten aan klassieke wegenbureaus. De categorisering van wegen en de herinrichting vergt multidisciplinaire projectteams. Voor de herinrichting van de publieke ruimten in de bebouwde kom is er een nieuw soort cultuur van de openbare ruimte én expertise nodig. Het is een discipline die verkeer- en stedenbouwkunde integreert. Barcelona is op dat vlak een prachtig voorbeeld. Het derde strategische thema is het verwerven van steun in de maatschappij voor het nieuwe mobiliteitsbeleid. Hiervoor is een mix van stimuli en een nieuw aanbod naar segmenten in de vervoersmarkt nodig. Men dient zich te richten tot bepaalde doelgroepen die men gedurende jaren informeert en sensibiliseert. Instrumenten daarvoor zijn onder meer fietslease en nieuwe types van bedrijfsvervoer. Daarnaast is er noodzaak aan permanente vorming, bijscholing en opleiding in de verkeerskunde. Tot nu toe staat de opleiding voor verkeersdeskundigen nog in de kinderschoenen. Het Vlaams Parlement kan een oproep doen om deze opleiding eindelijk waar te maken. Vijftien jaar geleden was de politiecommissaris nog het hoofd van

de verkeersdienst die de waarheid in pacht had. Iedereen weet dat dit ondertussen achterhaald is.

Samenvattend kan worden gesteld dat er een mobiliteitspact nodig is. Brugge heeft 15 tot 20 jaar nodig gehad om de binnenstad te reorganiseren. Op Vlaams niveau zal dus heel wat meer tijd nodig zijn om de vervoersmarkt te sturen. Dit kan aan de hand van een integrale visie en missie. De diverse strategieën dienen te worden gebaseerd op een zogenaamde policy mix. Hiervoor is een krachtig bestuurlijk management en een goede communicatiestrategie nodig om de complexiteit van de problemen te kunnen aanpakken. Verder is er continuïteit in de mobiliteitsplanning noodzakelijk en dient er overeenstemming te bestaan tussen de verschillende overheden. Ten slotte dient men nieuwe strategische programma's te ontwikkelen en in te voeren.

Ik heb de kosten van de diverse strategische ontwikkelingen geraamd. Het proces van mobiliteitsplanning op de verschillende niveaus zal ongetwijfeld nog drie jaar duren vooraleer alle niveaus over mobiliteitsplannen beschikken, wat dus meer kosten met zich meebrengt : ik schat de kosten om deze inspanning voort te zetten op 500 miljoen frank, zonder de projecten. Ik stel ook voor om het project bestuurlijke organisatie te ontwikkelen : dit kan 50 miljoen frank kosten over 3 jaar. Verder denk ik dat er geld moet worden vrijgemaakt voor het programma mobiliteitsmanagement, waarvoor de kosten op 500 miljoen frank zonder de projecten worden geraamd en voor de strategische projecten van het project kwaliteitszorg, waarvoor ongeveer 100 miljoen frank nodig kan zijn, de uitvoering niet inbegrepen. Het verwerven van de steun van de bevolking kan ook 300 miljoen frank extra kosten.

Hiervoor zijn er ongetwijfeld nieuwe middelen nodig. Toch ben ik van mening dat de bestaande middelen geoptimaliseerd dienen te worden. De prioriteiten dienen bepaald te worden door een omschrijving van de missie, verantwoord te worden door een mobiliteitsplan en gesteund te worden op een goede organisatie. Verder moet men de projecten in een geheel opnemen, de middelen integreren, de kennis optimaliseren en de projecten evalueren. Daardoor kunnen de bestaande middelen beter worden besteed. Nieuwe middelen kunnen alleen worden uitgetrokken voor strategische projecten die passen in een mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit kan alleen via een Mobiliteitsfonds voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid dat instaat voor de financiering van het voorstedelijk openbaar vervoer, het totaalplan Fietsroutes, specifieke geïntegreerde stedelijke projecten en mobiliteitsmanagementprojecten.

Graag vermeld ik nog dat Langzaam Verkeer onlangs een vademecum heeft opgesteld over verkeersvoorziening in de bebouwde kom. Deze handleiding wordt momenteel als een referentiewerk gebruikt door de LIN (administratie Leefmilieu en Infrastructuur). Bovendien participeren we aan een handboek over mobiliteit waarin de beschikbare kennis in Vlaanderen wordt gebundeld.

De heer Johan Malcorps : Zal de uitbreiding van het aanbod op parkings voor carpooling, zoals het voorgesteld wordt door de heer Klussendorf, niet voor ruimtelijke problemen zorgen ? Er bestaat gevaar voor een Wijnegem Shopping Center-effect, doordat voorzieningen worden verplaatst buiten de stadscentra. Dit soort zaken zou beter in stationsomgevingen georganiseerd worden, die meestal wel in het centrum liggen. Voor Antwerpen werd daarover een studie gemaakt. En wellicht is het beter om een waaier van kleinere overstapplaatsen uit te bouwen dan een beperkt aantal grote. De oprichting van een grote overstapplaats zou trouwens op heel wat weerstand stuiten als gevolg van het zogenaamde NIMBY-effect. De ruimtelijke problemen die zullen ontstaan door de uitbreiding van de diensten zullen op hun beurt mobiliteitsproblemen in de hand werken.

De heer Jan Klussendorf : Uw opmerking is wellicht terecht. Dit idee is trouwens nog heel nieuw. De overstapplaatsen kunnen het best kleinschalig blijven. De diensten hoeven trouwens niet zelf op de locaties aanwezig te zijn. Het moet eerder om afhaalpunten gaan. Het lijkt zinvol om een uitbreiding van de dienstverlening bij carpooling op kleine schaal uit te testen.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : De organisaties die vandaag zijn uitgenodigd, zijn VZW's. In welke mate zijn ze geïntegreerd in de overheid ? Willen ze als een soort van zweeppartij blijven bestaan of is integratie in de ambtenarij effectiever ? Een vereniging als Langzaam Verkeer wordt vaak ingeschakeld door de gemeenten. Vaak streven de gemeenten echter slechts een effect na op korte termijn. Zorgt dit niet voor problemen ?

De heer Jos Zuallaert : Onze organisatie werd opgericht in het begin van de jaren '80. Vrij snel kozen we voor een professionele aanpak in het aanbieden van diensten. We houden ons, naast vorming en onderzoek, onder meer bezig met het opstellen van mobiliteitsplannen. Zo'n plan helpt het beleid bij de voorbereiding : de uiteindelijke keu-

zes worden echter door de overheid zelf gemaakt door een langetermijnvisie en kortetermijnacties te combineren. In een mobiliteitsplan moet er zowel aandacht zijn voor een langetermijnvisie, voor een middellangetermijnplanning als voor kortetermijnacties. Een slim gemeentebestuur kan hierbij alle baat hebben : een gemeentebestuur dient vooruit te kijken. In Vlaanderen bestaat er een markt voor de ontwikkeling van mobiliteitsplanning. Dit kost uiteraard geld.

Met betrekking tot de vraag naar de rol van de VZW's, kan ik enkel naar onze eigen verwezenlijkingen verwijzen. We hebben onder meer een doortochtprogramma beleidsmatig helpen voorbereiden en invoeren, idem voor fiets- en voetgangersvoorzieningen, herwaardering van schoolomgevingen en stations, enzovoort. We willen een constructieve rol spelen bij toekomstige ontwikkelingen. Als de diensten van de administratie niet meewerken aan een bepaalde visie, dan krijgen ook wij en anderen onvoldoende mogelijkheden. Een administratie als Openbare Werken werd op het einde van de jaren '50 opgericht om wegen te moderniseren en nieuwe wegen aan te leggen. Deze dienst heeft fantastisch werk geleverd, maar het ging teveel om beleid in één richting. Er is nu nood aan een ander type organisatie dat gestuurd wordt door een nieuwe missie : het beheren en beheersen van de mobiliteitsproblematiek. De prioriteiten die ik heb aangehaald zijn afkomstig van de OESO : dit is niet bepaald een organisatie van groene jongens. Aan deze prioriteiten willen wij als dienstenorganisatie constructief meewerken.

De heer Jan Klussendorf : We hebben een functie als een soort denktank. We kunnen het ons gemakkelijker dan een overheid permitteren om op korte termijn kleinschalige ideeën te verwezenlijken. We treden op als motor van bepaalde nieuwe tendensen. Dit is onder meer het geval voor carpooling, waarmee we jaren geleden zijn begonnen en waarvoor de Vlaamse overheid sinds kort belangstelling toont.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : De alternatieven voor de automobiliteit hebben te kampen met een imagoprobleem. De oplossing hiervan zal niet louter langs de weg van de rationele overreding kunnen verlopen. Heeft u creatieve suggesties ?

De heer Jan Klussendorf : Imago heeft te maken met kwaliteit. De hoge kwaliteit van de HST creëert een positief imago, waardoor zelfs zakenlui er courant gebruik van maken. Hetzelfde moet in principe ook mogelijk zijn voor het openbaar vervoer in het algemeen of voor de fiets. Het imago van deze laatste vervoerswijze is overigens aan de beterhand, zij het vooralsnog louter op recreatief vlak. In dit verband zijn ook voorbeelden erg belangrijk. Ten slotte zijn er de klassieke – dure – campagnes.

De heer Johan Malcorps : De mobiliteitsconvenants moeten kaderen in gemeentelijke mobiliteitsplannen, die op hun beurt weer moeten aansluiten bij stadsgewestelijke of provinciale mobiliteitsplannen. Hoe dienen deze plannen zich te verhouden tot het RSV en de gemeentelijke en provinciale structuurplannen ? Volstaat hiertoe de bestaande decreetgeving of is er voor de mobiliteitsplannen een specifiek decreet nodig ?

De heer Jos Zuallaert : Het is duidelijk dat er een verband is tussen ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid. Wel moet men voor ogen houden dat zij elk een eigen dynamiek en finaliteit hebben. Zij mogen niet gelijkgeschakeld worden.

Mobiliteitsmanagement en optimalisering van de bestaande verkeersstromen zijn ook mogelijk binnen de bestaande ruimtelijke ordening.

De mobiliteitsconvenants vergen nu al drie tot vier jaar een nieuwe manier van werken en denken. Die vernieuwing, die zowel inhoudelijk als methodisch is – het besef dat samenwerking tussen de verschillende actoren nodig is – moet gecontinueerd worden. Daarom pleit ik voor een decretale onderbouw.

De heer Ward Beysen : Wij zijn het allen eens over het doel, namelijk het beheersbaar maken van de mobiliteit. Onze opvattingen over de weg daarheen lopen evenwel uiteen.

Mijns inziens moet in elk geval de rol van de overheid afnemen. Deze is in het verleden immers inefficiënt gebleken, wat ook vandaag nog bij herhaling blijkt. Verkeerdeskundigheid is erg belangrijk. Wie mag daar vandaag toe in staat geacht worden ?

Brugge is een eenzijdig voorbeeld. Deze stad is voorbeeldig door zijn resultaten, maar is tegelijk niet-representatief. Barcelona lijkt mij dan weer geen voorbeeld van auto-onvriendelijk beleid, wel integendeel. De vlotte doorstroming van het autoverkeer is er een prioriteit.

Inzake parkeerterreinen voor carpooling kan men Vlaanderen niet vergelijken met de VS. Hiervoor ontbreekt ons te enen male de ruimte. Bovendien is dit voorstel middenstands- en stadsonvriendelijk. Men bevordert er de ontvolking van de stadsker-

nen door, hetgeen we precies willen tegengaan. Acht u carpoolparking toepasbaar ? Op welke schaal ?

Hoe worden de VZW's die u vertegenwoordigt, gefinancierd ?

De heer Jan Klussendorf : Wij ontvangen geen directe subsidies. Wel krijgen wij 200.000 tot 300.000 frank per jaar voor de uitgave van een tijdschrift.

Tevens hebben wij drie DAC-ers in dienst. Voor de rest zijn wij zelfbedruipend. Dit is mogelijk omdat Taxistop deel uitmaakt van het ruimere Centrum voor Positieve Aanwending, dat zich verder bezighoudt met carpooling, huisruil, bed and breakfast, en dergelijke. Ook voor lifts naar het buitenland rekenen wij een kleine bijdrage aan.

Carpoolparkeerterreinen moet men als een service-punt zien. Men laat er een verlanglijstje of zijn wasgoed achter, terwijl de dienstverlening zelf elders in de stad wordt uitgevoerd.

De heer Jos Zuallaert : Langzaam Verkeer is een gelijkaardige VZW, die overigens in dezelfde periode is ontstaan. Aanvankelijk hadden wij het moeilijk om te overleven omdat veel van onze ideeën zogenaamd alternatief waren. De overheid gaf ons als startsteun een werkgelegenheidsproject en verder is er één gesubsidieerd personeelslid, omdat wij ook erkend zijn als een vormingsorganisatie. Eind van de jaren '80, begin van de jaren '90 evolueerden we tot een organisatie met een bredere dienstverlening. Momenteel werken we met een dertigtal medewerkers in het kader van projecten. Onze dienstverlening bestaat uit : publicaties, cursussen, studiedagen, campagnes ; onderzoek op gemeentelijk, provinciaal en gewestelijk niveau ; consulting inzake vorming, planning en ontwerp.

Barcelona gaf ik niet zozeer als voorbeeld van mobiliteitssturing, dan wel als voorbeeld in een pleidooi voor een cultuur van de openbare ruimte. Straten en pleinen worden er au sérieux genomen, als onderdeel van een bewuste politiek. Mobiliteitsbeheersing vindt men veeleer in Zwitserse steden als Zürich – waar zelfs zakenlui de tram nemen – of Duitse steden zoals Karlsruhe en Freiburg. Ook Kopenhagen is een goed voorbeeld, al kent de kernstad daar nog maar weinig bewoning.

In Brugge werden er goede resultaten geboekt, omdat de evidente potenties van de stad optimaal gebruikt werden. Maar ook in tientallen andere steden en gemeenten zijn er pogingen aan de gang om de centra verkeersluw te maken. Deze voorbeelden zijn volgens mij even boeiend als dat van Brugge.

Waar kan men de verkeerskundigen vinden om de opleidingen te verzorgen ? Er bestaat op dit ogenblik geen erkende hogeschool voor verkeerskunde of uitgebouwde post-academische verkeerskundige opleiding. Er worden nu wel stappen in die richting gezet. De klassieke verkeersopleidingen aan de universiteit zijn de richtingen wegenbouw en verkeerseconomie. Voor de verkeerskunde is een multidisciplinaire aanpak echter essentieel. Wegenbouw en verkeerseconomie alleen volstaan niet. Er moet ook aandacht zijn voor verkeersplanning, ontwerp, marketing, menswetenschappelijke aspecten, sociale aspecten, voor milieu, voor ontwerp en voor marketing. Uit het buitenland kan men mensen halen die geschikt zijn om die kennis uit te dragen en men moet ook de hier aanwezige kennis benutten.

De heer Jan Verschooren : De Fietsersbond, een gebruikersbeweging van de fietsers, bestaat sinds 1995.

Het fietsbeleid moet gesitueerd worden in een algemene visie op mobiliteit. Ook elementen als gezondheid, onderwijs, milieu en economie hebben daar een grote impact op.

De fiets kan een oplossing bieden voor bepaalde problemen in onze maatschappij. Onderzoek heeft uitgewezen dat 56 percent van de verplaatsingen in Vlaanderen gebeurt binnen een straal van vijf kilometer. Het aandeel van de auto hierin is buitensporig hoog. Het gebruik van de auto over dergelijke korte afstanden levert de grootste problemen op. De files in de richting van Brussel vestigen de aandacht op de mobiliteitsproblemen, maar zijn eigenlijk niet zo belangrijk als de problemen in de stadskernen. Het mobiliteitsprobleem heeft ook economische gevolgen : wanneer werknemers te laat komen of ziek worden, dan kost dat handenvol geld. Wanneer mensen meer zouden gaan bewegen, door bijvoorbeeld met de fiets naar het werk te gaan, zou dit gigantische besparingen in de gezondheidszorg kunnen opleveren.

Het is belangrijk dat de verplaatsingen zo kort mogelijk zouden worden, zodat de afstanden te voet of op de fiets zouden kunnen overbrugd worden. Daarenboven moet men ervoor zorgen dat men de korte verplaatsingen inderdaad met de fiets kan maken. Nu is dat niet comfortabel en niet veilig. Het autoverkeer eist een grote tol aan doden en zwaargewonden. Als er meer gefietst wordt, dan kan die onveiligheid afnemen. Toch geloven we in

de kwaliteiten van de auto, als die goed gebruikt wordt.

Over de korte afstanden is er een gigantische markt voor de fiets. Dat er niet massaal gefietst wordt, heeft te maken met de erbarmelijke omstandigheden waarin dat moet gebeuren. Het is verbazend dat er in Antwerpen nog zo veel gefietst wordt. In Brussel is het veel veiliger voor fietsers, er vallen weinig doden – misschien ook wel omdat er weinig fietsers zijn.

Een eerste belangrijk probleem is dus dat de mensen denken dat fietsen onveilig is. Een tweede groot probleem is het imago van de fiets. De fiets wordt vaak over het hoofd gezien. Mensen die een bepaald vervoermiddel gebruiken, hebben weinig kennis van de andere modi. Een belangrijk vooroordeel ten aanzien van de fiets is dat het alle dagen zou regenen, terwijl het slechts 6 percent van de tijd regent en dan nog voornamelijk 's nachts. Vanuit de auto lijkt het ook altijd koud, omdat men geen energie verbruikt.

We moeten optornen tegen de gigantische reclamecampagnes van de autowereld. Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid promoot het gebruik van de fiets wel, maar er is een grotere inhaalbeweging nodig. De fiets heeft een aantal zeer sterke punten. Onder andere via het toerisme ontdekken meer en meer mensen het belang ervan.

Onze langetermijnvisie over een mogelijk algemeen mobiliteitsbeleid van de overheid, is heel goed weergegeven door de heer Zuallaert. Wil er op lange termijn iets veranderen, moeten er echter op korte termijn een aantal maatregelen genomen worden ten voordele van de fiets. De fietspaden op de Vlaamse gewestwegen zijn vaak in slechte staat en soms is er helemaal geen fietspad. Toch zijn er heel wat fietspaden in aanbouw en er zijn ook goede voorbeelden.

Positief is ook dat de minister meer middelen ter beschikking zal stellen. Dit zal echter onvoldoende zijn om op korte termijn alle gewestwegen van fietspaden te voorzien. Dit verlangen we ook niet. We vragen wel dat gewestwegen met veel scholen of veel winkels, prioriteit krijgen. Uit cijfers van het Departement Onderwijs blijkt dat 380.000 kinderen dagelijks naar school fietsen, vaak langs levensgevaarlijke wegen. Indien we meer fietspaden aanleggen, zal het aantal kinderen dat met de fiets naar school gaat, nog stijgen. We kunnen zo de vicieuze cirkel doorbreken van ouders die hun kind met de auto naar school brengen, omdat het verkeer te gevaarlijk is en zo zelf een bijdrage leveren aan het verhogen van dit gevaar.

In woonbuurten moeten fietsstallingen beschikbaar zijn. Een argument van mensen in steden tegen de fiets is vaak dat zij die thuis niet kunnen stallen.

We pleiten dan ook om hiervoor een luikje vrij te maken bij de mobiliteitsconvenants. Dit is één van de sleutels om te komen tot een hoger fietsgebruik. Ook de kwaliteit van de fietsen zal dan verbeteren. In Leuven bijvoorbeeld fietsen de meeste studenten met een wrakke fiets, omdat de kans dat een goede fiets gestolen wordt zeer groot is.

Op korte termijn moet er ook normen, een soort lastenboek voor fietsinfrastructuur komen. Er bestaan immers geen vaste richtlijnen over de breedte van fietspaden en het gebruik van materialen. Over betonklinkers kan men moeilijk fietsen, omdat ze gemakkelijk verzakken. Ze zouden moeten vervangen worden door beton of asfalt.

De Fietsersbond levert heel wat diensten en beschikt eigenlijk niet over de nodige middelen. Wij zijn een organisatie in financiële nood. We kunnen ons niet laten erkennen en subsidies krijgen, omdat we niet thuishoren onder een bestaand label. We zijn geen milieuorganisatie, geen culturele organisatie. We pleiten dan ook voor het oprichten van een mobiliteitsraad.

Er moeten campagnes georganiseerd worden om ons draagvlak te vergroten. De week van de zachte weggebruiker is daar een goed voorbeeld van. Wij zouden echter liever spreken over de week van de slimme weggebruiker.

In het voorjaar van 2000 zal er een fietshuis geopend worden. Dit zal een soort bedrijvencentrum over de fiets zijn waarin zowel overheid als privépartners participeren. Zo willen we de verbruiker informeren. Dit kan eventueel gelinkt worden aan een mobiliteitswinkel.

Op middellange termijn moet er een algemeen fietsbeleid komen. Naar Nederlands en Engels voorbeeld moet er gewerkt worden aan een masterplan dat alle aspecten omhelst. Op Vlaams niveau moet er een werkgroep in het leven worden geroepen die werkt aan een algemeen plan voor het fietsbeleid. Op federaal vlak is men daar ooit mee begonnen, maar de plannen zijn in een of andere lade beland. Ik denk dat het Vlaamse niveau meer kans op slagen heeft.

Op lange termijn moeten we zorgen voor meer cijfers en studies. In tegenstelling tot Nederland beschikken wij over weinig mobiliteitsgegevens. Deze zouden de discussie nochtans kunnen voeden.

We hebben zelf een totaalplan, of tenminste een opsomming van wat een totaalplan zou moeten zijn. Ik zal het aan de voorzitter overhandigen.

De heer Jozef Foubert : Wij komen op voor het recht van de kinderen om opnieuw op straat te spelen, voor het recht van oudere mensen om op straat te komen. Het is betreurenswaardig dat veel ouderen niet meer durven de straat op te gaan, vooral wegens de verkeersonveiligheid. Ook wij stellen een gebrek aan cijfermateriaal vast.

Ik heb echter ook goed nieuws. Samen met de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen, de Bond van Grote en van Jonge Gezinnen, de Katholieke Bond voor Gehandicapten en KWB als actieve medewerkers, plus de passieve medestanders zoals de Fietsersbond, zijn we erin geslaagd de richtlijn van de procureurs-generaal te wijzigen die zegt dat men tot 50 kilometer per uur te snel mag rijden door een woongebied. Dit komt – zij het gedeeltelijk – tegemoet aan onze wensen.

Ook wij zijn een arme vereniging. We hebben zelfs geen leden. We hebben een korte tekst geschreven die wij aan de voorzitter zullen overhandigen.

Welke zijn onze prioriteiten ? Het aantal voetgangers-ongevallen moet tegen 2005 gehalveerd worden. Eigenlijk moet het aantal verkeersslachtoffers tout court gehalveerd worden. In 1996 vielen er 1.046 verongelukte of zwaargewonde voetgangers te betreuren. Dit cijfer moet naar beneden, zonder dat het aantal voetgangers zakt. Minister Baldewijns wou dat het aantal verkeersdoden in 2002 40 percent lager zou zijn dan in 1990. Het aantal gewonden wou hij met 33 percent terugbrengen. Ons streefdoel is dus realistisch. In Nederland heeft men dit cijfer overigens al bereikt en streeft men naar een verdere daling.

Er is een aantal dringende maatregelen nodig. De snelheid moet op korte termijn dalen. Een automobilist denkt niet na over de vraag hoe gevaarlijk snelheid eigenlijk wel is. Daarom willen wij de elektronische snelheidsbegrenzer invoeren tegen het jaar 2005.

Justitie en politie moeten handhaving ernstig nemen. De ministers van Verkeer en Justitie moeten op korte termijn samenwerken. Bovendien moet het aantal voetgangersgebieden, autovrije zones, woonerven, en zone 30-gebieden uitgebreid worden.

Er is behoefte aan een goed voetgangersnetwerk. Dit betekent een comfortabele loopzone van minstens anderhalve meter breed en twee meter twintig hoog. Bovendien moet die loopzone vrij zijn van hindernissen zodat ook gehandicapten er gebruik van kunnen maken. Wij beschouwen hen als volwaardige voetgangers. Ik zal u een brochure geven met alle vereiste maten zodat de voetpaden ook voor rolstoelgebruikers toegankelijk zijn.

Voorts eisen wij de mogelijkheid om veilig en comfortabel over te steken. De groentijd moet ook voor ouderen en gehandicapten lang genoeg zijn. Iedere burger betaalt voor de autosnelwegen die echter niet gebruikt mogen door fietsers of wandelaars. Mogen wij dan niet aan de automobilist vragen de snelheid te minderen in woongebieden, zodat iedereen veilig kan oversteken ?

Alle voorzieningen als winkels, bureaus, gemeentelijke diensten en ziekenhuizen zouden te voet bereikbaar moeten zijn vanuit de woongebieden. Hoeveel ziekenhuizen bevinden zich niet langs een autosnelweg ? We eisen ook dat alle bestaande wetten en voorzieningen voor voetgangers worden nageleefd. Bouwwerken moeten van een doorgang voorzien worden. Gemeenten moeten aannemers van grondwerken stimuleren om samen te werken zodat de voetpaden niet nodeloos opengebroken hoeven te worden.

Er is nood aan beleidscoördinatie. Infrastructuur, wetgeving, justitie, handhaving en preventie moeten op alle verschillende niveaus op elkaar worden afgestemd. Dit is onmogelijk zonder de samenwerking van alle betrokkenen.

Wij zijn voorstanders van een campagne die te voet gaan bevordert. Dit is de meest natuurlijke manier van zich voortbewegen, het is economisch en cultureel verantwoord en gezond. Vandaar dat voetgangersverkeer ook stevige economische en culturele steun verdient. Helaas maakt het moorddadig verkeer te voet gaan gevaarlijk en ongezond.

Het gaat zeer dikwijls om overtollig verkeer. Zo verhoogt het verlangen van de ouders om hun kinderen voor de schoolpoort af te zetten de onveiligheid enorm. Mensen die in hun wagen duiken om in de fitnesscentra te gaan fietsen of wandelen, brengen het milieu en de gezondheid van anderen onnodig in gevaar. Ook in het woon-werkverkeer is er heel wat overtollig autogebruik. Dit moet worden herbekeken. Een efficiënt openbaar vervoer

zou de rol van veel auto's kunnen overnemen. De overheid moet op dit vlak het voorbeeld geven. Nochtans is er slechts een klein aantal gezagsdragers dat de fiets gebruikt of te voet gaat.

De Voetgangersbeweging vraagt dat de gemeenten een Europees Handvest zouden goedkeuren en naleven. We stuurden dit Handvest, goedgekeurd door het Europees Parlement, tien jaar geleden naar alle gemeenten, maar tot op heden heeft nog geen enkele gemeente gereageerd. Dit kan nog gebeuren en eventueel gepaard gaan met het onderschrijven van een convenant waarbij de gemeente zich met deskundig geplande inzet verbindt om goede voetgangersvoorzieningen te realiseren, met inspraak van alle betrokkenen. De gemeenten mogen ook geen geld verdienen door voetpaden onveilig te maken, bijvoorbeeld door taksen te innen op reclameborden of terrassen die de hele stoep innemen. Voorzieningen voor auto's, zoals wegwijzers en parkeermeters, moeten op de rijweg worden geplaatst.

Verder vragen we een doorgedreven strijd tegen de verkeersarmoede. Het tegengestelde van mobiliteit is isolement. Heel wat groepen, vooral werklozen, senioren en mensen met een handicap leven nu al geïsoleerd. Oorzaken daarvan zijn de schrik voor het razende en agressieve verkeer in de woongebieden en het niet kunnen betalen van de kosten van het openbaar vervoer.

Een prijs kleven op de verschillende maatregelen is niet gemakkelijk. We stellen vast dat 1.046 voetgangers – met de fietsers erbij gaat het om 2.339 mensen – dood of gewond zijn door het verkeer. Nochtans berokkenen deze personen normaal gezien geen schade aan anderen, ze vervuilen het milieu niet en bieden alternatieven voor het huidige verkeersinfarct. Deze doden en gewonden betekenen voor ons land een enorme kost. De cijfers van de Bond voor Beter Leefmilieu uit 1989 illustreren dit : in het totaal gaat om 135,4 miljard frank productieverlies, morele en materiële schade, verzekeringskosten, enzovoort. Het halveren van het aantal verkeersslachtoffers zou dan ook minder uitgaven betekenen voor de schatkist.

Momenteel wordt 40 percent van het aantal processen-verbaal geseponeerd. Het overnemen van de Nederlandse wet-Mulder evenals het verbaliseren van alle verkeersovertredingen zouden eveneens voor heel wat inkomsten zorgen. Men zou ook bepaalde overtredingen, zoals het parkeren op voet- en fietspaden, als zware overtredingen kunnen bestempelen. De overtreders dienen bijscholing te volgen en het rijbewijs wordt ingetrokken bij herhaaldelijke overtredingen. Ten slotte zou het duurder maken van de benzine- en dieselprijzen de schatkist gevoelig spijzen.

De heer Ward Beysen : Vooreerst wil ik wel even vermelden dat ik heel veel te voet ga en de zorgen van de zwakke weggebruiker ken. Welke houding neemt u aan ten opzichte van de dubbele rijmogelijkheid van fietsers in straten met eenrichtingsverkeer ? Moet dit in alle omstandigheden mogelijk zijn ? De situatie lijkt me soms nogal gevaarlijk.

De heer Johan Malcorps : Hoeveel bedragen de kosten voor het aanpakken van de zogenaamde zwarte punten in verband met fietspaden concreet ? Voor Antwerpen bijvoorbeeld zou het aan het huidige ritme tot 2015 duren vooraleer men alleen nog maar de 59 prioritaire fietspaden zou hebben aangelegd. Betekent dit dat de 400 miljoen frank extra voor het onderhoud van de fietspaden niet voldoende is ? Men zegt vaak dat fietspaden goedkoop zijn, maar in de praktijk blijkt dat wel tegen te vallen.

De federale overheid heeft een versoepeling van de zone 30-regeling ingevoerd. Hoe evalueert u dit ? Moeten we niet meer denken aan de zogenaamde woonerfzones om de verkeersleefbaarheid te bevorderen ?

De elektronische snelheidsbegrenzing is een mooi principe. Hoe ziet u dit echter concreet ? Het eenvoudigste is om deze begrenzer in de auto in te bouwen. Maar er is ook besturing van buitenaf mogelijk. Wat bedoelt u precies ? Het invoeren van de elektronische snelheidsbegrenzer veronderstelt dat er enorm veel investeringen naar de autowegeninfrastructuur gaan. De vraag rijst dan ook wat er voor ons prioritair is : de bescherming van de zachte weggebruiker of het aanleggen van elektronische autosnelwegen om de autodoorstroming te verbeteren ?

De heer Michel Doomst : Gemeenten zijn de ideale gesprekspartners waar het gaat om verplaatsingen over korte afstand. Is het niet aangewezen om meer planmatig te werken, met aandacht voor prioriteiten ? Momenteel wordt er te vaak ad hoc gewerkt, bijvoorbeeld naar aanleiding van een ongeval. Een samenwerking tussen gemeenten en gewest is aangewezen.

De heer Jan Verschooren : We staan positief tegenover de mogelijkheid om fietsen tegen de richting in in eenrichtingsstraten mogelijk te maken. Dit moet echter de regel zijn en een verbod voor fietsers de uitzondering. Zo worden automobilisten

hieraan gewend gemaakt. Het is belangrijk dat ook fietsers de kortste weg kunnen volgen.

Werken rond zwarte punten is soms gevaarlijk : bepaalde sterke actiegroepen halen hun slag thuis. De enige oplossing is een algemeen mobiliteitsplan. Sommige zwarte punten zijn trouwens niet zichtbaar, bijvoorbeeld omdat er geen fietsers zijn aangezien het er te gevaarlijk is. De huidige 400 miljoen frank die wordt vrijgemaakt is positief, maar nog onvoldoende.

De heer Johan Malcorps : Het is belangrijk om te berekenen hoeveel geld nodig is om de meest gevaarlijke zwarte punten weg te werken. Er zal ongetwijfeld meer dan 400 miljoen frank nodig zijn.

De heer Jan Verschooren : Momenteel wordt ongeveer 1 miljard frank uitgetrokken voor fietsvoorzieningen. Dit bedrag moet zeker worden verdubbeld. Op termijn worden deze investeringen terugverdiend.

De invoering van zones-30 is op zich positief, maar is onvoldoende. Het mag geen alibi zijn om geen andere maatregelen te nemen.

Een elektronische snelheidsbegrenzer is niet prioritair. Als er teveel energie wordt in gestopt, zullen er negatieve effecten zijn op lange termijn.

De heer Jozef Foubert : Over het gebruik van eenrichtingsstraten moet verder worden nagedacht. Zo moet er rekening mee worden gehouden dat deze straten onder meer ook door blinden worden gebruikt. Er moet overleg worden gepleegd tussen de verschillende verenigingen. Dit ontbreekt momenteel. Het 'Totaal Plan Voetgangers en Fietsers' waaraan gedurende ongeveer één jaar heel hard gewerkt is door veel betrokken groepen op alle niveaus, voorzag in dit overleg. Spijtig genoeg is van dit plan niets meer te bespeuren.

Elektronische snelheidsbegrenzers hebben heel wat voordelen. Een studiedag die we samen met de VZW Langzaam Verkeer organiseerden, maakte dit duidelijk. Bij het uittesten van dit systeem waren veel automobilisten enthousiast, wat zelden voorkomt als het op snelheidsremming aankomt.

Er zijn meer statistische gegevens nodig omtrent zwarte punten. We zullen dit probleem aankaarten bij de regering.

De voorzitter : Wij danken alle genodigden en alle andere aanwezigen voor hun medewerking.

Vergadering van donderdag 29 oktober 1998

Hoorzitting met de heer Johan Vanderheyden, directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer ; de heer Fons De Neve en mevrouw Linda De Boeck, directeur en attaché studiedienst Bond van Grote en van Jonge Gezinnen (BGJG)

De voorzitter : We luisteren vandaag naar twee verschillende organisaties : de Bond van Grote en van Jonge Gezinnen en de administratie Wegen en Verkeer. Onze eerste gast is de heer Johan Vanderheyden.

De heer Johan Vanderheyden : Ik zal de rol van de administratie Wegen en Verkeer in de mobiliteit verduidelijken. In zijn nota "Nu beslissen of later stilstaan" refereerde minister Baldewijns al aan het Strategisch plan Toegankelijk Vlaanderen, waarin naar onze taak verwezen wordt. Onze taken kunnen als volgt samengevat worden : onderhoud, aanleg en exploitatie van de wegen, exploitatie- en investeringskredieten van De Lijn en exploitatie- en investeringskredieten van de regionale luchthavens in Deurne en Oostende.

Het is voor ons belangrijk dat de automobiliteit wordt teruggedrongen, onder meer door een beter gebruik van de bestaande infrastructuur. Een duurzame mobiliteit vereist naast de afremming van de groei van de automobiliteit, een beter gebruik van de bestaande capaciteit, en tevens aanleg en onderhoud. Door onze ingrepen willen we resultaten bereiken op het vlak van de doorstroming, milieu en verkeersveiligheid.

Op het vlak van de capaciteit werken we aan de verkeersbeheersing en het bevorderen van de doelgroepen. Door de bestaande infrastructuur beter te benutten verbetert de doorstroming en het milieu. Dit draagt ook bij tot het beperken van de automobiliteitsgroei. We kunnen ook gegevens in real time verwerken zodat we onmiddellijk de gepaste maatregelen kunnen treffen. Bovendien werken we aan een verkeerscentrum in Antwerpen om gegevens te verzamelen. We denken ook aan het verzamelen van meteogegevens.

Om het verkeer beter te beheersen treffen we technische, infrastructurele en organisatorische maatregelen. Onder de technische maatregelen vallen alle verkeersgeleidingssystemen, zoals snelheidsbeperkingen, veranderbare signalisatieborden of toeritdosering. In 1999 wil men dit uitbouwen op de ring rond Antwerpen. Volgens ons is het ook nodig dit op de ring rond Brussel te doen, evenals op alle wegen die erop aansluiten. Op bepaalde autosnelwegen werden al veranderbare borden geïnstalleerd. Dit alles bevordert de doorstroming en beperkt het aantal ongevallen.

Ook onder de technische maatregelen vallen alle informatiesystemen die moeten toelaten de wegencapaciteit maximaal te benutten. Voorbeelden daarvan zijn de verkeersinformatie over de radio en een dynamisch route- en reisbegeleidingssysteem. Een derde technische maatregel is het voertuigengeleidingssysteem dat de taak van de chauffeur gedeeltelijk automatiseert. Men is bezig die systemen te ontwikkelen. Voorbeelden daarvan zijn systemen die snelheid en afstand bewaken. Als men erin slaagt te communiceren tussen het voertuig en de infrastructuur zal de capaciteit nog verhogen omdat we zo aan een homogene snelheid zullen kunnen rijden. We verwachten dat dit systeem pas operationeel zal zijn na 2010.

Een tweede reeks maatregelen heeft betrekking op de infrastructuur. Er moet worden gewerkt aan de vormgeving, inrichting en uitrusting van wegen. Zo kan de vormgeving van bepaalde knooppunten worden aangepast : bijvoorbeeld de aansluiting van de R4 aan de E40 in Merelbeke. Er kan ook gewerkt worden aan de herindeling van het dwarsprofiel en aan het gebruik van vluchtstroken voor openbaar vervoer en carpoolers. Hiertoe moet de verkeerswetgeving wel worden aangepast : er moet een nieuw verkeersbord voor worden ontwikkeld. Voorts moet aandacht worden besteed aan de herinrichting van doortochten door de bebouwde kom.

Een derde reeks maatregelen betreft de organisatie. Zo moet aan incidentmanagement worden gedaan. Het tijdsverloop tussen een incident en de aanpak ervan moet verkleinen. Hiertoe kunnen afspraken gemaakt worden met de verzekeringsmaatschappijen. Het inhaalverbod voor vrachtwagens wordt over het algemeen positief onthaald. Uit een eerste evaluatie blijkt dat de snelheid op de verschillende rijstroken er homogener door wordt. Dit zorgt voor een betere doorstroming.

Er moet aandacht worden besteed aan de bevordering van doelgroepen, onder meer door herinrichting van de doortochten en via initiatieven waarbij het openbaar vervoer langs een eigen bedding wordt geleid. Bovendien kunnen de verkeerslichten beïnvloed worden ten voordele van het openbaar vervoer. Ongeveer 750 kruispunten worden daarop voorbereid : voor 200 kruispunten zijn de werken al in uitvoering. Ten slotte kan gewerkt worden aan de invoering van een groene golf.

Ook op het gebied van aanleg en onderhoud zijn er heel wat mogelijkheden. Zo kunnen ontbrekende schakels worden aangelegd met het oog op een continu functioneel wegennet ; de bestaande wegen kunnen worden geoptimaliseerd door verbreding en omvorming. De doorstroming en de verkeersveiligheid zullen daardoor worden bevorderd. De voorrang moet in elk geval gaan naar de ontsluiting van de zeehavens en de luchthaven van Zaventem. Er moeten voorts fiets- en voetpaden worden aangelegd, onder meer langs gewestwegen buiten de bebouwde kom, in het kader van fietsroutenetwerken. Doortochten kunnen worden heringericht. Beter onderhoud leidt tot meer veiligheid en een betere doorstroming. Wegwerkzaamheden zijn echter verantwoordelijk voor ongeveer 10 percent van de files. Daarom moet beter materiaal worden gebruikt, bijvoorbeeld duurzame wegmarkeringsproducten. Op drukke snelwegen moeten de werken 's nachts of tijdens het weekend plaatsvinden. Wanneer wegenwerken vlugger worden uitgevoerd dan voorgeschreven in het bestek, kan een bonus worden toegekend. Afsluiting van snelwegen mag niet worden uitgesloten, mits voor voldoende alternatieven en een behoorlijke communicatie met de weggebruiker wordt gezorgd. Er moet op tijd worden ingegrepen volgens een pavement management system, dat de nodige ingrepen kan voorspellen voorafgaandelijk aan de degradatie. De wegen moeten worden gehercategoriseerd in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De groei van de mobiliteit moet worden afgeremd. Prijsbeleid behoort niet tot onze bevoegdheid. Er moet worden gewerkt aan vervoersmanagement. In elke buitenafdeling van de administratie helpt een medewerker bij het opstellen van bedrijfsvervoerplannen. De huidige werkwijze heeft echter onvoldoende resultaat. Een meer dwingende aanpak is wellicht aangewezen. Ook op het federale niveau worden ter zake initiatieven genomen. Een groot percentage van de vrachtwagens rijdt zonder lading : daarom moeten de ritten beter worden georganiseerd. Vrachtwagenvervoer tijdens de daluren, zoals een firma als Colruyt die nu al organiseert, moet worden bevorderd.

In overleg met de administratie Waterwegen en Zeewezen trachten we overslagfaciliteiten tussen waterweg, spoor en weg te voorzien. We moeten nog bespreken wat de optimale inplantingsplaatsen zijn. We pogen voor het openbaar vervoer eigen beddingen te voorzien. We zullen ook instaan voor het voorzien van de aanduidingen op de autosnelwegen voor de parkeer- en rijparkeerterreinen.

We hebben een lijst met de mogelijke nieuwe inplantingsplaatsen voor carpoolingparkeerterreinen opgesteld. Momenteel overleggen we met de administratie Ruimtelijke Ordening om de nodige vergunningen te verkrijgen. Ondertussen loopt een contract om een carpoolingdatabank op te stellen. Via de mobiliteitsconvenants wordt van de gemeenten verwacht dat zij een parkeerbeleid voeren dat aansluit bij het openbaar vervoer.

Welke instrumenten staan ons ter beschikking ? Er is een ondersteuning van de mobiliteitscel van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. De mobiliteitsconvenants laten toe om overleg te organiseren met de verschillende lokale overheden en alle betrokken actoren. Dit is de aanzet tot een geïntegreerd beleid. Verder beschikken we over multimodale modellen waardoor we de gevolgen op de verkeersstromen en de mogelijkheden van bepaalde oplossingen kunnen testen. In Antwerpen was dit de basis voor het opstellen van een masterplan.

We hebben ook behoefteanalyses gemaakt om op een objectieve manier de projecten te selecteren met het grootste maatschappelijk belang. Het gaat dan vooral over doortochten, fietspaden en structureel onderhoud. Ook het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is voor ons een belangrijke basis. Het realiseren van alle projecten zal een grote financiële inspanning vragen van alle partners. Het is dus belangrijk dat alles optimaal gecoördineerd wordt. Onze administratie is bereid deze rol op zich te nemen.

De administratie dringt aan op het snel realiseren van verkeersbeheersingssystemen op de ring rond Antwerpen en Brussel met inbegrip van de aansluitende autosnelwegen. Daarnaast moeten sommige wegen geoptimaliseerd worden of uitgebouwd tot autosnelwegen. We pleiten voor een geïntegreerd beleid waarbij wij een voortrekkersrol willen spelen.

De heer Carl De Caluwé : Ik hoor dat men nog ongeveer 500 doortochten moet herinrichten. Hoe groot is het budget hiervoor ? Wat is de timing ervan ? Er zijn voor de keuze van deze doortochten een aantal criteria uitgewerkt. Door de weging van de verschillende criteria zullen het grootste deel van deze doortochten gerealiseerd worden in de stedelijke gebieden. Is dit juist ? Hoe gebeurt de evaluatie ?

Welk bedrag is voorzien voor de missing links ? U zegt dat voorrang gegeven wordt aan de lucht- en zeehavens. Welke andere criteria worden gehan-

teerd ? Wat verstaat u precies onder missing links, gaat het in de eerste plaats om economische redenen of om veiligheidsmotieven ?

Voor structureel onderhoud wordt bijkomend ongeveer 1 miljard frank vastgelegd. Heeft men, bij de vastlegging van deze middelen, rekening gehouden met de resolutie van het parlement terzake ? Hoe wordt de verdeling van de middelen bepaald ?

U heeft gepraat over een aantal experimenten zoals de groene golf. Is dit gebonden aan studies of aan de convenants ? Hoe worden hier de prioriteiten bepaald ?

De heer Michel Doomst : Is er voldoende overleg tussen de verantwoordelijken voor de wegen en de verantwoordelijken voor het openbaar vervoer ? Zal de huidige achterstand in het onderhoud van de wegen leiden tot een volledige blokkering van de wegen ? Zo ja, wat kan u hiertegen doen ?

Is het waar dat men nogal huiverig staat om investeringen te doen in de buurt van Brussel ? Toch lijkt het mij dat men met minimale ingrepen al een serieuze verbetering zou kunnen realiseren op de ring. Men zegt dat er 400 miljoen frank uit de middelen van Vesoc voorzien zou worden voor de aanleg van fietspaden. Zijn deze Vesoc-middelen niet bedoeld voor tewerkstelling ?

De heer Johan Malcorps : Hebt u enig idee van de kostprijs van de verschillende oplossingen, zoals de elektronische autosnelwegen ? Ik veronderstel dat het nodig zal zijn om dergelijk systeem in te voeren voor rekeningrijden. Is dit haalbaar ? Zal het een alternatief bieden ?

Is het mogelijk de lijst van de mogelijke inplantingsplaatsen van carpoolparkings ter beschikking te stellen ? Hoe komt deze lijst tot stand ? Is het ook mogelijk om inzage te krijgen in de behoeftenanalyses en het fysiek programma ? Slechts als wij deze ter beschikking krijgen, kunnen we op een objectieve manier de prioriteitenlijsten van de gemeenten bekijken.

De heer Leonard Quintelier : Het RSV stelt een primair net met wegen van categorie twee op. Bepaalde wegen van dit statuut doorkruisen kernen van gemeenten. Daar moet er een afweging gemaakt worden of men een ringweg of een doortocht aanlegt. Op welke wijze maakt men die afweging ?

De aanleg van een rond punt creëert vaak meer gevaren voor de fietser dan een klassiek kruispunt met lichten. Zijn er andere opties die veiliger zijn voor de fietsers ?

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Er worden ons hier een aantal projecten voorgespiegeld, onder meer in verband met de doorstroming van het openbaar vervoer. Daaraan wordt gewerkt. De heer Vanderheyden geeft het expliciete voorbeeld van Asse, namelijk de N9. Volgens De Lijn is dit nog verre toekomst en zijn er daaromtrent nog geen concrete plannen. Hoe verschillend is uw perceptie ? Op welke termijn ziet u de realisatie van eigen beddingen en verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer ?

Hoe is de bevoegdheidsverdeling voor de ring rond Brussel geregeld ? Is dit de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest of van de 3 gewesten ? Hoe verloopt de samenwerking ?

Een deel van de oplossing van het mobiliteitsprobleem is dat mensen voor korte afstanden meer de fiets gaan gebruiken. Volgens de Fietsersbond is er vooral een imagoprobleem. Dit is voor een stuk te wijten aan de kwaliteit van het fietspad. Fietspaden zijn vaak niet beschermd en het onderhoud van de wegen gebeurt vaak ten koste van het fietspad, bijvoorbeeld bij het sneeuwruimen. Brede fietspaden lijken dan weer meer op een ‘cakewalk’. Is het niet mogelijk dat ingenieurs het comfort van de zwakke weggebruiker prioriteit gaan geven op dit van de automobilist ?

Er bestaat een lijst van carpoolparkings. Denkt u ook aan fietsstallingen aldaar ?

De kostprijs van de spoorvorming op de weg is hoog. Wiens verantwoordelijkheid is dat ? Hoe wordt de som verhaald op de aanlegger van de weg ? Hoe kan men voorkomen dat de spoorvorming al zeer snel, vaak na 2 tot 3 jaar, optreedt ?

De oorzaak van de overstromingen ligt voor een stuk in het feit dat het water minder in verharde oppervlakten kan doordringen. Welke aandacht wordt er besteed aan de opvang van regenwater langs de wegen ?

De heer Johan Vanderheyden : Volgens onze raming zouden 500 doortochten heringericht moeten worden. De kostprijs daarvan bedraagt 7,7 miljard frank. Het is moeilijk te zeggen op welke termijn dit moet gebeuren. Dit is afhankelijk van het budget en de verdeling ervan over de verschillende domeinen. De prioriteiten worden bepaald op basis van een behoeftenanalyse. Wat de ontbrekende schakels betreft hebben we nog geen methode om

op een vrij objectieve manier prioriteiten vast te stellen. Multimodale modellen kunnen ons daarbij helpen en aangeven waar het eerst moet worden ingegrepen. Ik denk dat de zeehavens en de luchthaven het eerst moeten worden bediend.

De prioriteiten voor het onderhoud van de wegen worden bepaald op basis van een behoeftenonderzoek. Volgens een studie hebben we de eerste 3 jaar 5,6 miljard frank en nadien jaarlijks 5,3 miljard frank nodig om de achterstand in te halen. We weten momenteel hoeveel kilometers weg er slecht aan toe zijn. We willen dit jaar na jaar gaan beperken en op basis daarvan bepalen hoeveel geld er nodig is.

De spoorvorming is te wijten aan de overbelasting van de vrachtwagens. Momenteel worden overtredingen vastgesteld door de rijkswacht. Ik pleit er echter voor dat ons personeel deze zou kunnen vaststellen en dat de boetes zouden terugvloeien naar het Vlaams Infrastructuurfonds. Daarnaast wordt de spoorvorming ook veroorzaakt door een nieuw type banden die een hogere druk op de weg uitoefenen waardoor er sneller sporen worden gevormd. We proberen daarop te reageren door de samenstelling van het asfalt aan te passen en te verbeteren. Verder dienen de controles op de wegenwerken niet alleen door de overheid maar ook door de aannemer te worden uitgevoerd. Dit past allemaal in het zogenaamde kwaliteitsplan.

Een zwak punt is inderdaad het overleg tussen het openbaar vervoer en de wegenadministratie. Er is wel al verbetering. Zo bespreken we jaarlijks samen onze programma's. Verder hebben we in Antwerpen en Oost-Vlaanderen regelmatig contact met De Lijn, de stadsdiensten en de NMBS om gezamenlijk oplossingen te zoeken. Maar het overleg kan nog verbeterd en meer gestructureerd verlopen.

De ring rond Brussel is voor 95 percent een Vlaamse bevoegdheid en voor 5 percent de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De verbetering en het onderhoud van de wegen is dus hoofdzakelijk de taak van het Vlaamse Gewest. We werken er aan om het overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren.

Er staan 300 miljoen frank aan Vesoc-middelen ingeschreven op de begroting van de administratie Wegen en Verkeer. Honderd miljoen frank gaat naar de begeleiding van de laaggeschoolden en twee jaar na elkaar telkens 200 miljoen frank naar onderhoud van de fietspaden.

Ik ga akkoord dat de kwaliteit van sommige fietspaden te wensen overlaat. We doen inspanningen om deze te verbeteren. Ik heb in elke afdeling een verantwoordelijke fietsambtenaar aangesteld die de collega's op dit punt moet begeleiden.

Wat de carpoolparkings betreft hebben we een lijst met mogelijke plaatsen opgesteld. In het kader van het Gewestplan is het inplanten van dergelijke parkings niet altijd mogelijk op dit ogenblik.

We kunnen niet antwoorden op de vraag hoe hoog de kosten voor elektronische wegen kunnen oplopen. We hebben hierover geregeld contacten met collega's in het buitenland. We zitten nog in een studiefase, maar dit is een alternatief dat we zeker niet laten vallen.

Of de ronde punten een gevaar betekenen voor fietsers, is een discussiepunt. Het doel van deze ronde punten is het afremmen van de snelheid. Daardoor wordt het gevaar voor de fietser in elk geval kleiner. Op basis van een evaluatie van de uitgevoerde ronde punten willen we verbeteringen aanbrengen. Zo willen we onder meer uitmaken of het veiliger is de fietspaden binnen of buiten de ronde punten aan te leggen. Men kan dit vergelijken met het gebruik van drainerend asfalt. Bij vriesweer heeft dit een aantal nadelen, maar de andere 300 of 350 dagen van het jaar heeft het voordelen omdat er minder hinder is van opspattend water.

Waar mogelijk gaan we proberen de grachten meer te promoten dan de rioleringen. Het zijn vaak de aangelanden die vragen de grachten in te buizen. We gaan dat steeds vaker weigeren. Bij de herinrichting van de wegen voeren we ook een scheiding van het rioleringsstelsel door : het oppervlaktewater wordt van het afvalwater gescheiden. Ik spreek hier vooral over de gewestwegen.

De heer Johan Malcorps : Heeft de administratie Wegen al ooit bestudeerd hoe verontreinigd het water is dat afspoelt van de snelwegen ?

De voorzitter : Deze vraag doet niet ter zake in een discussie over mobiliteit. Ik ben ervan overtuigd dat de administratie Wegen wel bereid is deze discussie te voeren in een andere commissie.

We bedanken de heer Vanderheyden voor zijn tussenkomst. We geven nu het woord aan de twee vertegenwoordigers van de Bond van Grote en van Jonge Gezinnen (BGJG).

De heer Fons De Neve : We juichen het toe dat men er stilaan een gewoonte van maakt de gezinsorganisatie een stem te geven in dit parlement.

Onze voorstellen worden gedragen door een brede groep van gezinnen. Voor het opstellen van onze beleidsprojecten doen we vaak enquêtes bij onze leden. Het mobiliteitsvraagstuk heeft daarin een zeer belangrijke plaats. Ook in onze 1.100 lokale afdelingen ervaren we dat de gezinnen daarmee bezig zijn. Van de politici verwachten ze een structurele oplossing voor deze problematiek.

Mobiliteit is een complex probleem. Wij zijn geen mobiliteitsexperten, we willen vooral vanuit het standpunt van de gezinnen een aantal accenten leggen die belangrijk kunnen zijn bij de uitwerking van een mobiliteitsplan, wat dan toch de bedoeling is van deze commissie.

Vaders en moeders met schoolgaande kinderen ervaren de stress van de files en van de slechte aansluitingen van het openbaar vervoer. Daardoor moeten kinderen 's morgens vroeger uit bed en moeten ze 's avonds langer bij de oppas blijven. Wanneer de kinderen dan toch te voet of met de fiets naar school gaan, dan vragen de ouders zich dagelijks met een bang hart af of ze wel veilig op school of weer thuis zullen raken. Als er een gezin weggemaaid wordt door het verkeer, komen gezinnen op straat. Aan de andere kant zijn het ook die gezinnen die het probleem mee veroorzaken : ze hebben één of zelfs twee auto's nodig. Dit heeft zware financiële consequenties. De gezinnen die zich geen auto kunnen aanschaffen moeten wel leven met de onveiligheid van het verkeer en met het gebrek aan een voldoende frequent en betaalbaar openbaar vervoer.

Uit enquêtes blijkt dat de grootste zorg van de gezinnen een veilige en groene omgeving is waar nog plaats is voor spelende kinderen. Ik hoop dat u deze bekommernis deelt in uw zoektocht naar oplossingen.

Het is onze bedoeling een aantal aandachtspunten en voorstellen naar voren te schuiven. Het is een goede zaak dat het debat volop aan de gang is en dat er voorstellen worden gedaan die dicht aanleunen bij die van ons.

Een goed beleid moet het mobiliteitsprobleem in de eerste plaats beheersen. De onveiligheid kan ingedijkt worden door het autogebruik te beperken. Daarvoor moet geïnvesteerd worden in collectief vervoer en verkeersinfrastructuur die snel verkeer ontmoedigt op plaatsen waar veel gezinnen met kinderen komen of wonen.

We hebben drie concrete voorstellen. Op korte termijn pleiten wij voor concrete overheidsengagementen. Tegen het einde van de volgende regeerperiode zou een bepaald aantal dorps- en stadskernen en schoolbuurten die niet langs doorgangswegen liggen moeten worden ingericht als zone-30. We zouden er een resultaatsverbintenis aan kunnen koppelen.

Op middellange termijn zou gevraagd kunnen worden alle scholen, dorps- en stadskernen langs doorgangswegen opnieuw in te richten. Op lange termijn zouden alle buurten waar wonen primeert veilig ingericht moeten worden. Wij pleiten er dus voor om via concrete engagementen snel resultaat te bereiken.

Het is essentieel dat we ons op de hoogte van het kind plaatsen als we straten of dorpskernen herinrichten. We moeten de zwakste gebruiker als norm gebruiken. Op die manier krijgen kinderen en jongeren ook inspraak. Nu is het verkeersbeleid gemaakt op maat van een volwassene. De Vlaamse overheid heeft zich ertoe verbonden een kindeffectenrapport te maken bij een aantal beleidsdomeinen. Als het aantal domeinen wordt uitgebreid, moet verkeer eraan worden toegevoegd.

Ik heb uitleg gegeven bij een aantal algemene uitgangspunten. Mevrouw De Boeck zal een aantal concrete maatregelen toelichten, vooral op het vlak van het openbaar vervoer. Het aspect betaalbaarheid is zeer belangrijk. De gezinsreductiekaart blijft voor de Bond zeer belangrijk, maar we hebben ook een aantal nieuwe voorstellen.

Mevrouw Linda De Boeck : Zorgen voor meer verkeersveiligheid voor kinderen lost natuurlijk het probleem van het nog steeds drukker wordende autoverkeer niet op. Voor een korte verplaatsing zal te voet of per fiets gaan wel opnieuw een aantrekkelijk alternatief worden voor ouders en kinderen. Lange verplaatsingen gebeuren nog altijd het vaakst met de wagen : gezinnen willen zich nu eenmaal zo snel en comfortabel mogelijk verplaatsen.

Wij staan enkel achter een beleid dat het algemeen belang van de gezinnen ten goede komt en dat voor gezinnen aanvaardbaar en betaalbaar is. Precies daarom moet gezocht worden naar alternatieven voor de auto.

Wij pleiten voor de uitbouw van een frequent, betaalbaar en comfortabel openbaar vervoer. De overheid moet alle vormen van collectief transport steunen en onnodige verplaatsingen helpen te voorkomen. Wij weten dat dit duur is, maar op de Vlaamse begroting moet voorzien worden in extra middelen voor het openbaar vervoer en voor de infrastructuur van het openbaar vervoer. Wij pleiten voor een inhaalbeweging terzake en voor de oprichting van een mobiliteitsfonds.

Een verhoging van de middelen voor verkeersveiligheid is absoluut noodzakelijk. Er moet werk worden gemaakt van alternatieven voor de auto. Pas in tweede instantie kan worden overwogen om de kosten voor autogebruik te verhogen. Er moet hierbij steeds rekening worden gehouden met de draagkracht van de gezinnen. De gezinnen moeten ook wettelijk de garantie krijgen dat wat ze afdragen voor mobiliteit ook effectief daaraan besteed wordt. Het spreekt vanzelf dat niet alleen gezinnen, maar ook bedrijven, luchtverkeer enzovoort mee moeten bijdragen aan de kosten voor een betere mobiliteit.

Een substantiële verhoging van de prijs van het openbaar vervoer is geen valabel alternatief : dit brengt het recht op basismobiliteit in het gedrang. Bepaalde verplaatsingen met het openbaar vervoer moeten integendeel goedkoper worden. Verplaatsingen met een heel gezin tegelijk zijn vaak heel duur. In 1992 hebben we daarom gepleit voor de invoering van een gezinskaart.

Als twee personen van hetzelfde gezin samen reizen, moet de prijs voor een rit tijdens de daluren gehalveerd worden. In de daluren rijdt het openbaar vervoer toch vaak leeg : precies op deze momenten hebben gezinsleden de kans om zich samen te verplaatsen. Het multibiljet dat vandaag al bestaat is een goed initiatief, maar is onvoldoende. De gezinskaart biedt ook oplossingen voor de hoge prijs van openbaar vervoer over korte afstanden. Deze hoge prijs is een gevolg van het opstaprecht. We vragen ook een reductie van de prijzen voor schoolabonnementen. Het Vlaams Parlement heeft in dit verband al een motie van aanbeveling tot de regering gericht. Dit is positief. We stellen voor om de prijs van een abonnement gradueel te verlagen voor grote gezinnen. Voor een eerste abonnement in een groot gezin moet de prijs verminderd worden met 20 percent. Een tweede abonnement binnen hetzelfde gezin moet 35 percent minder kosten en een derde 50 percent. De totale kostprijs van dit initiatief zal, wat De Lijn betreft, maximaal 23 miljoen frank per jaar bedragen. We rekenen erop dat het Vlaams Parlement er bij de regering op zal aandringen om dit initiatief uit te werken.

De heer Fons De Neve : Kwaliteit van het leven is voor ons essentieel. Mobiliteit is een complexe problematiek. Gezinnen verplaatsen zich immers met verschillende vervoermiddelen. Er is bovendien een probleem van bevoegdheidsversnippering. We pleiten voor meer coherentie. We zullen deze vraag ook aan de federale instanties richten.

Onze voorstellen kosten geld, maar we hebben geprobeerd om realistisch te zijn, met bijzondere aandacht voor grote gezinnen. In de Vlaamse begroting is er nog budgettaire ruimte. Het zou een politieke prioriteit moeten zijn om geld uit te trekken voor gezinsmobiliteit.

Er moet ook gewerkt worden aan een nieuwe mentaliteit tegenover openbaar vervoer.

De heer Michel Doomst : De Bond zorgt voor kortingen voor grote gezinnen bij het gebruik van het openbaar vervoer. Heeft deze maatregel veel effect, of voelt u de moeilijkheid om op te tornen tegen de wagen ? Hoe staat u tegenover maatregelen voor gratis openbaar vervoer ?

De heer Johan Malcorps : Ik ben er voorstander van om het verkeer te bekijken vanuit kinderperspectief. Werd deze optie al uitgewerkt ?

Uw voorstellen voor prijsverminderingen zijn heel gematigd in vergelijking met de plannen van de minister en wat op het terrein in bepaalde steden, bijvoorbeeld Gent, nu al het geval is. Dit soort van gematigde voorstellen zou kunnen worden gebruikt om meer radicale voorstellen de grond in te boren.

De multibiljetten van De Lijn hebben ook voordelen tegenover de zogenaamde gezinskaart. Wanneer kinderen uit een ander gezin meerijden, geldt de reductie immers niet bij de gezinskaart, maar wel bij het multibiljet. Ik betreur wel dat De Lijn alles in het werk lijkt te stellen om het multibiljet geheim te houden. Misschien kan de Bond mee vragen aan De Lijn om het biljet meer te promoten.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : De invoering van de gereduceerde tarieven voor abonnementen bij grote gezinnen zou 23 miljoen frank kosten. Is het leerlingenvervoer hierin begrepen ?

De heer Fons De Neve : De reductiekaart voor grote gezinnen blijft een belangrijk instrument. De groep potentiële rechthebbenden daalt. Het is ech-

ter niet omdat er minder uitgereikt worden, dat deze kaarten minder belangrijk worden. Het toepassingsgebied heeft wel een aantal beperkingen. De kaart geldt onder andere niet voor woon-werkabonnementen. We moeten de kaart ook afstemmen op nieuwe sociologische realiteiten. We zijn met de bevoegde minister en de NMBS aan het onderhandelen om het toepassingsgebied uit te breiden. Er zijn immers nieuw samengestelde gezinnen – twee gescheiden mensen die beiden kinderen hebben. Ook willen we dat gehandicapte kinderen dubbel geteld worden.

Mevrouw Linda De Boeck : Ongeveer 306.000 kinderen gebruiken in België de reductiekaart. Die kan niet gebruikt worden bij schoolabonnementen bij de NMBS en slechts in zeer beperkte mate bij De Lijn, waar enkel een reductie op het derde en goedkoopste schoolabonnement in eenzelfde gezin kan.

De heer Fons De Neve : De reductiekaart geldt ook niet voor biljetten bij De Lijn. Ondanks de verschillende formules die uitgewerkt zijn voor specifieke doelgroepen, blijft de reductiekaart noodzakelijk om de prijs van het openbaar vervoer betaalbaar te houden voor grote gezinnen.

De heer Michel Doomst : Gratis openbaar vervoer is allicht aantrekkelijk voor een gezinsbeweging. Is het echter niet beter om gezinnen die het wel gemakkelijk kunnen betalen, solidair te laten zijn met zwakkere gezinnen ?

Mevrouw Linda De Boeck : Naar aanleiding van het voorstel van de voorzitter van De Lijn om een mobiliteitsheffing in te voeren, heeft De Bond zijn standpunt bepaald. De bedoeling was dat iedereen evenveel zou betalen en dat er dus geen solidariteit zou zijn. Wij waren van oordeel dat er dan toch een vorm van modulering zou moeten komen. Er bestaat echter een instrument om een verdeling te maken naar gezinsdraagkracht, namelijk de algemene middelen, de belastingen. Het is beter om het openbaar vervoer van hieruit te financieren, eventueel gecombineerd met de tarieven, die betaalbaar moeten zijn voor iedereen.

De heer Fons De Neve : Zowel de draagkracht van de gezinnen, als de fiscaliteit moeten een rol spelen in de mobiliteit. De personenbelasting is een federale materie. Het voorstel om schoolabonnementen fiscaal aftrekbaar te maken is goed gevonden maar niet interessant voor de zwakkere gezinnen. Zij betalen immers vaak weinig of geen belastingen. Het is dus beter om rechtstreeks in de prijs in te grijpen. Wij hebben getracht om een realistisch voorstel te doen. Indien het openbaar vervoer gratis wordt, is dit een goede zaak. We moeten er echter voor oppassen geen averechtse of asociale effecten te creëren.

We willen zoveel mogelijk de gezinnen ondersteunen. Hierbij willen we prioriteit geven aan die gezinnen voor wie de vervoerskosten zwaar doorwegen. Daarom ons voorstel om de schoolabonnementen, die nu voor gezinnen een heel stuk duurder zijn dan de woon- werkabonnementen, goedkoper te maken.

Mevrouw Linda De Boeck : Wij staan achter het initiatief van Gent. Hoe voordeliger de prijs van schoolabonnementen voor gezinnen, hoe beter. Alle grote gezinnen in Vlaanderen echter worden, ongeacht de gemeente waar ze wonen, geconfronteerd met zware uitgaven voor schoolabonnementen. Daarom vinden wij dat alle gezinnen recht hebben op dezelfde basisondersteuning en vinden wij het de taak van de Vlaamse regering om tussen te komen in de prijs van de schoolabonnementen van De Lijn in heel Vlaanderen. We pleiten voor 50 % reductie voor alle schoolabonnementen.

Multibiljetten blijven duur, ze bieden beslist geen 50 % reductie. De gezinskaart zou wel 50 % reductie geven. Kinderen buiten het gezin kunnen inderdaad mee genieten van het voordelige tarief van het multibiljet. Ik wil er u wel op wijzen dat momenteel kinderen tot 6 jaar gratis rijden en kinderen tussen 6 en 12 jaar 50 % reductie krijgen bij De Lijn.

Vorig jaar hebben we een conferentie gehouden over verkeersveiligheid en een kindvriendelijke leefomgeving. De aanwezige deskundigen, op gebied van verkeer en van jeugd, hadden geen directe antwoorden. In Nederland wordt gewerkt rond het idee van straten voor kinderen. Een belangrijke taak voor de kinderrechtencommissaris is het verzamelen van informatie hierover. Wij zijn lid van een stuurgroep in het Brusselse Gewest die tracht uit te maken wat de effecten voor kinderen zijn van ingrepen op gebied van openbare werken en ruimtelijke ordening. Wij zijn ook betrokken bij

het project in Antwerpen waar men bij het inrichten van straten rekening houdt met de effecten ervan voor kinderen. De woonomgeving raakt rechtstreeks de leefwereld van het kind.

De kostprijs van 23 miljoen frank voor een gereduceerd tarief van schoolabonnementen slaat enkel op abonnementen bij De Lijn.

De voorzitter : Ik dank de sprekers.

Vergadering van maandag 9 november 1998

Hoorzitting met de heer Herman Schartman en de heer Marien G. Bakker, directeur Innovatie en Omgeving en senior beleidsmedewerker Mobiliteitsbeïnvloeding bij het directoraat-generaal Personenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter : Vandaag luisteren we naar een uiteenzetting over de oplossingen en de plannen van de overheid voor het mobiliteitsprobleem in Nederland, voornamelijk wat het personenvervoer betreft.

De heer Herman Schartman : Ik zal niet alleen de plannen voor de toekomst toelichten maar ook terugkijken op de maatregelen van het verleden. Zo kan ik een overzicht geven van wat wel en niet in de praktijk gewerkt heeft.

In 1990 hebben we een strategisch beleid voor vervoer en verkeer vastgelegd in het tweede structuurschema voor verkeer en vervoer. Twee doelstellingen stonden centraal : het vrijwaren van de bereikbaarheid, die economisch heel belangrijk is voor een distributieland zoals Nederland en het vrijwaren van de leefbaarheid. Onder dit laatste verstaan we milieu en veiligheid.

Het was een geïntegreerd beleid dat de doelstellingen wou bereiken door de mobiliteit te beperken en een verschuiving te bewerkstelligen van automobiliteit naar andere vervoersvormen. Daarnaast voerden we ook een zogenaamd bronbeleid : de auto en de andere vervoermiddelen moesten schoner en stiller gemaakt worden. Waar nodig werden ook maatregelen inzake het aanbod van het vervoer en de infrastructuur uitgewerkt.

Het structuurschema ging uit van de maakbaarheid van de samenleving. Er werden grote investeringen gedaan, en veel maatregelen getroffen. Er lag veel nadruk op het beïnvloeden van het gedrag van de Nederlanders met een sterk moralistische ondertoon. Men sprak van het lust- en het mustvervoer. Volgens de plannen moest de automobilist een knoop in de buik voelen telkens hij of zij de contactsleutel omdraaide.

We hebben de doelstellingen inzake congestie en files niet gehaald. Het was de bedoeling om te komen tot een bijna volledig filevrij hoofdwegennet (HWN), met een kans op file van 2 tot 5 percent. Het aantal files blijft echter tot op de dag van vandaag stijgen. Inzake de doelstellingen voor het milieu zijn de resultaten minder somber. De CO_2-norm hebben we niet gehaald : we hebben de groei slechts iets kunnen afremmen, terwijl de doelstelling was een daling met 10 percent ten opzichte van het niveau van 1985. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het personenvervoer met 25 percent en het vrachtvervoer met 45 percent is gestegen. Auto's zijn, zoals we ook verwacht hadden, zuiniger geworden maar er rijden meer zwaardere auto's.

Het is wel gelukt om de uitstoot van NOX, die onder meer leidt tot verzuring, te beperken. De overheid heeft het gebruik van de katalysator kunnen aanmoedigen door normen in te voeren en subsidies te verlenen voor de katalysator. De auto's zijn schoner geworden. Ook de uitstoot van koolwaterstoffen (CxHx) is haalbaar gebleken. Een probleem hierbij is wel dat het aantal vrachtwagens heel sterk stijgt.

De resultaten inzake verkeersveiligheid zijn enorm. De afgelopen decennia is het aantal verkeersdoden gedaald tot 1.200 per jaar, een derde van het aantal in de jaren 70. Nu zitten we al een aantal jaren aan het einde van de curve : ondanks nieuwe maatregelen, daalt het aantal doden niet meer of stijgt het zelfs. Hier willen we nu wat aan doen. We willen de daling voortzetten.

De doelstelling inzake mobiliteit was geen rechtstreeks doel, maar alleen maar een doelstelling afgeleid van de twee vorige doelstellingen, die voor ons belangrijker waren. De doelstelling was de groei van het personenvervoer te beperken : de voorziene groei van 70 percent tot het jaar 2010 werd beperkt tot een groei van 35 percent. We zitten momenteel op dit schema. Dit is niet enkel te danken aan het gevoerde beleid maar ook een gevolg van demografische ontwikkelingen. Momenteel is wel berekend dat we in 2010 hoger zullen uitkomen en dat er een groei zal zijn van 45 percent. Het aantal vrachtautokilometers stijgt echter sterk. Dit is wellicht een goede zaak voor de economie maar minder positief voor onze doelstellingen. Gelukkig stijgt ook het vervoer via de binnenvaart sterk.

Deze terugblik levert dus een gemengd beeld op : we kunnen resultaten voorleggen, maar er zijn nog wel problemen. Wat de evaluatie van de gebruikte instrumenten betreft, is het onmiskenbaar dat de uitbreiding van de capaciteit zeer effectief is geweest. De investeringen in het openbaar vervoer daarentegen hebben geen invloed gehad op de congestie op het HWN. Openbaar vervoer heeft wel degelijk effecten gehad op de bereikbaarheid van de stadsgewesten. Het openbaar vervoer heeft

op sommige vervoersassen een marktaandeel van 50 tot 70 percent. Ook op de situatie voor het landelijk vervoer is er enig effect, maar dit effect blijft plaatselijk, zodat het effect op macro-schaal en het HWN zeer gering is.

Ook verkeersbeheersing heeft effecten op lokaal vlak. Het gaat hier over allerlei maatregelen op het wegennet zoals snelheidsbeperkingen. Op het moment dat de parkeergelden gefiscaliseerd werden en de opbrengst dus naar de gemeenten ging, zijn de parkeermaatregelen heel effectief geworden. De gemeenten voeren een streng parkeerbeleid wat een groot effect heeft voor de bereikbaarheid van de steden. Vervoersmanagement is bijzonder effectief. Omdat te weinig bedrijven hier werk van maken, heeft het echter weinig invloed op macroniveau. Ingrijpen in de openbaarvervoerstarieven heeft weinig invloed op het autogebruik. Het gaat hier over twee verschillende marktsegmenten met verschillende consumenten. Autorijden is trouwens een kwestie van gewoontegedrag en dus niet zo gemakkelijk te veranderen. Accijnsverhogingen hebben wel effect gehad. Het gevolg was niet dat men meer gebruik maakte van het openbaar vervoer, maar wel dat men efficiënter ging omspringen met de auto. Het bronbeleid was zeer effectief. Dit wordt nu echter meer en meer een Europese aangelegenheid.

Over de maatregelen en doelstellingen die ik nu meld, zijn er nog geen beslissingen genomen. De discussie over het nieuwe nationale verkeer- en vervoersplan is immers nog aan de gang.

Wat de doelstellingen betreft, staat de doelstelling van een nagenoeg filevrij hoofdwegennet ter discussie, niet alleen omdat de doelstelling niet haalbaar is, maar ook omdat het principe in twijfel getrokken wordt of de overheid wel de verantwoordelijkheid voor de files op zich moet nemen. Er moet niet gestreefd worden naar een optimale norm, maar wel naar een basisnorm voor bereikbaarheid die voor iedereen geldt en die meer omvat dan alleen het wegennet. Daarnaast moeten andere mechanismen gelden, bijvoorbeeld een prijsmechanisme voor kwaliteit. Wie snel van de ene kant van het land naar de andere wil, moet daar een prijs voor betalen. En waar er betaald wordt, kan de markt vrij evolueren.

De overheid moet geen opvatting opleggen over de vraag of mobiliteit in het algemeen of een bepaalde vorm van mobiliteit al dan niet gewenst is. Mensen willen zich verplaatsen, dat is een gegeven. In het structuurschema werden er nogal stevige uitspraken gedaan over de vormen van mobiliteit die economisch wenselijk zijn en de vormen die voorkomen moeten worden. Bij deze laatste soort hoorden het woon-werkverkeer en het recreatief verkeer. Deze vormen van verkeer zijn echter wel degelijk economisch belangrijk. Bovendien kan men zich afvragen of alleen economische overwegingen een criterium moeten zijn. Sociaal-culturele overwegingen zijn even belangrijk.

Over de stelling dat verkeers- en vervoersbeleid ambitieuze doelstellingen moet nastreven bestaat weinig discussie, maar wel over de hoogte van deze doelstellingen. Over de veiligheidsdoelstellingen is er nog minder discussie dan over de milieudoelstellingen. Wel is er discussie of we de mensen niet meer zelf verantwoordelijk moeten maken, bijvoorbeeld ook financieel, voor de gevolgen van hun onverantwoordelijk gedrag.

De achterliggende idee is dat mobiliteit minder een zorg voor de overheid moet zijn, maar dat men het meer moet overlaten aan de markt : een verplaatsing is iets wat men koopt. Er moet een basismobiliteit zijn voor ieder. Er zijn echter wel kwaliteitsverschillen mogelijk en daarvoor moet er betaald worden. Zo wijzen sommigen erop dat brood en melk voor Nederlanders ook van levensbelang zijn, maar dat de overheid zich daar veel minder bemoeit.

In de maatregelen die ter discussie staan, zie ik vier hoofdlijnen. We zullen meer aandacht hebben voor de prijs. Op de korte termijn zullen we het rekeningrijden invoeren tijdens de spits voor de drukste verbindingen in het westen van het land. We willen daarmee verder gaan en een prijs per kilometer berekenen. Voorlopig is er het plan om gelijktijdig de belastingen te verlagen, zodat het dus neerkomt op een variabilisatie en niet op hogere collectieve lasten. De prijs per kilometer zal niet alleen de prijs van de schaarste omvatten, maar ook de kosten voor infrastructuur, voor het milieu en voor de veiligheid. Het resultaat zal een prijs zijn die gedifferentieerd is naargelang de plaats, de tijd en het vervoermiddel. We moeten onze toevlucht nemen tot nieuwe instrumenten zoals rekeningrijden of een kilometerheffing met een black box in de auto. Een lastig punt is het teruggeven via de belastingen. De prijs die betaald wordt, zou kunnen gebruikt worden voor het opbouwen van nieuwe infrastructuur. Dit zou men dan aan particuliere ondernemers kunnen overlaten. De vrees bestaat echter dat dit per saldo zal leiden tot hogere lasten voor de burger.

Voor het openbaar vervoer zal de prijs een belangrijke rol spelen. We kunnen ons voorstellen dat er

een ander beleid zal ontstaan waarbij de overheid geen voorkeur meer heeft voor een bepaald vervoermiddel, maar waarbij de maatschappelijke kosten doorberekend worden in de prijs van de verplaatsing. Wanneer men bepaalde vormen van vervoer wil subsidiëren, dan moet dit best gebeuren via de consument, door een individuele vervoerssubsidie, en niet via de overheid. Op korte termijn zal men evolueren naar een bedrijfsmatige werkwijze in het openbaar vervoer. De overheid zal hier nog altijd veel verantwoordelijkheid dragen, maar de vervoersbedrijven zullen niet langer zeker zijn van hun positie op de markt. Dit lijkt vooral interessant voor het streekvervoer in landelijke regio's en veel minder voor het stadsvervoer. Op termijn zal dit ook gebeuren met het regionale spoorvervoer, maar niet met de hoofdspoorlijnen, die gereserveerd blijven voor de Nederlandse spoorwegen.

Stadsgewestelijke railverbindingen en spoorlijnen hebben evidente voordelen inzake milieu en veiligheid. Het busvervoer is echter veel minder milieuvriendelijk en ook niet erg efficiënt. In landelijke gebieden is er vooral vraag naar fijnmazige verbindingen die mensen brengen naar de hoofdverbindingen. In de landelijke gebieden zijn er al systemen van vraagafhankelijk vervoer opgezet met een systeem van taxi's die men een uur van tevoren moet opbellen. We hopen dat dit op termijn uitgroeit tot een heel spectrum van fijnmazige initiatieven inzake vervoer zonder auto met aan de ene zijde van het spectrum call-car-systemen, witte fietsen en aan de andere zijde van het spectrum het traditionele openbaar vervoer.

Een tweede reeks maatregelen probeert ervoor te zorgen dat de infrastructuur beter wordt benut. We zullen steeds minder nieuwe infrastructuur bouwen. Nieuwe infrastructuur is weliswaar vaak heel effectief, maar Nederland is een klein en vol land. Ik veronderstel dat dit ook geldt voor Vlaanderen. De kosten voor nieuwe infrastructuur rijzen vaak de pan uit en de gunstige effecten ervan nemen snel af : nieuwe wegen zitten heel snel weer vol. De mogelijkheden om de bestaande infrastructuur beter te benutten werden echter vaak onderschat. Het is belangrijk het onderhoud van wegen beter te plannen. Als er een kraanwagen in de buurt is, dan kan de verkeersellende na een ongeval beperkt worden. Door een dynamisch verkeersmanagement kan men de verkeersstroom spreiden.

Op de Ring van Amsterdam is het aantal wachturen in de files gedaald door dergelijke relatief eenvoudige maatregelen.

Op langere termijn verwachten we dat met hoogtechnologische ingrepen, zoals automatische vervoersbegeleiding, dynamische rijstroken, de benutting van de bestaande capaciteit met 30 tot 40 percent kan verhogen. Dit toont aan dat men de vervoersgroei op een modernere manier kan aanpakken dan door gewoon meer wegen te bouwen.

Ook voor de milieudoelstellingen komt het erop aan om betere technieken in te zetten. Nederland pleit voor Europese normen die schonere technieken stimuleren en strengere eisen aan voertuigen stellen. Dit standpunt is wat delicaat, omdat Nederland bijna geen automobielindustrie heeft, maar op termijn heeft iedereen, ook de auto-industrie, er voordeel bij dat auto's aan hoge technische eisen dienen te voldoen.

Wat de technieken voor de verkeersveiligheid betreft gaat het zowel om veiliger voertuigen als om het beïnvloeden van het autorijden. Op dit ogenblik onderzoeken we systemen van intelligente snelheidsbeperkingen. De discussie gaat vooral over automatische snelheidsbeperking tegenover onmiddellijke en automatische boetes.

Verder is het herordenen van een aantal bestuurlijke bevoegdheden in discussie. Alle beslissingen over regionale projecten worden momenteel genomen door de provincies en gemeenten, terwijl het rijk deze voor het grootste deel financiert. Dit vergt heel wat onderhandelingen. We pleiten ervoor dat de bevoegdheden volledig in de handen van de provincies en gemeenten zouden liggen. Dit is voor hen een stimulans om een integraal vervoersbeleid te voeren, aangezien ze geconfronteerd zullen worden met de gevolgen van hun eigen beslissingen.

Samenvattend is de mogelijke consequentie dat we minder de nadruk zullen leggen op nieuwe infrastructuur en streven naar een verzakelijking van de kosten-batenanalyse. Verder proberen we particulieren bij de investeringen voor infrastructuur te betrekken. Gedragsbeïnvloeding blijft een belangrijk aspect, maar daarbij gaan we minder moraliserend te werk en proberen we de mensen veeleer te wijzen op concrete oplossingen. Voor de rest streven we niet meer naar een dichotomie tussen individueel en openbaar vervoer, maar naar een heel spectrum van vervoersmogelijkheden.

De heer Marien G. Bakker : Mijn dienst houdt zich vooral bezig met zaken zoals bedrijfsvervoerplannen, car- en vanpoolen. In mijn uiteenzetting wil ik voornamelijk het onderwerp van het autodelen be-

lichten en aangeven hoe we met deze markt omgaan.

Waarom gedeeld autobezit stimuleren ? In het begin van de jaren '90 waren er in Nederland 5,8 miljoen auto's. De autodichtheid bedroeg 160 wagens per km^2. In België met zijn 4,8 miljoen auto's ligt dit waarschijnlijk nog hoger. We stelden eveneens vast dat het autobezit in relatie staat tot het autogebruik. In de periode 1986-1992 steeg het autobezit met 17 percent en het gebruik met 20 percent. Ons uitgangspunt was dat men niet altijd over een auto diende te beschikken om mobiel te zijn. Bovendien wilden we bereiken dat men de auto meer bewust zou gebruiken, zodat het automatisch gebruik van de auto verdwijnt. Daartoe moet het gedeeld autogebruik de ontbrekende schakel in de vervoersketen worden.

Het concept dat we in het begin van de jaren '90 voor ogen hadden, hield in dat men geen eigen wagen diende te hebben, maar dat men via de telefoon binnen het uur over een wagen zou kunnen beschikken. Deze kon voor de deur worden afgeleverd of men zou per taxi naar de auto worden gebracht. Er zouden verschillende types wagens beschikbaar zijn. Men zou zich toegang verschaffen met een chipkaart waarmee ook het verbruik wordt geregistreerd. Op het einde van de maand zou afgerekend worden. Uit een haalbaarheidsstudie door AGV-Nieuwegein van 1993 bleek dat een dergelijk systeem tot minder autobezit, minder autogebruik en een groter gebruik van het openbaar vervoer zou leiden en dat het commercieel kon worden uitgebaat.

Daarna hebben we de volgende doelstellingen geformuleerd. In 2010 zou er 3 tot 4 miljard minder autokilometers moeten zijn ; dit betekent maar een reductie van twee tot drie percent, maar andere maatregelen en systemen kunnen geen betere resultaten beloven. Er dienen bovendien 2 miljoen deelnemers te zijn. Deze doelstelling werd vaak als onhaalbaar omschreven, maar ze past in de algemene doelstelling van het structuurschema om de groei van het autogebruik te halveren tegen 2010. Volgens ons uitgangspunt dat autogebruik evenredig is met autobezit, moeten we ook de groei van autobezit halveren. Bovendien zijn er in Nederland 3 miljoen mensen die wel een rijbewijs maar geen auto hebben. Als laatste doelstelling stelden we dat er 1,5 keer meer gebruik zou worden gemaakt van het openbaar vervoer.

De verwachte stijging van het aantal auto's met 3 miljoen moet worden gehalveerd. Het gebruik van het openbaar vervoer moet met 1,5 miljard eenheden toenemen.

De Bovag, een vereniging van ondernemers uit de autosector, zag commerciële mogelijkheden in het project. Autoverhuurders en dealers zijn immers op zoek naar nieuwe markten. De verkoop en het onderhoud van auto's leveren de dealers steeds minder geld op. De ANWB, de automobilistenvereniging, is bereid het project te steunen in het belang van haar leden. ANWB telt momenteel 3 miljoen leden. Ook de gemeenten zien mogelijkheden : de verkeersproblemen in de binnenstad kunnen erdoor worden aangepakt. Het initiatief is bovendien in het algemeen belang : men leert bewust omgaan met mobiliteit.

Via workshops en forumbijeenkomsten wordt informatie verstrekt en kennis uitgewisseld. De samenwerking tussen aanbieders, overheden en gebruikers wordt gestimuleerd. In het buitenland bestaat dit soort projecten al langer : onder meer in Zwitserland en Duitsland. Dit bewijst dat het initiatief haalbaar is. In september 1995 hebben we de Stichting voor gedeeld autogebruik opgericht. Dit is een centraal aanspreekpunt dat instaat voor informatieverstrekking, coördinatie en stimulering van het veld. Alle partijen kunnen erbij terecht.

Op het vlak van automobiliteit bestaan er verschillende mogelijkheden : men heeft geen auto ; men huurt een auto ; men kan een beroep doen op verschillende vormen van gedeeld autobezit ; men kan gebruik maken van een lease-auto, of men kan zelf een auto kopen. De nieuwe mogelijkheid van gedeeld autobezit kan verschillende vormen aannemen. Opdat er effectief gebruik van zou worden gemaakt, is het belangrijk dat het concept dat wordt gehanteerd wordt geaccepteerd door de markt. Een eerste mogelijkheid is het zogenaamde couponsysteem : bij het postkantoor kan de consument een bonnenboekje kopen om over een auto te beschikken. Zo worden de talloze paperassen en de waarborg die door verhuurfirma's traditioneel worden gevraagd, vermeden. Ten tweede bestaat er een abonnementssysteem : hiertoe behoort het call-a-carsysteem, waarbij een bepaald merk van auto enkele dagen op voorhand kan worden aangevraagd. Men verplicht zich contractueel voor gebruik voor een bepaald aantal kilometers per jaar en betaalt daarvoor een vast bedrag. Deze eerste twee systemen zijn vrij star. Soepeler is het zogenaamde wijk-buurtsysteem : de auto bevindt zich in de buurt van de klant die er via telematica gebruik van kan maken. De consument krijgt maandelijks de rekening toegestuurd. Dit systeem is erg klantvriendelijk. Ten slotte kan een beroep gedaan wor-

den op het familie-vrienden-burensysteem, waarbij een of meer auto's gezamenlijk worden aangeschaft en om de beurt worden gebruikt.

De deelnemers aan het project rijden relatief weinig kilometers : gemiddeld minder dan 10.000 kilometer per jaar. Ze wonen voornamelijk in gebieden waar er parkeerproblemen zijn : met name in de grote steden, en in gebieden waar de reistijd van het openbaar vervoer erg lang is. Er wordt voornamelijk gebruik van gemaakt voor sociaal en recreatief verkeer, maar ook in de zakelijke markt wordt er steeds meer een beroep op gedaan. Het initiatief is immers vaak goedkoper voor een bedrijf dan de aanschaf van een autopark. In beide gevallen is een belangrijk voordeel dat een auto die men oorspronkelijk alleen koopt voor deze doeleinden, eenmaal gekocht, ook voor vele andere zaken wordt gebruikt. Met autodelen worden deze laatste vormen van gebruik ontmoedigd. Ten slotte wordt ook gedeeld gereden bij woon-werkverkeer bij niet frequent gebruik. Zo kan het vliegend personeel bij KLM lid worden van Wings and Wheels, waarbij de werknemers met het openbaar vervoer, carpooling, of date-auto's opnieuw naar huis kunnen na enkele dagen buitenland. Op deze manier wordt veel parkeerruimte uitgespaard. Ook in ziekenhuizen wordt van het systeem gebruik gemaakt : werknemers met avonddienst kunnen een date-auto gebruiken.

Maar liefst 75 percent van de deelnemers beschikte voordien niet over een auto, 25 percent deed hem van de hand. De gemiddelde leeftijd van die auto's was 12 jaar en op zich is het positief dat die auto's uit het verkeer verdwijnen. Er wordt overigens niet enkel voor een reductie van het aantal auto's gezorgd, ook het aantal gereden kilometers neemt af met 30 percent. Wie vooraf niet over een auto beschikte, rijdt nu uiteraard meer, zij het op een bewuste manier. De voormalige autobezitters rijden echter tot 50 percent minder. Het openbaar vervoer wordt tot 15 percent meer gebruikt, net zoals de fiets. De autoritten worden ook beter gepland.

Uit een inventaris blijkt dat de commerciële aanbieders 31.000 leden hebben. Over het aantal mensen dat een auto deelt met familie, vrienden of buren bestaan geen cijfers, maar zij worden op 60.000 geschat. De groei van de vereenvoudigde huurvormen is gestabiliseerd, het autodaten aan de andere kant kent een groei van 70 percent. Bovendien heeft men onlangs de combinatie autodaten-openbaar vervoer ontdekt. De Nederlandse Spoorwegen (NS) bieden een treinabonnement aan, dat gecombineerd kan worden met een deelauto. Ze beseffen immers dat iedere autobezitter verloren is voor het openbaar vervoer en daarom proberen ze iedereen zo lang mogelijk in de trein te houden. Hun experiment in Utrecht is een succes. We moeten dus totale mobiliteit aanbieden, waarin gedeeld autovervoer en openbaar vervoer op elkaar aansluiten of elkaar afwisselen. Er bestaan in die zin al adviesverlenende mobiliteitscentrales in Europa. In het jaar 1997-1998 kende het systeem een totale stijging van 24 percent. Er zijn bovendien kansen op verdere groei.

Telematica kan de doelgroep nog groter maken. In het oorspronkelijke Zwitserse experiment moest men de auto enkele dagen op voorhand gaan reserveren, met de fiets. Dit was een rem op het autogebruik, maar ook een rem om in het systeem te stappen. Door telematica kunnen auto's vlotter gereserveerd worden. Men zal dus gemakkelijker gebruik maken van de auto, maar het aantal deelnemers zal ook toenemen. Het is dus kwestie van een evenwicht te vinden.

Een strenger parkeerbeleid zal het systeem ook aantrekkelijker maken. In Amsterdam is de binnenstad hierdoor opnieuw bereikbaar. De fiscalisering van het parkeren heeft het echter vrijwel onmogelijk gemaakt de auto nog voor de deur te parkeren, waardoor de tweede-automarkt is ingestort. De stad heeft wel 80 autodateparkeerplaatsen ter beschikking gesteld. Het systeem moet een waardig alternatief vormen voor een eigen auto. Bovendien moet gewerkt worden aan een totaalpakket van ketenmobiliteit. Ten slotte moeten zoals in Amsterdam de aanbieders en lokale overheid samenwerken.

Er zijn echter ook een aantal bedreigingen. Als een tweedehandswagen of zelfs een eerste wagen te goedkoop worden, respectievelijk door de prijsaanpassing aan de concurrentie van de huurvormen en door de variabilisatie van de kosten, dan verdwijnen de financiële voordelen van het systeem. Dit zou opgelost kunnen worden door een streng parkeerbeleid. Een andere bedreiging is het imago dat een auto aan de bezitter ervan verleent. Zelfexpressie met een auto moet evenwel voor de eigen deur kunnen plaatsvinden, anders schijnt het niet te werken. Ook hier biedt het parkeerbeleid dus een uitweg.

Hoe moet het verder met dit systeem ? De overheid richt zich op drie groepen. Ten eerste op de consument via de campagne Autodate als Paraplu met een juiste positionering. Autodelen moet met name een gevoel van vrijheid en geluk uitstralen. Daarnaast kunnen consumenten een verzekering afsluiten die hen beschermt tegen alle problemen

die het uitlenen van een auto met zich meebrengt. Ten slotte wordt ook gewerkt aan een vraagsubsidiëring. De consument krijgt bijvoorbeeld punten waarmee hij gebruik kan maken van verschillende vervoersmodaliteiten.

De tweede groep, de aanbieders, kampen ook met parkeerproblemen. Zij moeten de klant parkeerplaatsen kunnen garanderen. Er loopt een onderzoek over hoe dit het best juridisch geregeld kan worden. Er is nu ook een Europese regeling voor de subsidiëring van onder andere autodating en vanpooling. Vroeger konden wij dergelijke projecten niet subsidiëren, omdat we dan aan concurrentievervalsing zouden doen, terwijl we nu alle partijen dezelfde kansen kunnen bieden. We proberen ook de branche of de koepelorganisatie ertoe aan te zetten een kwaliteitsmerk te ontwikkelen zodat de geleverde diensten eenvormig zijn, waardoor de klant weet waar hij aan toe is.

De derde partij is de omgeving. Er ontbreekt kennis op het lokale niveau. Onze ideeën dringen pas jaren later door tot dit niveau. Daarom is het belangrijk om regionale advies- en infopunten op te starten. We hebben reeds een aantal voorbeeldprojecten opgestart. Momenteel zijn er ruim dertig ideeën ingeleverd over hoe men een wijk kan inrichten voor autodating, ervan uitgaande dat de gezinnen geen auto hebben. De uitgespaarde ruimte kan immers voor andere doeleinden aangewend worden. De voorwaarde hiervoor is dat er goed openbaar vervoer is en dat er voldoende voorzieningen zijn voor fietsers. Ook hier is een juridische parkeerregeling en een subsidiëring van de vraag belangrijk.

Tot slot is het belangrijk dat er een onafhankelijke stichting Gedeeld Autogebruik wordt opgericht om de marktpartijen te interesseren. Het is immers gebleken dat indien een onafhankelijk orgaan de boodschap van de overheid uitdraagt, er een groter draagvlak is dan als die overheid dit zelf direct doet.

De heer Leonard Quintelier : Autodating wordt vooral gebruikt in stedelijke gebieden. Wordt er ook gestimuleerd om elektrische motoren te gebruiken in plaats van ontploffingsmotoren ?

Een groot deel van de autobezitters rijdt minder dan 10.000 kilometer per jaar. Hoeveel bedraagt voor deze categorie het verschil in kostprijs van autodating en privé-autogebruik ?

De heer Marien G. Bakker : De stichting voor autogebruik heeft berekend dat de besparing 320 gulden per maand bedraagt. Voor autodating rekent men een vaste last aan : het maandabonnement, dat ongeveer 28 gulden kost. Daarnaast moeten de gebruikers ongeveer 50 cent per kilometer en 2 gulden per uur betalen. Raadpleeg ter zake de internetsite en de folders van de aanbieders. Een en ander is natuurlijk afhankelijk van het type auto. Twee miljoen van de zes miljoen auto's die in Nederland gebruikt worden rijden inderdaad minder dan 10.000 kilometer per jaar.

We hebben autodating en het invoeren van elektrische auto's gescheiden willen houden. Er rijden wel elektrische auto's in dit systeem maar niet op grote schaal. Bij verschillende autofabrikanten worden nu elektrische modellen gelanceerd. Ook de Financial Times deed een uitgebreid onderzoek naar de verschillende vormen van automatische systemen. In de Verenigde Staten zijn er de elektrische stationcars die het voor- en navervoer van het openbaar vervoer verzorgen. Wij hebben echter niet veel ervaring met elektrische auto's in dit project.

De heer Johan Malcorps : Het subsidiëren van de consument in plaats van de vervoermaatschappijen heeft belangrijke gevolgen. U heeft ook geen veralgemeend openbaar vervoer in vervoersarme regio's. Dit kan in conflict komen met onze projecten inzake basismobiliteit en gratis openbaar vervoer.

U suggereert dat in Nederland rekeningrijden een algemeen aanvaard gegeven zou zijn. Toch zijn er ook bij u een aantal studies waaruit blijkt dat rekeningrijden het sluipverkeer en de onveiligheid op het secundaire wegennet doet toenemen.

De heer Herman Schartman : We moeten onderscheid maken tussen voorzieningen voor mensen zonder auto en anderzijds voor diegenen die er geen kunnen betalen. Een aantal landelijke regio's in Nederland hebben al ervaring met de eerste categorie. Het is bijvoorbeeld niet efficiënt om een bus te laten rijden voor weinig mensen. Men kan met minder geld collectief vraagafhankelijk vervoer organiseren. Hiervoor is uiteraard een degelijk planningssysteem nodig. Maar de ervaring leert dat dit goed werkt.

Als het privé-autovervoer duurder wordt, kan het probleem ontstaan dat een aantal mensen geen geld hebben om het nog te betalen. Het is belangrijk om goed na te gaan hoe men dit kan oplossen. Het is een beperkt deel van de markt en de vraag rijst of men een gerichte dan wel een generieke voorziening ter beschikking dient te stellen. Een gesubsidieerde overheidsvoorziening wordt immers ook door de hogere inkomensgroepen ge-

bruikt. We zijn van mening dat men de voordelen moet geven aan de mensen die het nodig hebben. Er zijn al voorbeelden van vervoersvoorzieningen voor laaggeschoolden om hen aan een baan te helpen.

Er zijn allerlei studies verschenen over het rekeningrijden. De meeste zijn positief in de zin dat het aantal mensen dat niet meer rijdt, weliswaar beperkt is en het aantal mensen dat zijn autogebruik verschuift naar een periode buiten de piekuren, iets groter, maar dat dit wel het aantal wachturen in de files vermindert met 40 percent. Het sluipverkeer is inderdaad een probleem. De provincies en gemeenten dienen hiervoor naar het zogenaamde onderliggend wegennet te kijken en te bepalen hoe dit kan worden voorkomen. Het is een uitdaging, en er moet gezocht worden naar op maat gesneden maatregelen, bijvoorbeeld door de kleinere wegen af te sluiten met een slagboom en enkel toegang te verlenen tot omwonenden en door ook op de secundaire wegen tol te heffen. We gaan ervan uit dat op die manier sluipverkeer en de daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid kan worden voorkomen.

De heer Johan Malcorps : Is het effect niet minder gericht als men op de secundaire wegen ook een tol gaat heffen ?

De heer Herman Schartman : Er zijn een aantal cordons rond de vier grote steden. Rond Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht ligt als het ware een denkbeeldige ring waarbinnen men moet betalen in de spits. Het is dan logisch om de hele ring compleet te maken, als men deze binnen gaat.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Ook Agalev is in zijn zoektocht naar alternatieven beland bij het autodelen naar het voorbeeld van Zwitserland, Duitsland en de Stichting voor Gedeeld Autogebruik. Het autodelen wordt geregeld door de markt, maar in België lukt dit blijkbaar niet. Het enige officiële voorbeeld is dat van acht personen in Brugge. Begin februari heb ik hierover een voorstel van resolutie ingediend dat donderdag op de agenda staat van de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer.

De Nederlandse overheid geeft stimulansen voor het autodelen. Is dit ook het geval in Zwitserland en Duitsland en hoe groot is het budget dat de Nederlandse overheid ter beschikking stelt ?

De heer Marien G. Bakker : De Zwitserse overheid gaf aanvankelijk geen stimulansen. Het eerste autodatesysteem is daar al in 1948 ontstaan. Vanaf medio de jaren 90 is het ministerie van Energie subsidiërend gaan optreden. De telematica-uitrusting in de wagens werd bijvoorbeeld ondersteund en er werden ook haalbaarheidsstudies uitgevoerd.

In Duitsland is het autodelen vooral vanuit lokaal initiatief gestimuleerd, bijvoorbeeld in Berlijn. De nationale overheid staat er wat terughoudend tegenover.

In Nederland krijgt de Stichting voor Gedeeld Autogebruik op jaarbasis een subsidie van 940.000 gulden, waarvan 350.000 gulden bestemd is voor hun basiswerkzaamheden en 590.000 gulden voor de campagne. Daarnaast wordt er ongeveer 500.000 gulden uitgetrokken door de verschillende overheden voor onderzoek en diverse projecten. Vanaf 1999 is er een stimuleringsregeling voor Ketenmobiliteit van kracht, waaronder ook telematicavoorzieningen in deelauto's vallen. Hier is ongeveer 300.000 gulden voor uitgetrokken. De komende jaren zal er dus tussen de 1 en 2 miljoen gulden in Nederland voor autodate/deelauto activiteiten beschikbaar zijn.

De voorzitter : Hoe wordt het systeem van vervoersmanagement voor individuele bedrijven in Nederland gestimuleerd ? Dwingt de overheid dit af ? In België vindt het bedrijfsvervoersplan stilaan ingang.

De heer Marien G. Bakker : Ik ben projectleider geweest van het vervoersplan van het ministerie. Volgens een Ministerieel Besluit in 1991 moeten alle rijksoverheden een bedrijfsvervoersplan hebben. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft dat ook opgesteld en dit heeft geleid tot een reductie van 26 percent van het aantal autokilometers voor het woon-werkverkeer.

We hebben vastgesteld dat de bedrijven en de overheid die er direct belang bij hebben, het snelst dit soort maatregelen hebben getroffen. Zo waren het ministerie van Milieu en van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Economische Zaken bij de eerste departementen die over een vervoersplan beschikken. Momenteel hebben vrijwel alle departementen een vervoersplan. Het meest succesvol is het bedrijfsvervoersplan van de Tweede Kamer van de Staten-Generaal. Dit heeft een resultaat dat ongeveer 70 tot 80 percent van het aantal autokilometers overblijft door naast het voorzien van alternatieven ook een streng parkeerbeleid in te stellen. Zo moet men 10 gulden per dag betalen. Belangrijk is wel om voldoende alternatieven aan te bieden, zoals een openbaarvervoerkaart voor het woon-werkverkeer of een fiets te voorzien.

De bedoeling van het algemeen beleid van het ministerie op het vlak van vervoersmanagement is het stimuleren van de bedrijven om iets te doen op dit gebied. In het begin van de jaren negentig werden er vijftig bedrijven gezocht die wilden meewerken aan het opstellen en implementeren van een bedrijfsvervoersplan.

De volgende stap was het opzetten van instituties die de bedrijven bij het uitvoeren van die plannen kunnen helpen. Deze vervoerscoördinatiecentra worden gesubsidieerd, maar de kosten van het plan, zoals de aankoop van fietsen, moeten de bedrijven zelf dragen. De vraag rijst welk belang de bedrijven daarbij hebben. Als dit vervoersbeleidsplan het bedrijf helpt bij het oplossen van een parkeerprobleem, of als het daardoor een goed milieuimago kan verwerven, dan is er een belang. Als een dergelijk belang er niet is, dan wordt het moeilijk de medewerking van het bedrijf te verwerven. De vervoerscoördinatiecentra proberen de bedrijven bewust te maken van hun belang. In de Randstad kwam er een extra stimulans na een onderzoek van McKinsey dat uitwees dat dit soort projecten kostenbesparend is. Dan was de politiek bereid tien miljoen gulden extra ter beschikking te stellen voor stimulansen. Dit loopt af in 2000. Daarna moeten we kijken hoe het verder moet. Oorspronkelijk was het beleid gericht op intermediairen zoals de Kamers van Koophandel. Nu probeert men vooral met de bedrijven zelf te werken.

Het is gelukt de directeurs van de tien grootste bedrijven rond de tafel te krijgen. Dit werd een belangrijke bijeenkomst. Zo probeert men het hele bedrijfsleven mee te krijgen. De jaren daarna is Vervoersmanagement Nederland opgericht. Deze organisatie zet jaarlijks een congres voor vervoerscoördinatoren op. Het is de bedoeling dat collega's mekaar stimuleren. Men kijkt ook hoe men dit in andere landen aanpakt.

Er is nog een lange weg te gaan. Slechts vijf tot tien percent van de bedrijven heeft een vervoersplan geïmplementeerd. Sommigen menen dat dit wettelijk verplicht moet worden, anderen gaan ervan uit dat het op vrijwillige basis moet gebeuren. De gemeente Amsterdam past dit toe in haar milieuwetgeving. Bedrijven die een milieuvergunning vragen, moeten ook aan vervoersmanagement doen. Het ministerie van Economische Zaken probeert dit in te passen in meerjarenafspraken in het kader van energiebesparing.

De voorzitter : Ik dank de heren Schartman en Bakker voor hun medewerking aan deze hoorzitting.

Vergadering van maandag 16 november 1998

Hoorzitting met de heer André De Baere en de heer Alain Verhaeghe, Belgische Federatie voor Distributie-ondernemingen (Fedis) en de heer Jan Peumans, voorzitter van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde

De voorzitter : Ik geef eerst het woord aan de heren Alain Verhaeghe en André De Baere van de Belgische Federatie voor Distributieondernemingen.

De heer André De Baere : Ik zal u uitleggen hoe de distributiesector tegen het probleem van de mobiliteit aankijkt. Toch zal ik ook aandacht besteden aan een meer algemene kwestie, namelijk hoe we het woon-werkverkeer kunnen beïnvloeden. We zijn van oordeel dat alleen een realistische aanpak van het probleem kans op slagen heeft.

De essentiële maatschappelijke functie van de distributiesector bestaat erin om goederen en producten te bundelen in een assortiment en te brengen naar een plaats die voldoende dicht bij de woonplaats van de consument ligt. Dit betekent dat het onze opdracht is om goederen te verplaatsen van het ene punt naar het andere. Onder voortraject verstaan we het traject, waarlangs de distributiecentrales worden bevoorraad. Het natraject is het traject waarlangs de consument de gekochte goederen naar huis brengt. We moeten daarbij voor ogen houden dat het natraject in feite een combinatie van personen- en goederenvervoer is. Sommige verkeersdeskundigen stellen mijns inziens ten onrechte dit soort verkeer gelijk met zuiver personenvervoer.

Om zijn maatschappelijke functie te vervullen heeft de distributiesector er nood aan dat de distributiecentra bereikbaar zijn. Dit geldt zowel voor de bevoorraders als voor de consumenten. Om een bepaalde hoeveelheid goederen te transporteren zoeken we een transportmethode die zo weinig mogelijk voertuigkilometers vergt en zo weinig mogelijk hinder veroorzaakt. Vandaar dat we zoveel belang hechten aan trajectkeuze en het vermijden van de doorgang door woonwijken. De hoeveelheid goederen die we transporteren bepalen we niet zelf, maar wordt ons opgelegd door de wensen van de consumenten.

Op korte termijn hopen de distributeurs dat er een gestructureerd doelgroepenoverleg wordt georganiseerd tussen alle weggebruikers en de overheden die met mobiliteit te maken hebben. Dit is essentieel opdat het mobiliteitsbeleid succes zou hebben. Een versnipperde aanpak moet absoluut vermeden worden. Mobiliteit is een breed maatschappelijk probleem, dat volgens Charles Vlek als een zogenaamd commons dilemma kan worden getypeerd. Dit wil zeggen dat personen snel het gevoel hebben het slachtoffer te zijn, als ze de indruk hebben de inspanningen alleen te leveren, terwijl anderen geen bijdrage tot een oplossing leveren. Losstaande maatregelen die alleen een bepaalde doelgroep betreffen, zijn bijgevolg absoluut te vermijden. Het gevaar bij bedrijfsvervoerplannen is immers reëel dat, als andere maatschappelijke groepen, bijvoorbeeld het schoolverkeer, de vrijgekomen ruimte innemen, de eerste betrokkenen zich dwaze idealisten gaan voelen en hun inspanningen zouden staken. Men moet integendeel een coherente set van concrete maatregelen nemen, waarbij alle doelgroepen een inspanning leveren en weten dat anderen dit ook zullen doen.

Een belangrijk punt voor de distributeurs is de infrastructuur. We kunnen stellen dat enkel bij het voortraject gecombineerd vervoer, bijvoorbeeld langs de weg en het spoor, nog enigszins mogelijk is. Voor het natraject is het wegverkeer echter onvermijdelijk. Daarom is er dringend nood aan een aangepaste wegeninfrastructuur. We vragen een duidelijke classificatie van wegen, zodat we weten welke wegen bestemd zijn voor zwaar transport en welke niet. Verder zijn er nog heel wat knelpunten, omdat op sommige plaatsen doortochten door woonzones onvermijdelijk zijn, wegens het ontbreken van ringwegen.

Voor de beheersing van de plaatselijke mobiliteitsproblemen dienen de gemeentelijke overheden een coherent werkkader op te stellen. Een categorisering van de wegen is daarbij essentieel. Bij verkeersbeperkende maatregelen moet op korte termijn laden en lossen altijd toegelaten blijven, omdat de ruimtelijke ordening op dit ogenblik niet optimaal is. Verkooppunten dienen immers bevoorraadbaar en bereikbaar te zijn. Op lange termijn kan men nagaan hoe men de ruimtelijke ordening kan aanpassen, bijvoorbeeld voor wat de inplanting van verkooppunten betreft. De overheid en de distributeurs dienen een inplantingsbeleid te voeren waardoor het aantal voertuigkilometers van het natraject beperkt wordt. Bevoorradingspunten dienen in de nabijheid van de consument te liggen, en het liefst gecombineerd worden met reeds bestaande verplaatsingsbehoeften.

Ook wat het woon-werkverkeer betreft, maakt de historisch gegroeide situatie het niet altijd mogelijk om ideale oplossingen in de realiteit om te zetten. Meestal komt dit door een gebrek aan valabele al-

ternatieven. Heel wat bedrijventerreinen zijn momenteel niet bereikbaar met het openbaar vervoer. Bovendien geniet het openbaar vervoer steeds meer een kwalijke reputatie, waaraan meer bepaald de recente berichtgeving met betrekking tot de NMBS niet vreemd is. Het is belangrijk om mensen betrouwbaarheid en continuïteit te garanderen. Bij carpoolen moet men de rit naar huis kunnen garanderen.

In opdracht van de Nederlandse overheid en distributiesector heeft Coopers & Lybrand begin de jaren negentig het interessante, maar puur theoretische concept uitgewerkt van stadsdistributiecentra. Op die manier wil men verschillende producten gecombineerd vervoeren om lege ritten te vermijden. Het idee is in zekere mate valabel, in die zin dat de distributiecentrales van de geïntegreerde ketens de facto reeds deze functie waarnemen. Daarnaast moet gezegd dat de Nederlandse experimenten niet veel succes hebben. Hoe organiseert men nu eenmaal het best het gebundelde vervoer van bijvoorbeeld foto's en van kleren ? Beide producten vertrekken van een verschillend punt, maar in beide gevallen is stiptheid belangrijk. Bovendien zijn er ook problemen op het vlak van de juridische aansprakelijkheid. We kunnen dit in Vlaanderen niet zomaar bij decreet opleggen, omdat de praktische knowhow ontbreekt. We pleiten ervoor om met alle betrokkenen over deze ideeën te overleggen en zeker niet te reglementeren vooraleer de ervaring van goed doordachte pilootprojecten geëvalueerd kan worden.

De distributiesector wordt dagelijks geconfronteerd met de mobiliteitsproblemen. Wij hebben belang bij een oplossing en trachten onze bijdrage te leveren door onze routes oordeelkundig te plannen, de vrachten te bundelen en de trajecten goed uit te kiezen. We maken onze chauffeurs bewust van het probleem maar vragen overleg met alle betrokken overheden om stapsgewijs tot een oplossing te komen.

De heer Michel Doomst : Nieuwe verkooppunten kunnen niet altijd ingeplant worden op de ideale plaats wegens de nieuwe ruimtelijke structuur- en mobiliteitsplannen. Vooral mega-projecten zijn niet langer te rijmen met het RSV en dienen vervangen te worden door kleine initiatieven. Hoe komt u tot een compromis tussen de eisen van de ruimtelijke ordening en de commerciële belangen ?

U had het in uw uiteenzetting over eeuwige knelpunten die niet opgelost raken, omdat bijvoorbeeld een ringweg ontbreekt. Beschikt u over een overzicht ?

Nachtelijk transport of transport voor of na de spits kan een aantal problemen helpen oplossen. Ziet u nog mogelijkheden op het vlak van de flexibiliteit ?

De heer André De Baere : We moeten een onderscheid maken tussen de inplanting van autonome distributiecentra – zoals meubelzaken – die beter aan een grote weg worden ingeplant. Daarnaast zijn er de voedingscentra die moeten aansluiten op gemeente- of dorpskernen. Maar in de kernen zijn de verkeersproblemen dan weer zo groot dat ze soms niet langer bevoorraad kunnen worden.

In het nieuwe RSV voert men het begrip geconcentreerde bundeling in, maar men is vergeten multifunctionele gebieden in te voeren. Door in gebieden te voorzien waarin wonen en verkopen gecombineerd kunnen verlopen, vermijden we dat geschikte oplossingen voor concrete problemen ter plaatse onmogelijk worden gemaakt door de algemene plannen. De enige mogelijkheid is dan om de plannen via ingewikkelde procedures te wijzigen en dat betekent dat het er in de praktijk niet van komt.

Wij hebben geen inventaris van alle knelpunten. Ik stel alleen vast dat buurtcomités soms onze steun vragen om te pleiten voor een ringweg. Dat brengt ons in een moeilijke situatie. We begrijpen best dat een ringweg nodig is, maar andere belangengroepen zijn dan weer tegen die nieuwe weg.

Bijkomende flexibiliteit zal niet zonder gevolgen zijn voor de arbeidsomstandigheden van onze chauffeurs en de werknemers in de stapelplaatsen. Bij nachtelijk transport moeten we vooral in verkooppunten binnen de bebouwde kom rekening houden met het probleem van nachtlawaai. De gevoeligheid daarvoor is heel subjectief en in bepaalde gevallen worden we geconfronteerd met een verbod op nachtleveringen. We proberen zo veel mogelijk met geluidsarm materiaal te werken en eventueel zelfs met overdekte loskades. Dit laatste is echter niet altijd mogelijk.

De heer Jan Penris : U heeft het tot nu toe voornamelijk gehad over het transport tussen in- een aanvoerder. We mogen echter niet vergeten dat veel consumenten de wagen nemen om in het distributiecentrum te geraken. Heeft u al nagedacht over pakjesdiensten en op afstand kopen ? Dit heeft inderdaad geen invloed op de kosten van diegenen die u vertegenwoordigt, maar mag in dit mobiliteitsdebat niet over het hoofd gezien worden.

De heer André De Baere : Door de juiste inplanting van de bedrijven wordt geprobeerd om het aantal autokilometers te reduceren. In de sector wordt bovendien volop geëxperimenteerd met verkoop op afstand via onder meer het Internet. In dunbevolkte streken kan aan huis levering aan bestaande noden tegemoetkomen voor bepaalde maatschappelijke doelgroepen. Maar er zal vanzelfsprekend altijd transport nodig blijven. Bestelling via bijvoorbeeld Internet is mogelijk, de goederen ter plaatse brengen echter niet.

De heer Johan Malcorps : De distributiesector telt heel wat werknemers. Bij de pogingen om de uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen te verminderen, kunnen bedrijfsvervoerplannen een belangrijke rol spelen. Wat is uw houding tegenover mobiliteitsplannen ? Kan u voorbeelden noemen uit uw sector ?

De heer André De Baere : Werkgevers kunnen hun personeel niet dwingen om een bepaald vervoermiddel te gebruiken. De meeste stapelplaatsen zijn niet bereikbaar via het openbaar vervoer. De Lijn is enkel geïnteresseerd wanneer we hen voldoende potentiële klanten kunnen bieden. Werknemers kunnen aangezet worden tot carpooling of tot fietsgebruik. Fietsenstallingen en douches bouwen volstaan daartoe echter niet. De overheid moet ook voor fiscale incentives zorgen. We verwachten meer steun van het openbaar vervoer om lijnen op een meer flexibele manier aan te passen. Vaak wordt immers geen rekening gehouden met nieuwe situaties. Er is nood aan overleg op stedelijk niveau : het probleem is immers erg complex. Een werknemer die wil carpoolen, maar tegelijk zijn kinderen met de wagen naar school wil brengen, past misschien niet bij andere carpoolers. Ik sluit me aan bij de vaststelling in de tekst van de heer Vlek en mevrouw Steg dat de sensibilisatie nog niet ver genoeg gevorderd is om alle mogelijkheden aan te boren.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Welk percentage van de totale distributieactiviteiten kan Fedis beïnvloeden door het opleggen van maatregelen ?

De heer Alain Verhaeghe : We vertegenwoordigen alle ondernemingsvormen in de Belgische distributiesector : van kleinhandel tot hypermarkt, algemene voeding en speciaalzaken, food en non-food, F1- en F2-winkels. We vertegenwoordigen niet de zelfstandige handel, wel bedrijven die personeel tewerkstellen.

De heer André De Baere : We hebben bijvoorbeeld geen vat op de postbedrijven. Binnen het goederentransport hebben we enkel invloed op het vervoer dat voor rekening van onze ondernemingen rijdt.

Om succesvol initiatieven te nemen is het belangrijk dat pilootbedrijven het voorbeeld geven. Fedis heeft geen enkel middel om het gebruik van bepaalde vervoermiddelen te verplichten. Fedis kan haar leden wel sensibiliseren en overtuigen om op vrijwillige basis engagementen aan te gaan.

De heer Joachim Coens : Welke combinatiemogelijkheden ziet u binnen de distributiesector met het spoorverkeer ? Wat is de gemiddelde trajectlengte ? Zijn er lange trajecten die eventueel in aanmerking kunnen komen voor vervoer per spoor- of waterweg ? Wat bedoelt u met de problematiek van de lijnen ?

De heer André De Baere : Spoortransport wordt pas voordelig vanaf 700 tot 800 kilometer. Voor een kleinere afstand liggen de kosten hoger dan voor wegvervoer, als gevolg van de cumulatie van tarieven van verschillende spoorwegmaatschappijen. Bovendien duurt het vervoer langer en kunnen niet dezelfde garanties worden geboden als met wegverkeer. Daarom is het spoor alleen geschikt voor niet-bederfbare goederen.

Vervoer langs de binnenwateren is niet eenvoudig. Haast geen enkele stapelplaats is gelegen aan een waterweg met faciliteiten om te laden en te lossen. Bovendien zorgt het toerbeurtsysteem in de binnenvaart ervoor dat er geen directe band met de vervoerder kan worden gecreëerd.

De voorzitter : De toekomst ziet er voor u blijkbaar rooskleurig uit. Door de harmonisatie van het spoor verdwijnt het probleem van de verschillende tarieven. De toerbeurt in de binnenscheepvaart wordt binnenkort afgeschaft. Voor de aanleg van kaaimuren verschaft het Vlaamse Gewest subsidies. U mag dus optimistisch zijn.

De heer André De Baere : Zodra deze voorwaarden vervuld zijn, liggen er inderdaad heel wat meer mogelijkheden open.

Met de problematiek van de lijnen bedoel ik dat er niet altijd nood is aan nieuwe lijnen. Het valt voor dat een distributiecentrum op een industrieterrein gelegen is naast een spoorlijn, maar zonder dat er een stopplaats is. Het station ligt dan een heel eind verderop. De spoorwegen blijven werken met dezelfde stopplaatsen als zestig jaar geleden. Als het openbaar vervoer niet aanwezig is, kan men het echter niet gebruiken. Dan heeft het ook geen zin

om te proberen de mensen met bedrijfsvervoerplannen te stimuleren om het openbaar vervoer te nemen.

De voorzitter : Ik dank de heren Verhaeghe en De Baere voor hun uiteenzetting. Nu geven we het woord aan de heer Peumans van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde.

De heer Jan Peumans : We danken de leden van deze commissie van het Vlaams Parlement voor de mogelijkheid om hier de werking van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (VSV) voor te stellen. We zullen eerst toelichten wat de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde precies is, vervolgens zullen we ingaan op haar voorgeschiedenis en ten slotte zullen we vertellen wat deze stichting precies doet en wat haar wensen zijn.

De stichting heeft een voorgeschiedenis die teruggaat tot 1986, tot de werkgroep onder leiding van de heer Poté. In 1987 heeft de heer Ansoms een wetsvoorstel ingediend, dat hij in 1988 herhaald heeft. Omdat de weg naar een decreet nogal lang bleek te zijn, heeft de VSV dan juridisch het statuut van een VZW aangenomen. In 1990 werd het dan een decretale instelling. Op dit ogenblik is er een budget van twintig miljoen frank. Daar doen we heel wat mee. Nochtans had de Vlaamse Raad op 19 april 1994 een resolutie aangenomen dat 0,5 percent van het budget voor investeringen van Openbare Werken, afdeling Wegen zou moeten besteed worden aan de werking van de VSV. Volgens het decreet horen tot de bevoegdheden van de stichting de permanente vorming, bijscholing en de organisatie van een postgraduaat ; de organisatie van activiteiten in onderwijs en van wetenschappelijk onderzoek en ten slotte advies verstrekken aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering met betrekking tot verkeerskunde.

In 1996 stelde de heer Vermeiren aan minister Baldewijns de vraag wat men met de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde van plan was. Wilde men deze stichting behouden, of wilde men haar bevoegdheden veeleer overdragen aan de administratie van Wegen en Verkeer ? Hij vroeg ook hoe de Vlaamse regering stond tegenover de werking van de stichting. De aanleiding van deze vraag was het feit dat de heer Poté het voorzitterschap had neergelegd. In zijn antwoord beloofde de minister dat er een professioneel kader zou komen en dat de organisatievorm zou aangepast worden en de taken verruimd. Minister Baldewijns heeft ook bevestigd dat hij de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde gunstig gezind was.

Wat doet de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde ? Het centrale uitgangspunt is mobiliteit in een duurzame samenleving. Dit wil zeggen dat de organisatie van de mobiliteit de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid moet garanderen.Van onze algemene visie worden drie themalijnen afgeleid : de ontwikkeling van de mobiliteit, de inrichting van de openbare ruimte en het verplaatsingsgedrag moeten duurzaam zijn. De stichting wil ook een ontmoetingsplaats zijn voor mensen die op dat vlak actief zijn. Dit blijkt uit de samenstelling van de raad van beheer en van de algemene vergadering, waarin vertegenwoordigers van de overheid, de academische wereld, het onderwijs en van De Lijn en Langzaam Verkeer vertegenwoordigd zijn. De stichting onderhoudt ook contacten met verschillende organisaties die belangrijk zijn op het vlak van mobiliteit.

VSV organiseert tal van initiatieven. Hieronder volgen enkele voorbeelden. De stichting organiseert permanente vorming voor gemeenteambtenaren over actuele ontwikkelingen zoals de mobiliteitsconvenants, de stratencategorisatie en de multimodale verkeersmodellen. De cursussen worden door vele tientallen belangstellenden bijgewoond. Er is ook een praktijkschool verkeer. We hebben een inventaris gemaakt over Europese initiatieven die voor Vlaanderen interessant zijn. We organiseren bijscholingscursussen over de concrete toepassing van mobiliteitsplanning en mobiliteitsconvenants. Op dit vlak hebben we een aantal bijscholingscursussen gemaakt, vooral voor gemeentelijke ambtenaren. Er wordt heel wat heringericht in Vlaanderen en het atelier publieke ruimte biedt hierbij de nodige begeleiding. Sinds het academiejaar 1995-1996 wordt een postgraduaat verkeerskunde afwisselend in Gent, Leuven, Brussel en Antwerpen georganiseerd. In een resolutie die werd goedgekeurd in 1994, vroeg de Vlaamse Raad meer verkeers- en mobiliteitsopvoeding in het kleuter-, lager en middelbaar onderwijs. We hebben daarom de nodige maatregelen getroffen om de mensen in het onderwijs daartoe de nodige knowhow te verschaffen en hebben een educatieve gids opgesteld met een kritische bespreking van alle educatief materiaal en alle organisaties op het vlak van mobiliteit. Deze gids wordt om de twee jaar aangepast en wordt gratis verspreid. Er werd ook een cd-rom en een cd-i ontwikkeld voor jongeren tussen de twaalf en de zestien jaar. Omdat meer verkeer- en mobiliteitseducatie in de klas alleen mogelijk is als we aandacht besteden aan de opleiding van leraars, richten we niet alleen studiedagen voor het middelbaar onderwijs in, maar hebben we ook een pilootproject lopen in drie instituten voor pedagogisch hoger onderwijs.

De VSV is opgericht in 1991. We moeten veel tijd en energie besteden om de 20 miljoen frank, waar wij jaarlijks recht op hebben, ook effectief te krijgen van de administratie. Gelukkig is ons personeelskader nu uitgebreid met een coördinator en een deeltijdse boekhouder.

VSV detecteerde twee grote leemten, namelijk een interuniversitair voortgezette academische opleiding op universitair niveau en een academische opleiding op hogeschoolniveau. Er is in de eerste plaats behoefte aan een voortgezette academische opleiding. Een interdisciplinaire groep, onder impuls van professor Albrechts, werkte een voorstel voor een voortgezette academische opleiding verkeerskunde uit. Ondanks de bevriezing van het aantal disciplines op universitair niveau, wensen wij toch een dergelijke postacademische opleiding.

In de tweede plaats, maar even belangrijk, is er nood aan een opleiding op hogeschoolniveau. In opdracht van de vorige verantwoordelijke minister, de heer Eddy Baldewijns, maakte de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek een studie van de arbeidsmarkt en een studie van de Europese onderwijsmarkt. Hieruit blijkt dat in veel Europese landen opleidingen verkeerskunde op academisch niveau bestaan, de meeste reeds 15 tot 20 jaar. In Vlaanderen bestaat een dergelijke opleiding niet.

Er zijn een aantal redenen voor de oprichting van een dergelijke opleiding verkeerskunde. De maatschappelijke en bestuurlijke ontwikkelingen vereisen hoogdringend professionalisering. Men heeft moeite om op universitair niveau mensen te vinden die voldoende kennis hebben van de mobiliteitsmarkt. We stellen een toenemende internationalisering, privatisering en concurrentie vast op de verkeerskundige markt. Er is ook een toenemende techniciteit en meer aandacht voor de omgevingskwaliteit.

De arbeidsmarkt vraagt drie types verkeerskundigen : de generalist, die all-round gevormd is ; de specialist met een verregaande kennis over deelaspecten van de verkeerskunde ; de bijgeschoolde practicus, die nu al in het werkveld aanwezig is.

Als algemene doelstellingen van het opleidingsprofiel gelden volgende beginselen : praktijkgerichte opleiding, multidisciplinaire denkkaders en handelingsvaardigheden ontwikkelen. Het is tevens de bedoeling om van algemeen vormend hoger onderwijs van academisch niveau te evolueren naar opties en specialisaties met mogelijkheden tot andere voortgezette opleiding. De opleiding moet ook de gelegenheid bieden om praktijkervaring op te doen door middel van stages en concrete projecten. Dit alles kan gestoffeerd worden met buitenlandse voorbeelden. Voor de specifieke inhoud van de opleiding verwijs ik naar de bijlage.

Naast de algemene opleiding voorzien we ook in een aantal specialisaties : verkeerstechniek en ontwerp van de openbare ruimte ; toegepast onderzoek en verkeersplanning ; sociale verkeerskunde en gedragsbeïnvloeding en management. Deze opleiding kan ook een maatschappelijke rol vervullen door onderzoek en dienstverlening.

Op de universitaire campus Diepenbeek bestaat de opleiding Verkeerskunde als bijscholing, ingeschaald als hoger onderwijs van het korte type voor sociale promotie. Hiervoor bestaat een toenemende belangstelling. Het is dus noodzakelijk om ook een dagopleiding op dit niveau te ontwikkelen, liefst op dezelfde plaats.

In de commissie voor Sociale Zaken van het federale parlement is recent een wetsvoorstel goedgekeurd dat de bedrijven wil verplichten vervoersplannen op te stellen. Op dat moment zal er een grote nood zijn aan opleiding. Ook bij de gemeenten en provincies zijn er veel vragen over hoe de link tussen mobiliteit en structuurplannen kan gelegd worden. Ook hier wil de VSV actief zijn, mits in het nodige geld voorzien wordt.

De heer Ward Beysen : De heer Vermeiren pleitte voor de integratie van de VSV in de administratie. Hiervoor zijn inderdaad goede redenen te vinden, onder andere de noodzaak van samenwerking met het departement Onderwijs. Waarom komt deze integratie er niet ?

De heer Jan Peumans : De heer Vermeiren verwees naar een resolutie van het Vlaams Parlement waarin de regering verzocht werd de VSV nauwer te betrekken bij de verkeersveiligheid. De middelen van de stichting zouden tegen 1997 moeten opgetrokken worden tot circa 50 miljoen frank. Omdat de regering toen de middelen aan de stichting verminderd had, stelde de heer Vermeiren vragen of het de bedoeling is de VSV in stand te houden of worden de activiteiten overgenomen door de administratie voor Verkeer ?

De minister antwoordde dat de VSV zou evolueren van een vrijwilligerssysteem naar een professioneel kader en dat de bevoegdheid diende gelegd te worden bij één minister. Dit is ondertussen gebeurd. Er zit ook een afgevaardigde van de administratie als waarnemer in de raad van bestuur van de VSV. Wij krijgen vragen om opleiding van onder andere de

administratie voor Wegen en Verkeer en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, maar zijn niet geïntegreerd in de administratie.

De heer Ward Beysen : Welke goede redenen heeft u om niet te streven naar de integratie van de VSV in de administratie ?

De heer Jan Peumans : De VSV is bij decreet van 1991 opgericht. In het decreet staat nergens dat we moeten geïntegreerd worden in de administratie. Onze opdrachthouders hebben niets te maken met de administratie. De vraag is sinds 1991 dan ook nog nooit gesteld.

De heer Ward Beysen : Dat is bij deze dan gebeurd.

De voorzitter : Ik wil er op wijzen dat u deze vraag aan de minister moet stellen.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : De verkeersveiligheid is een belangrijk aspect van de mobiliteit en de verkeerskunde. Hierover staat heel weinig in uw doelstellingen. Is dit voor u geen prioriteit ?

Verkeerseducatie is opgenomen in de eindtermen. U bent van plan om een bijkomende opleiding te geven voor onderwijzers in het lager onderwijs en regenten en licentiaten in het secundair onderwijs. Welke leerkrachten gaat u in het middelbaar onderwijs voorbereiden en in welk lessenpakket gaat u verkeerseducatie integreren ?

De heer Jan Peumans : We hebben vier opdrachthouders, waaronder een op het vlak van onderwijs. Momenteel oefenen we die opdracht uit op het niveau van het kleuter, lager- en middelbaar onderwijs. We zijn ook actief in het pedagogisch onderwijs. De werkgroep Onderwijs, die in alle onderwijsnetten actief is, beschikt over een budget van 5 miljoen frank. We kunnen niet verder springen dan onze mogelijkheden toelaten. Als we niet meer geld krijgen, kunnen we geen bijkomende zaken doen.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Hoe gaat u leerkrachten opleiden en in welk vak in het middelbaar onderwijs gaat u de verkeerseducatie integreren ?

De heer Jan Peumans : In de nota staan al onze activiteiten vermeld. We doen niet meer dan dat.

De heer Michel Doomst : We hebben ons altijd sterk geïnteresseerd in de VSV, getuige onze vraag hierover bij elke begrotingsbespreking. Het is een goede zaak dat duidelijk is geworden dat de Stichting ressorteert onder de bevoegdheid van de minister van Vervoer.

Moeten we niet meer evolueren naar een soort van provinciale bevoorrading van deskundigheid, zodat de verschillende provincies een aanbod kunnen brengen dat dichter bij de gemeenten staat ? Ik heb de indruk dat de deskundigheid ter plekke ontbreekt en dat er vraag naar is. Denkt u in die richting ? Is dit volgens u haalbaar ?

De heer Jan Peumans : In elke provincie bestaat er een opleidingsinstituut voor lokale mandatarissen. We benaderen deze momenteel om een opleiding van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde op te nemen. Het is niet eenvoudig om docenten te vinden die deze deskundige materie kunnen doceren, maar we zijn er mee bezig.

De voorzitter : Ik dank de heer Peumans voor zijn uiteenzetting.

Tussentijdse nota van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België

Bespreking

De voorzitter : Dan is het nu tijd voor de bespreking van de tussentijdse nota van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België.

De heer Niceas Schamp, vast secretaris van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België : Mevrouw Serbruyns is pas 4 weken bij ons in dienst en brengt vandaag dus slechts een inleidende uiteenzetting. Mevrouw Serbruyns heeft een academische bibliografie opgesteld en we hebben een interessante discussie gevoerd met de universitaire collega's die in de materie bevoegd zijn.

De inleidende nota bevat een aantal inleidende principes en probleemgebieden en schetst de huidige toestand. Deze nota is dus geen waslijst van zaken die men zou moeten aanpakkken, maar we zijn wel bereid om deze te onderzoeken.

Mevrouw Martine Serbruyns, ingenieur : Ik zal het begrippenkader, de beleidscontext, de bestaande regels en de probleempunten toelichten. Mobiliteit is complex en divers en veroorzaakt zowel plaatselijke als mondiale problemen. Mobiliteit is afhan-

kelijk van infrastructuur uit het verleden en verwijst tegelijkertijd naar de toekomst. Het omvat verschillende aspecten : infrastructuur, verschillende vervoersmiddelen, personen- en goederenmobiliteit, bereikbaarheid van bedrijven en kantoren, mobiliteit in de steden en in het buitengebied en uiteindelijk ook verschillende actoren die allemaal een ander verwachtingspatroon hebben.

Het is belangrijk te weten waarover we het precies hebben. Wat is mobiliteit ? Wat is bereikbaarheid ? Hoe meten we mobiliteit ? Welke zijn de neveneffecten ? Moeten we de problemen oplossen of mobiliteit beter plannen ?

We kunnen mobiliteit op verschillende manieren meten. Het aantal voertuigkilometers is een mogelijke maat. Een andere is het aantal capaciteitskilometers. Of nog : hoeveel reizigers kunnen er vervoerd worden of hoeveel ton kan er vervoerd worden ? Die cijfers kunnen we vervolgens vergelijken met het aantal reizigers of ton dat effectief vervoerd wordt ; op die manier meten we de bezetting. We kunnen ook het aantal verplaatsingen nagaan. Deze verschillende maatstaven worden vaak door elkaar gebruikt.

Wat is mobiliteit ? Is het de behoefte aan, de mogelijkheid tot of de vraag naar verplaatsing ? Het begrip is heel vaag, maar volgens mij draait het rond het aantal activiteiten op bepaalde plaatsen waaraan mensen willen deelnemen binnen een beschikbaar financieel en tijdsbudget en met de beschikbare vervoersmiddelen.

Bereikbaarheid houdt verband met de plaats waarnaar we ons wensen te begeven. Waarbij men vaak de vraag stelt : is het bereikbaar met de auto ? Het antwoord op deze vraag is afhankelijk van het ogenblik, van de vervoerstechniek en van de persoon of het goed in kwestie. Bereikbaarheid is een grond van welvaart.

Het verkeers- en vervoerssysteem kan in een aantal deelaspecten opgesplitst worden : de lading die men wil verplaatsen, het vervoermiddel, de verkeersvoorzieningen en de verkeersorganisatie. De overheid heeft vooral invloed op deze laatste twee aspecten.

De neveneffecten zijn : verkeersonveiligheid en invloed op het milieu, waarover meer dan voldoende cijfermateriaal bestaat, en daarnaast ook : congestie, vervoersongelijkheid, aantasting van de leefbaarheid van onze leefruimte en de ruimtelijke effecten, waarover vrijwel geen cijfermateriaal bestaat.

We moeten steeds uitgaan van drie belangrijke gegevens : het verkeers- en vervoerssysteem, het sociaal-economisch systeem en het vestigingspatroon. Deze drie zijn strikt met elkaar verweven en precies die verwevenheid maakt het probleem zo ingewikkeld. Iedere tijdsperiode heeft een dominant vervoersmiddel. Voor ons is dat de auto. De auto beïnvloedt dus het verkeerssysteem, maar ook het sociaal-economische systeem en het vestigingspatroon. Bovendien is er een wisselwerking tussen deze drie gegevens. Om de mobiliteit beter te garanderen moeten we op deze drie vlakken ingrijpen.

Dit alles zou overkoepeld moeten worden door het beleid. Zoals eerder opgemerkt ontbreekt het ons echter aan expertise. De kennis is gefragmenteerd en bovendien bestaat er geen universitaire opleiding.

Mobiliteit is voor mij een goed waarvan we de negatieve aspecten moeten vermijden. Dit kan door een betere planning en precies daarvoor is het belangrijk dat we kijken naar de beleidscontext, de bestaande toestand, de probleemvelden en uiteindelijk ook naar de bestaande visie, strategieën en acties. Achteraf is een terugkoppeling onontbeerlijk.

De beleidscontext is zowel mondiaal als plaatselijk, altijd duurzaam en legt een band tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Op mondiaal vlak heeft men het vooral over de CO_2, op Europees vlak zijn er een aantal richtlijnen en heeft men een duurzame visie uitgewerkt, op Benelux-niveau heeft men een structuurnota uitgewerkt, op federaal niveau is minister Daerden bezig met het uitwerken van duurzame mobiliteitsplannen, op gewestelijk niveau is er het RSV, de provincies categoriseren de secundaire wegen en op gemeentelijk vlak kunnen mobiliteitsconvenants afgesloten worden.

Duurzaamheid betekent dat we moeten uitgaan van een stevige economische ontwikkeling die sociaal als billijk wordt beschouwd, ecologisch verantwoord is en kennis opbouwt. Op het vlak van de ruimtelijke ontwikkeling moeten we het aantal verplaatsingen reduceren door naar nabijheid te streven. Daarnaast moeten de noodzakelijke verplaatsingen combineerbaar blijven met de leefbaarheid.

Voor de beschrijving van de bestaande toestand ben ik uitgegaan van het personen- en goederenvervoer, de bezettingsgraad en de neveneffecten.

In het geheel van het personenvervoer is het aandeel van het openbaar vervoer zeer gering : slechts

5 percent. Eénenzeventig percent van het woonwerkverkeer gebeurt met de wagen. Het aantal kilometers personenvervoer met het openbaar vervoer ligt tien keer lager dan met de wagen. In absolute cijfers blijft het openbaar vervoer vrij stabiel, maar gezien het toenemend gebruik van de wagen, neemt het gebruik van het openbaar vervoer relatief gezien af. Het personenvervoer via de lucht stijgt jaarlijks met ongeveer 6 percent. Elk jaar komen er in het totale autopark ongeveer 80.000 wagens bij. De aangroei komt volledig op rekening van de dieselauto's : vooral dieselwagens met een vermogen van 1.600 tot 2.000 cc. Dit heeft belangrijke milieugevolgen. Het aantal voertuigenkilometers per voertuig is momenteel gestagneerd op 14.500 kilometer. Door de toename van de middenklasse dieselwagens zal de gemiddelde cilinderinhoud stijgen. Het aantal wagens dat in België op gas rijdt is erg beperkt. In 1998 zijn er in België slechts 44 elektrische auto's. De evolutie in Nederland is enigszins verschillend. Het aantal benzinewagens blijft stijgen, maar het aantal dieselwagens blijft min of meer hetzelfde. Wellicht heeft dit te maken met een verschillend fiscaal beleid in Nederland ten opzichte van België.

Vlaanderen is de draaischijf van Europees goederenvervoer, onder meer als gevolg van de aanwezigheid van enkele havens op wereldniveau. In België verliep in 1994 70 percent van het goederenvervoer via de weg, 16 percent via de binnenscheepvaart, 10 percent via het spoor en 4 percent via pijpleidingen. Een vergelijking geven van de vervoersprestaties voor de verschillende modi is echter moeilijk. De prestaties voor het wegverkeer worden namelijk scheefgetrokken doordat het NIS ten onrechte veronderstelt dat het verkeer door buitenlanders in België gepresteerd gelijk is aan wat Belgen in het buitenland presteren. Dit laatste is echter beduidend groter. De verdeling over de verschillende modi laat een toename zien van 65 tot 70 percent voor het aandeel van het wegvervoer uitgedrukt in ton tussen 1980 en 1994. Deze evolutie moet echter nog nader onderzocht worden.

Het aantal voertuigenkilometers is aanzienlijk toegenomen sinds 1985. Deze stijging vond sneller plaats op autosnelwegen dan op gewestwegen.

De gemiddelde bezettingsgraad van personenauto's is vrij laag. Over het algemeen wordt aangenomen dat de bezettingsgraad 1,3 tot 1,2 bedraagt, met 1,2 in de woon-werkspits. Voor het goederenvervoer over de weg is er een bezetting van 35 tot 40 percent voor het nationaal en van ongeveer 50 percent voor het internationaal vervoer.

Mobiliteit heeft heel wat neveneffecten. De verkeersonveiligheid is sinds 1970 behoorlijk gedaald, ondanks de toename van het aantal voertuigen. Dit heeft onder meer te maken met de snelheidsbeperkingen die in de jaren zeventig werden ingevoerd. Uit vergelijking met het buitenland blijkt wel dat België nog meer inspanningen op dit vlak kan leveren. Het aantal doden en zwaargewonden op Belgische wegen ligt relatief gezien immers nog tamelijk hoog.

Wat de invloed op het milieu betreft : het totale eindgebruik van energie voor verkeer en vervoer bedroeg in 1994 ongeveer 28 percent van het totaal. Het wegtransport neemt daarvan drievierde in beslag. Het verkeer is ook verantwoordelijk voor een vijfde van de CO_2-uitstoot en voor de helft van de fotochemische luchtverontreiniging. In 1995 werd potentieel 75 percent van de bevolking gematigd en 40 percent sterk gehinderd door geluid en trillingen.

Dan is er nog de vervoersongelijkheid. Zeventien percent van de gezinnen beschikte in 1994 niet over een wagen, volgens een volkstelling in 1991 ging het om 24 percent. Er zijn ook belangrijke gevolgen op het gebied van ruimtebeslag. Tussen 1985 en 1995 steeg de niet-gekadastreerde oppervlakte – openbare wegen, pleinen, waterlopen en dergelijke – in Vlaanderen met 7,3 percent tot 6,76 percent van de totale oppervlakte.

Alles bij elkaar blijkt dat er verschillende probleemvelden zijn. De mobiliteit van goederen en personen komt om verschillende redenen in het gedrang. De bereikbaarheid daalt. De draagkracht van mens en dier, milieu en ruimte wordt aangetast. Deze situatie is de laatste veertig jaar gegroeid onder invloed van evoluties op het vlak van verkeer en vervoer, van sociaal-economische evoluties en van ruimtelijke ordening. Al deze factoren hebben bovendien elkaar nog beïnvloed.

De sociaal-economische ontwikkeling werd gekenmerkt door : economische groei, specialisatie, veranderende productietechnieken, de demografische evolutie en een toenemende participatie van vrouwen. Op het vlak van ruimtelijke ontwikkeling is het uiteenlopen van de werk-, woon- en recreatieplaatsen belangrijk. Wat vervoer en verkeer betreft, constateren we een toenemend voertuigenbezit en -gebruik, een lage private kostprijs en een evolutie naar steeds meer snelheid en comfort.

Professor Julien Denduyver : Het statistisch overzicht is zeker niet volledig. De statistische gegevens zijn onbetrouwbaar en niet vergelijkbaar. We

weten dan ook niet echt hoe mobiliteit in elkaar zit. Daarom hebben we bepaalde concrete corridors buiten de inleiding gehouden. Zo wordt er bijvoorbeeld in de haven van Antwerpen jaarlijks 100 tot 110 miljoen ton overgeslagen. Deze goederen moeten echter ook aan- en afgevoerd worden.

Mobiliteit is een complex maatschappelijk probleem. Ons vervoersysteem is een functie van onze maatschappij en onze maatschappij is anderzijds ook een functie van ons vervoersysteem. We willen allen graag beschikken over een goed mobiliteitssysteem, maar we willen de lasten daarvan liever niet zelf dragen. Een stuk van ons transport wordt mede bepaald door internationale beslissingen. We zijn immers een doorvoerland. De afschaffing van het beurtrolsysteem en de afschaffing van de DRB-tarieven (Dienst Regeling der Binnenvaart) op 30 november 1998 zal bijvoorbeeld zeker enig effect hebben, al zal dit niet enorm zijn. We spreken immers over een activiteit van tien tot vijftien percent van de binnenscheepvaart. Ook de beslissingen inzake infrastructuur zijn bepalend. Denken we maar aan de TGV, of aan de schaalvergroting van de zeeschepen die een aanpassing van de havens noodzakelijk maakt. Bij infrastructuurbeslissingen moet men trouwens bedenken wat men er later wil mee doen. Denken we maar aan de inhuldiging van het kanaal Brussel-Charleroi. Toen werden tegelijkertijd ook de spoortarieven voor het vrachtvervoer verlaagd. We hebben dus duidelijk nood aan een geïntegreerde politiek.

Ik zou willen vooruitlopen op de conclusies. Men spreekt hier veel over alternatieve vervoermiddelen, maar dit zal gepaard moeten gaan met zware investeringen. Als tien percent van het wegverkeer overgaat naar het openbaar vervoer, dan komt dit overeen met een aangroei van vier of vijf jaar van het wegverkeer. Dat is meer dan wat de NMBS nu aan personen vervoert. Dit is onmogelijk met de huidige toestand van de infrastructuur en van de materialen. Hetzelfde geldt voor De Lijn en voor het goederenvervoer.

De heer Michel Doomst : Wat is de relatie tussen het werk van de mensen van de Academie en datgene wat hier in de commissie al is gebeurd ? Werken de mensen van de academie oplossingsgericht of werken zij aan een kader, terwijl de oplossing van de politici verwacht wordt ?

De heer Niceas Schamp : Het is voor de leden van de Academie even nieuw als voor de politici. De belangrijkste taak van de Academie is het aanbieden van consistentie en van betrouwbare gegevens. De beslissingen over de oplossingen moeten genomen worden in het Vlaams Parlement. Dit is een zware taak. Er moeten enorme bedragen geïnvesteerd worden voor een toekomst die moeilijk in te schatten is.

Professor Julien Denduyver : Men kan ons niet vragen oplossingen te bieden voor concrete knelpunten. We kunnen wel algemene lijnen aanduiden.

Ik wil hier wel de stelling verdedigen dat transport te goedkoop is. Men verwacht te veel van de verhoging van de accijnsrechten. Een verhoging van de prijs van de brandstof met een frank per liter zou leiden tot een verhoging van de kostprijs met tien centiem per kilometer. Dat zal geen reëel effect hebben. Dit is immers geen spectaculaire prijsverhoging en bovendien moeten we ons afvragen welke alternatieven er zijn.

De voorzitter : We verwachten van de Academie dat ze een wetenschappelijke basis levert en dat ze concrete aanbevelingen doet. Het uitwerken van een welomschreven beleidsprogramma is onze taak.

Vergadering van maandag 23 november 1998

Hoorzitting met de heer Geert Van Nieuwenburg, voorzitter van het Overlegplatform diensten aangepast vervoer (ODAV) en de heer Francis Herbert, voorzitter van de vereniging Ouders van verongelukte kinderen.

De heer Geert Van Nieuwenburg : Dames en heren, ieder van ons wordt wel eens met mobiliteitsproblemen geconfronteerd. Voor sommigen onder ons is dat occasioneel het geval, voor vele mensen met een fysieke handicap is het bijna een dagelijkse realiteit.

Ik vertegenwoordig ODAV, het Overlegplatform diensten aangepast vervoer in Vlaanderen. Momenteel overkoepelt het ODAV vier diensten. De eerste is een dienst voor aangepast vervoer in Zoersel, die uit een plaatselijke KVG is ontstaan. De tweede is een dienst in Grimbergen, verbonden aan Eigen Thuis Grimbergen, een residentiële instelling en een MABE- en ADL-dienst voor mensen met een fysieke handicap. Ten derde is er de ARC, de Antwerpse Rolcar, die is ontstaan uit de Volkshogeschool en zijn dynamiek heeft gevonden in het Elker Wonen, eveneens een dienst voor ADL-assistentie aan mensen met een fysieke handicap. Ikzelf ben voorzitter van de VZW Mobiel, ontstaan uit Integratie Zelfstandig Wonen in Leuven, een dienst die ADL-assistentie biedt aan fysiek gehandicapten.

In de dagelijkse praktijk merkten we dat er vanaf het begin van de jaren negentig – in feite al vroeger – een tendens ontstond waarbij mensen met een fysieke handicap op eigen benen wilden staan. Ze begonnen gebruik te maken van alle diensten waar u en ik ook gebruik van maken. Er werd heel veel energie gestoken in integratie- en participatieprojecten en in opleiding. Een voorbeeld hiervan is het Romeroproject in Leuven, waardoor gehandicapten aan de universiteit kunnen studeren. Al deze initiatieven blijven dode letter door het feit dat mensen niet ter plekke raken. Het klinkt banaal, maar het is gewoon een must. We zijn dan ook zelf begonnen met de organisatie van aangepast vervoer. Het is geen toeval dat al deze vervoersdiensten verbonden zijn aan werkende instellingen zoals de ADL-diensten of de plaatselijke KVG-organisaties.

We merken wel dat er in bepaalde streken energie wordt gestoken in de aanpassing van het gewone openbare vervoer. Hier en daar wordt ook werk gemaakt van het verhogen van de toegankelijkheid. Tussen al deze initiatieven bestaan er eigenlijk weinig linken. We gaan uit van de drie B's : bereikbaarheid, betreedbaarheid en bruikbaarheid. Het loopt altijd verkeerd op een van deze drie punten. Als men er al kan komen, kan men er niet in ; en als men er in kan, kan men het niet gebruiken. Dit leidt tot grote frustraties.

We hebben geprobeerd om de bereikbaarheid te vergroten door aangepast vervoer. We gaan ervan uit dat het in de mate van het mogelijke complementair moet zijn aan het openbaar vervoer. We willen een netwerk opzetten in heel Vlaanderen. Zo zou men bijvoorbeeld iemand in Leuven op de trein kunnen zetten en in het station van Antwerpen weer oppikken. Men moet er dan wel van uitgaan dat het station aangepast is. Ik wil de pessimist niet uithangen, maar in sommige stations kan men niet afstappen als rolstoelgebruiker, tenzij men halsbrekende toeren doet. Daar hebben we ook staaltjes van.

We hebben een aantal regels opgesteld waaraan aangepast vervoer zou moeten voldoen. Het gaat om vraagafhankelijk aangepast vervoer. Onze doelgroep bestaat uit mensen met een fysieke handicap die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en er toch op aangewezen zijn. De reden hiervoor is dat hun handicap te zwaar is om hen alleen op een trein te zetten, dat er geen alternatief is voor het openbaar vervoer, of dat het niet mogelijk is om de opstapplaats van het openbaar vervoer te bereiken. In het debat over mobiliteit moet men er hoe dan ook van uitgaan dat aangepast vervoer complementair is aan het gewone openbaar vervoer.

Aangepast vervoer moet betaalbaar zijn, ook voor mensen met een laag inkomen. Veel mensen uit onze doelgroep hebben een klein inkomen. Daarnaast moet het voldoende zijn uitgebouwd zodat de mensen kunnen voldoen aan contractuele, sociale, culturele en maatschappelijke verplichtingen. De bus moet aangepast zijn en de nodige veiligheid bieden. Zo kan men bijvoorbeeld in bussen van het openbaar vervoer, onder andere door de tijdsdruk, rolstoelen niet vastzetten.

De vier diensten werken in de praktijk met een dispatcher en een telefooncentrale waar de gebruikers dagelijks terecht kunnen om een rit te bestellen. De dispatcher gaat na of er bij een aanvraag nog plaats is. Dit is niet zo evident omdat er piek- en dalmomenten zijn. Voor het woon-werkverkeer in Leuven zijn er zo bijvoorbeeld vier bussen nodig tijdens de piekperiode, maar niet tijdens de daluren. Op dit moment zijn er maar twee beschik-

baar, zodat we de gebruikers en de werkgever om enige flexibiliteit moeten vragen.

Een rit kost op dit ogenblik ongeveer 10 frank per kilometer, van standplaats tot standplaats en dus niet vanaf de eigenlijke vertrekplaats van de gebruiker. We hebben dit probleem gedeeltelijk kunnen opvangen via samenwerkingsakkoorden. Zo geven bijvoorbeeld 16 gemeenten rond Leuven jaarlijks een forfaitair bedrag aan onze organisatie waardoor we enkel de reëel voor de klant gereden kilometers aanrekenen.

We hebben een hele tijd geleden bij de overheid aangeklopt om een netwerk te subsidiëren of een structurele maatregel te nemen waardoor men de mensen een aangepast vervoer kan aanbieden. Dit is eigenlijk nooit echt gelukt. Zo hebben we een niet-gereglementeerde toelage gekregen van het Vlaams Fonds, daarna een experimentele, enzovoort. Die maatregelen zijn eind 1997 stopgezet waardoor sommige mensen niet meer op hun werk geraakten.

We hebben daarna contact opgenomen met de kabinetten van minister Martens, minister Grouwels, minister Baldewijns en zijn opvolger, minister Stevaert. Ze hebben toegezegd middelen ter beschikking te stellen om dit werkjaar te overbruggen. Ze hebben ook beloofd te zoeken naar een oplossing op middellange en lange termijn. Op 6 oktober 1998 heeft de Vlaamse regering een voorstel van een interkabinettenwerkgroep goedgekeurd om een experiment met een looptijd van twee jaar op te starten.

In totaal heeft men eigenlijk vier voorstellen besproken. De Lijn zou bijvoorbeeld alle vervoer op zich nemen en er dan ook middelen voor krijgen. Een ander voorstel hield in dat het Vlaams Fonds voor de Sociale Integratie van Personen met een Handicap (VFSIPH) en De Lijn voor de coördinatie zouden zorgen. Men heeft ook met de idee gespeeld om met een forfait te werken waarbij iedereen via het VFSIPH toelagen zou krijgen om op de reguliere markt vervoer ‘te kopen’. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gebeuren met een soort cheques. Een vierde voorstel bestond erin om in het kader van de convenants met de gemeenten, De Lijn en het VFSIPH een oplossing te laten uitwerken.

Uiteindelijk is er een experiment dat twee jaren zal lopen, uit de bus gekomen. De Lijn en het VFSIPH hebben de opdracht gekregen om dat vervoer uit te bouwen en te coördineren. Het VFSIPH moet de doelgroep omschrijven. De Lijn zal er aan de hand van een openbare aanbesteding voor zorgen dat dit vervoer in onderaanneming wordt verzekerd. Het gaat om dertien projecten. De vier pilootprojecten zal men blijven ondersteunen. Volgens ons is dat een knelpunt. Niets garandeert dat de bestaande diensten aangepast vervoer kunnen verzekeren.

We zouden daar in de loop van het experiment toch zekerheid over willen krijgen. We hebben zelf de knowhow. Verder moet worden opgemerkt dat dit vervoer zou worden verzekerd van half zeven 's ochtends tot negen uur 's avonds, maar niet op zondagen. Wij daarentegen zouden dat vervoer op zondag blijven verzekeren. Als er ooit een lastenboek wordt opgesteld, zal dat vervoer op zondag daar niet in voorkomen. We vragen ons af wat er moet gebeuren met mensen die zaterdagochtend in een instelling worden opgehaald en daar zondagavond terug moeten zijn. Dat brengt praktische problemen met zich mee.

We hebben met de mensen van De Lijn gesproken. De verantwoordelijke voor het doelgroepenvervoer stelt dat dit vervoer nog niet vanaf 1 januari kan worden verzekerd. Deze nota komt iets te laat. Veel gemeenten hebben hun begrotingsopmaak reeds afgesloten. Het is niet eenvoudig om dat allemaal nog te integreren. We verwachten dat dit pas tussen Pasen en juni operationeel zal worden. Dat stelt ons voor problemen, want eigenlijk is niet in middelen voorzien om die periode van januari tot juni te overbruggen.

Een ander belangrijk knelpunt is dat de indeling gebeurt volgens grootstedelijke zones, landelijke zones en clusters van gemeenten. In vele gevallen zijn die clusters te klein. Zo beperkt men zich voor Leuven tot Groot-Leuven. Ongeveer 40 percent van het vervoer gebeurt echter buiten Groot-Leuven, op de trajecten Aarschot-Leuven, Tienen-Leuven, enzovoort. Die mensen zullen het in feite zonder vervoer moeten stellen.

Onze boodschap is de volgende. Deze doelgroepen mogen in het hele debat over mobiliteit niet worden vergeten. Het gaat immers om doelgroepen die niet alleen belangrijk zijn, maar bovendien niet over een alternatief beschikken. Naast de uitbreiding en aanpassing van het openbaar vervoer moet men ook oog hebben voor aangepast vervoer, dat complementair is met openbaar vervoer. Vele mensen kunnen zelfs van het best mogelijke openbaar vervoer geen gebruik maken.

De heer Johan Malcorps : U hebt het over een acute nood. Hoe zit die betoelaging precies in mekaar ?

De heer Geert Van Nieuwenburg : Voor aangepast vervoer is in bijna 50 miljoen frank per jaar voorzien. Voor een periode van twee jaren is dus 100 miljoen frank uitgetrokken. Steden, gemeenten en provincies moeten zorgen voor cofinanciering. Daarbij zal nog 10 percent worden verwacht van de gebruikers zelf. Dit had van start moeten gaan op 1 januari, maar dit kan echter niet. Er zijn immers al convenants met steden en gemeenten. De besprekingen met de provincies zijn zelfs nog niet gestart.

Op de keper beschouwd worden die middelen nu aan De Lijn gegeven om deze vorm van vervoer te organiseren, en niet aan ons om eventueel deze periode te overbruggen. De vraag is dus : 'Wat doen we nu voordat dat vervoer rijdt ?' Daar hebben we eigenlijk ook geen antwoord op.

Het is zeker niet zo dat er in dat verband bij De Lijn sprake is van onwil. Ze zitten daar ook wel mee verveeld. Tijdens een vergadering met hen gaven ook zij aan naar een oplossing te willen zoeken. Tot op heden is die echter nog niet gevonden.

De heer Johan Malcorps : Krijgen die vier verenigingen waar u over sprak, nu geld ?

De heer Geert Van Nieuwenburg : We hebben nu centen gekregen van de drie kabinetten die ik heb genoemd.

De heer Johan Malcorps : Vanaf 1 januari krijgt u dat echter niet meer.

De heer Geert Van Nieuwenburg : Dat klopt. Zoals het in de nota staat, zou het immers in principe vanaf 1 januari geregeld moeten zijn. Het is echter nog niet operationeel, dus in de praktijk kan er niet worden gereden.

De heer Johan Malcorps : Ik denk dat we dit deze week tijdens de begrotingsbesprekingen nog eens kunnen aankaarten. Op langere termijn vind ik wel dat we dit moeten plaatsen in de context van een gegarandeerde basismobiliteit via het openbaar vervoer, ook voor de zwakkeren in de maatschappij en mensen met een handicap. Er moeten systemen worden gevonden - bijvoorbeeld het systeem van belbussen - zodat mensen met een handicap ook gebruik kunnen maken van dat openbaar vervoer. Er moeten voorzieningen worden gemaakt, bijvoorbeeld ADL, enzovoort.

In meer stedelijke gebieden rijden er echter geen belbussen. Daar moet men dus in andere systemen voorzien. Hoe dan ook moet er een algemeen aanbod komen zodat de zwakkere gebruikers van het openbaar vervoer niet worden bedreigd in hun mobiliteit. Bent u het met me eens dat er een algemeen beleid moet komen, of vindt u dat er een specifiek categoriaal beleid moet komen ?

De heer Geert Van Nieuwenburg : We moeten in ieder geval steeds voor ogen houden dat het om aangepast vervoer moet gaan. In veel gevallen moet er ook een ADL-assistentie kunnen worden geboden. Als dat kan binnen het aanbod van De Lijn, dan is dat goed voor ons, als er een basismobiliteit is. De mensen van De Lijn hebben ons echter zelf gezegd dat ze denken dat dit niet haalbaar is. Het is voor hen niet haalbaar om de zwakkere gebruiker van het openbaar vervoer thuis af te halen en bijvoorbeeld bij de werkgever zelf binnen te rijden.

De heer Ward Beysen : In Brussel is dat toch het geval ?

De heer Geert Van Nieuwenburg : Inderdaad, bij het experiment van de MIVB gebeurt dat inderdaad wel. Daar gaat het echter wel om een aparte dienst.

De heer Ward Beysen : Ja, maar die is wel geïntegreerd binnen de werking van de MIVB.

De heer Geert Van Nieuwenburg : Ja, maar dat moet ook wel.

Ik zou het ook beter vinden als De Lijn dat zelf zou organiseren, maar zelfs als dat mogelijk zou zijn, zou het toch nog om aparte voorzieningen moeten gaan binnen De Lijn.

Het gaat inderdaad om een heel brede groep. Vrijdag aanstaande heb ik nog een samenkomst met de mensen van de diensten Begeleid Wonen. Het gaat dan bijvoorbeeld om mensen met een fysieke handicap, die met ADL-assistentie in staat zijn om apart te gaan wonen. Nu krijgt men echter ook de bovenlaag van de gezinsvervangende tehuizen, met mensen met een mentale handicap, die ook meer doorschuiven naar projecten Begeleid Wonen. Ook zij kunnen nu apart of in een gedeelde begeleidingsvorm gaan wonen. Door het feit dat ze uit de instellingen vertrekken, worden ze natuurlijk wel geconfronteerd met vervoersproblemen. Daarnaast is er ook de groep van blinden en slechtzienden.

De heer Joachim Coens : Mijn vraag ligt in dezelfde lijn. U hebt gezegd dat de stations niet zijn aangepast. In welke mate hebt u een inventaris van kleine ingrepen die kunnen gebeuren aan bestaande infrastructuur om de toegankelijkheid te verbeteren ? Ik heb het dan vooral over de stations en de opstapplaatsen van bussen. Het verbaast me dat u zegt dat een openbaar gebouw zoals een station in veel gevallen niet toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. Ik dacht dat dit al lang was verholpen. Hebt u daar een inventaris van ?

De heer Geert Van Nieuwenburg : Er bestaan inventarissen van. Er is momenteel een werkgroep die onder meer de bedoeling heeft concrete voorstellen te doen om stations aan te passen. Het is verbazingwekkend van hoe weinig stations rolstoelgebruikers gebruik kunnen maken. Een rolstoelgebruiker kan bijvoorbeeld niet in het Brusselse centraal station afstappen, maar moet eraf in Brussel-Zuid. In Leuven moet men met een rolstoel over kiezelstenen, wat helemaal niet veilig is. Er zijn nu wel vernieuwingswerken aan de gang, waardoor rolstoelgebruikers gebruik zullen kunnen maken van een lift naar de nieuwe voetgangersbrug. Een rolstoelgebruiker kan ook niet naar Oostende. Die persoon moet afstappen in Brugge en wordt dan met een vervoersdienst naar Oostende gebracht.

Er bestaan blijkbaar ook geen standaardhoogtes voor perrons. Zelf ervaar ik dat als slechtziende ook. Soms stap ik in de dieperik, een andere keer voel ik het perron meteen. In Hasselt bijvoorbeeld tuimelt men van de trein.

We worden dagelijks geconfronteerd met ongelooflijke dingen. Voor de meeste mensen lijken die banaal, maar als men erop aangewezen is, is het behoorlijk frustrerend.

De heer Ward Beysen : Hebt u ervaringen met de MIVB in Brussel ? Bestaan daarvan evaluaties ?

De heer Geert Van Nieuwenburg : Er bestaat een evaluatie van het project, maar ik heb ze zelf niet gelezen. Ik kan u wel zeggen wat de gebruikers van het MIVB getuigen. Er gebeuren weinig stipte dingen, maar die zijn van organisatorische aard. Ik kan daarover geen echt gegronde uitspraken doen.

De heer Michel Doomst : Ik heb nog een vraag over de selectie van de dertien projecten. Welke criteria hebben daarin meegespeeld ? Waren die vooral van geografische aard ?

De heer Geert Van Nieuwenburg : Men heeft de vier bestaande projecten als zone genomen. Er zijn ook projecten gekozen rond de bestaande belbussystemen. Het is de bedoeling om te zien in hoeverre de belbus kan worden ingeschakeld. In de brochure staan de dertien projecten.

Naar de criteria waarop de andere projecten zijn geselecteerd, kan ik enkel raden. Er zijn er sommige waarvoor men momenteel een dienst aan het opstarten is, maar we zijn niet betrokken bij de selectie.

De heer Johan Malcorps : U hebt cijfers gegeven voor Antwerpen, Zoersel, Grimbergen en Leuven. In Antwerpen is het aantal cliënten het grootst, maar zijn er relatief minder ritten dan bijvoorbeeld in Grimbergen. Betekent dat dat er te veel vraag is en te weinig aanbod ?

De heer Geert Van Nieuwenburg : In Antwerpen hebben we momenteel maar één voertuig.

De heer Johan Malcorps : Kunt u daardoor op een aantal vragen niet ingaan ?

De heer Geert Van Nieuwenburg : Die cijfers zijn enigszins vertekend door de mond aan mond boodschappen. In Leuven vervoeren we op dit moment 167 mensen. We moeten een heleboel aanvragen weigeren. Het is echter ook een kleine wereld. Mensen zeggen tegen elkaar dat Mobiel vol zit en dat ze er niet meer naar hoeven te bellen. Dat vertekent de cijfers enigszins. We registreren onze weigeringen ook. Vooral 's morgens en 's avonds en tijdens de weekends moeten we veel mensen weigeren.

De voorzitter : Bedankt voor uw toelichting.

De heer Francis Herbert : Dames en heren, ik wil u graag de vereniging van Ouders van verongelukte kinderen voorstellen. We startten in 1994 als actiegroep voor ouders die hun kinderen verloren. Deze mensen vielen in een leegte omdat er geen enkele georganiseerde vorm van opvang bestond. Een twintigtal ouderparen, vooral uit Oost- en West-Vlaanderen, ontmoetten elkaar en richtten de actiegroep op. Momenteel vormen we een VZW met 220 leden over heel België. Ongeveer 220 families verloren in de afgelopen 3 à 4 jaar een kind in het verkeer. De Vlamingen maken 70 percent van de leden uit.

Het begrip kind is relatief, en daarom moesten we een criterium instellen qua leeftijd en/of omschrij-

ving. We kozen voor de definitie : inwonend kind zonder eigen inkomen.

Onze doelstellingen zijn tweeledig. Enerzijds en prioritair zijn we een zelfhulpgroep. Lotgenoten ondersteunen elkaar en verlichten elkaars leed vanuit hun gelijkaardige ervaring, frustraties en gevoelens. We willen elkaar ook steunen en helpen bij de gerechtelijke procedures. Anderzijds werken we aan sensibilisering van de openbare opinie, de media en het beleid. We streven naar een verkeersveiliger België. België bengelt immers onderaan de Europese lijst qua verkeersveiligheid, samen met Griekenland, Italië, Spanje en Portugal.

Onze financiering bestaat gedeeltelijk uit bijdragen van de leden. Als ouders die een kind verloren bij ons aankloppen, kunnen we natuurlijk niet onmiddellijk om geld vragen. In de statuten is in een bijdrage voorzien, maar pas vanaf het tweede jaar van het lidmaatschap, en dan nog op volledig vrijwillige basis. Verder wordt onze werking gesteund door giften van familieleden, bedrijven en andere.

Wat kan onze participatie zijn in het debat over mobiliteit in Vlaanderen ? In Amerika kent men de vereniging MADD, Mothers Against Drunk Driving. Deze moeders kwamen in het begin samen rond de keukentafel en werden na verloop van tijd een officiële gesprekspartner bij discussies over verkeersveiligheid. We zouden dezelfde rol willen spelen in België. Degenen die de tol hebben betaald voor de slechte verkeerssituatie mogen gerust bij de debatten worden betrokken. We zijn het Vlaams Parlement daarom dankbaar voor deze uitnodiging.

We zijn geen specialisten, noch vrijwilligers. We onderscheiden ons van andere groeperingen zoals Langzaam Verkeer, fietsers en senioren in het verkeer door het feit dat we niet gekozen hebben voor ons lidmaatschap. Het falen van de maatschappij op het vlak van een van de meest elementaire eisen van de burger, met name verzekerde veiligheid van onze kinderen, heeft ons samengebracht.

We vertegenwoordigen niet alle ouders van verongelukte kinderen, maar zijn toch representatief. Dit alles verklaart de gemengde gevoelens van onze leden tegenover een debat over mobiliteit. Indien de problemen van de mobiliteit eng worden geïnterpreteerd, indien het enkel gaat om een debat over de achteruitgang van de mobiliteit, dan zullen de meeste van onze leden zich niet echt aangesproken voelen. Ze hebben het gevoel dat precies de absolute voorrang die in het verleden gedurende vele jaren aan de auto-mobiliteit is verleend, mede verantwoordelijk is voor de dood van hun kinderen. De expreswegen, die omwille van onze typische Vlaamse lintbebouwing door bebouwde kommen zijn getrokken, zijn hiervan wellicht een cynische invulling.

Indien evenwel, zoals we hopen, bij de benadering van de mobiliteitsproblematiek de nodige en volgens ons prioritaire aandacht wordt besteed aan het veiligheidsaspect, dan zijn we het aan onszelf verplicht omwille van onze ervaring aan het debat deel te nemen, ook al hebben we de zwaarste tol al betaald.

Waarom verwachten we van u, Vlaamse verkozenen, dat u de veiligheidsparameter als prioriteit zou betrekken bij uw werkzaamheden omtrent mobiliteit ? Als ik het cynisch zou bekijken, zou ik zeggen : omwille van de kostprijs aan de gemeenschap. Tijdens een hoorzitting in oktober 1997 in het Europees Parlement heeft de Europese Commissie aangegeven dat de totale economische kost van één gedood verkeersslachtoffer in de Europese Unie op 1 miljoen ecu wordt geraamd, of iets meer dan 40 miljoen frank. De European Transport Safety Council van zijn kant oordeelde in januari 1997 dat dit cijfer schromelijk is ondergewaardeerd. Naast de louter economische kost moet men immers ook de waarde van het menselijk leven erbij tellen. Zodoende kwam men aan een totale kost van 2,5 miljoen ecu per dodelijk slachtoffer, of meer dan 100 miljoen Belgische frank.

Deze raming is gebaseerd op Europese gemiddelden. We moeten bedenken dat het aantal verkeersslachtoffers in België merkelijk boven het Europees gemiddelde ligt. Bovendien blijkt uit het laatste jaarverslag van het BIVV dat het Vlaamse Gewest met 43.682 slachtoffers in 1996 64 percent van het totale aantal Belgische slachtoffers voor zijn rekening neemt, en dat de wegen die onder de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest vallen om en bij de 50 à 60 percent van de slachtoffers in Vlaanderen registreren. Ik kan u geen precieze aanwijzing geven omdat er ook de provinciewegen bij worden betrokken, die – naar ik meen – niet rechtstreeks onder de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest vallen. Dit is een eerste reden waarom we hopen dat u als Vlaamse vertegenwoordigers de verkeersveiligheid bij het debat over mobiliteit zou betrekken.

Er is ook een tweede en voor ons belangrijke reden. De jongste jaren is naar aanleiding van de zaak-Dutroux in Vlaanderen een grote vraag geweest naar meer veiligheid voor onze kinderen. Hoevelen hebben hierbij beklemtoond – ik heb er

niet veel gehoord – dat het verkeer in ons land de belangrijkste doodsoorzaak van kinderen en jongeren is ? Hoeveel van de 300.000 landgenoten die in de straten van Brussel voor meer veiligheid voor kinderen hebben gedemonstreerd, zijn dit daarna nog allemaal gaan bespreken bij pot en pint en hebben daarna, liefst met een sticker 'bescherm onze kinderen' op hun wagen, wellicht andere kinderen in gevaar gebracht ? Vinden we het aanvaardbaar dat in België twee keer zoveel verkeersdoden vallen als in Nederland ?

Is hier binnen zowel de Belgische als de Europese context geen voorbeeldfunctie voor Vlaanderen weggelegd om aan te tonen dat, mits een kordate en planmatige aanpak, het tij kan worden gekeerd ? Enkele jaren geleden was Ierland op economisch vlak een soort verstoteling, nu wordt Ierland als voorbeeld aangegeven. Onze hoop is dat er in Vlaanderen, dat op dit ogenblik binnen de Belgische context qua verkeersveiligheid uitermate slecht scoort, over enkele jaren dankzij een kordate en planmatige aanpak een kentering zou kunnen komen.

Wat kan nu de bijdrage zijn van de ouders van verongelukte kinderen in het evalueren van de veiligheidsparameter, verbonden aan de mobiliteitsproblematiek ? We zijn geen specialisten, en het is niet aan ons om het werk van specialisten te doen. Omwille van onze concrete ervaring kunnen we aan het debat bijdragen. De omstandigheden waarin onze kinderen werden gedood, kunnen in twee categorieën worden ondergebracht. Een groot deel van onze kinderen zijn gedood door onaangepast verkeersgedrag, en ik heb het uiteraard over rijden onder invloed en onaangepaste snelheid. Daarbij wil ik opmerken dat de infrastructurele aspecten – en die houden wel verband met de verantwoordelijkheden van het Vlaamse Gewest – hierbij aanzienlijk kunnen bijdragen tot de fatale afloop. Als een voetganger aan 30 kilometer per uur wordt aangereden, is de kans op dodelijke afloop 5 percent. Dit risico bedraagt aan 50 per uur reeds 45 percent en loopt op tot 85 percent aan 60 kilometer per uur.

Mijn dochter is aan naar schatting 120 kilometer per uur door een dronken chauffeur doodgereden op de Koninklijke Baan in Bredene. Dit is een gewestweg. Het is het soort gewestweg die habitués – de man in kwestie was een habitué – als een autoweg beschouwen. Zelfs op een verlicht zebrapad, waar de nodige maatregelen worden getroffen om kinderen te doen oversteken, gebeuren dergelijke zaken omdat de infrastructuur van deze weg ertoe aanzet om precies het omgekeerde te doen van wat de verkeersborden aangeven. Ik zeg niet dat het enkel aan de expresweg ligt, maar het heeft er waarschijnlijk toch mee te maken.

Een nog groter deel van onze kinderen werd gedood in omstandigheden die rechtstreeks verband houden met de infrastructuurproblematiek. Vinden we het normaal dat de meeste kinderen in Vlaanderen worden gedood op zebrapaden ? Is het aanvaardbaar dat zoveel jonge fietsers in Vlaanderen worden gedood op fietspaden ?

De aangeboden infrastructuur in Vlaanderen biedt vaak een illusoire veiligheid. De laatste jaren werd het belang van een goed voorbereide en knap bedachte infrastructurele ingreep op tragische wijze geïllustreerd in onze vereniging. Het bouwen van rotondes is op zich een goede maatregel geweest om het risico van zijdelingse aanrijdingen van auto's te verminderen. Ondertussen telt onze vereniging echter een aantal ouders van kinderen die met hun fiets op rotondes door vrachtwagens werden vermorzeld. De manoeuvreerruimte van vrachtwagens op de rotonde is immers zo gering dat een kind bij een aanrijding automatisch onder de vrachtwagen belandt.

Voetgangers hebben voorrang op zebrapaden. Onze vereniging kent een vijftal ongevallen met kinderen die in onze typische Vlaamse lintbebouwing voor een zebrapad stonden te wachten. Als een automobilist stopt, dan begrijpt het kind dit signaal : het mag oversteken. Een tweede automobilist haalt op dat ogenblik echter de eerste wagen in, waardoor het kind eronder terechtkomt.

We hebben een aantal concrete suggesties. Er is nood aan een structurele aanpak. Ik wil niet beweren dat die nog niet bestaat, maar we hebben het gevoel dat er een stroomversnelling nodig is. Ik zal het niet hebben over details en rekening houden met de bevoegdheidsverdeling in België. Ik zal het dus evenmin hebben over de wegcode en het controle- en sanctiebeleid, die tot de federale bevoegdheden behoren. Ik zal ook niet ingaan op het evidente nut van het verplicht uitrusten van wagens met een zwarte doos aangezien dit rechterlijke implicaties op Europees niveau zal hebben. De zwarte doos vormt voor ons een prioriteit.

We verwachten enkele dingen van het Vlaamse Gewest. Ten eerste willen we dat het veiligheidsaspect prioritair wordt behandeld in het mobiliteitsdebat. We vragen hiertoe een meerjarenplan met becijferde doeleinden. Het is niet toevallig dat de EU-landen die het best scoren op het vlak van de veiligheid, zoals de Scandinavische landen, Neder-

land en het Verenigd Koninkrijk, met dergelijke streefdoelen werken. Er zijn ook een aantal regionale federale staten in Duitsland die met zulke doelen werken. Deze draaiboeken geven een overzicht van alle relevante maatregelen die rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bijdragen tot de verkeersveiligheid. Telkens worden daarbij de kosten gepreciseerd, de haalbaarheid op korte en middellange termijn aangegeven, en een rangschikking opgesteld over het verhoopte resultaat in termen van grote, matige of beperkte efficiëntie.

We denken dat hiervoor wellicht een autonome Vlaamse dienst voor verkeersveiligheid moet worden opgericht. De dienst zou politiek en economisch onafhankelijk moeten zijn. De Europese kostenraming waarover ik het daarnet had, verantwoordt dat de Vlaamse Gemeenschap hiervoor in de nodige middelen zou voorzien, ook al begrijp ik best dat de kostenbesparingen deels federaal zullen zijn omdat ze onder meer betrekking hebben op geneeskundige kosten. De dienst zou naast en in samenwerking met het BIVV kunnen werken en zich kunnen toespitsen op de specifieke veiligheidsproblemen in Vlaanderen. Haar taken zouden niet alleen betrekking hebben op onderzoek naar de verkeersonveiligheid in Vlaanderen, maar de dienst zou tevens een adviesverlenende bevoegdheid hebben in alle beleidsdiscussies over veiligheid en mobiliteit. Ze zou specifieke thema's openbaar bespreekbaar kunnen maken. Ik denk hierbij aan de mate waarin bij beslissingen over de uitrusting van de wegen, bijvoorbeeld over het plaatsen van vangrails, systematisch de veiligheid van alle weggebruikers wordt geëvalueerd.

De Vlaamse dienst zou ook kunnen worden betrokken bij de werkzaamheden van internationale fora of organisaties zoals de European Transport Safety Council. Ik heb hierover een aantal documenten klaargemaakt. Onze vereniging is lid van het European Transport Safety Council. Ik weet niet of u het normaal vindt dat ik tijdens de tweejaarlijkse vergadering in Brussel kan praten met een superintendent van de London Metropolitan Police of met een specialist van een Fins of Zweeds instituut, maar dat er geen vertegenwoordigers aanwezig zijn van de federale staat of van de gewesten, noch van de rijkswacht of politie. De vergaderingen vinden plaats in Brussel waardoor de kosten toch overbrugbaar zijn. Het is een forum waar enorm interessante informatie en ervaringen kunnen worden uitgewisseld.

We stellen voor dat de Vlaamse regering een specifieke portefeuille voorbehoudt voor de verkeersveiligheid. Op federaal niveau is er immers eveneens een staatssecretaris voor verkeersveiligheid. Aldus wordt niet enkel een autonome benadering gegarandeerd, maar komt er bovendien een belangrijk signaal voor de bevolking.

Op kortere termijn stellen we voor dat binnen een planmatige aanpak op lange termijn, op een systematische en gecoördineerde wijze werk zou worden gemaakt van 'low cost road and traffic engineering measures'. Dat zijn veiligheidsingrepen in de infrastructuur die vlug kunnen worden gerealiseerd aan een lage prijs en die een hoge graad van efficiëntie hebben. Dergelijke evaluaties worden nu al gemaakt in het infrastructuurbeleid, maar volgens ons kunnen die nog meer systematisch en meer gecoördineerd gebeuren. Het is de bedoeling dat deze maatregelen worden toegepast op plaatsen waarvan statistisch blijkt dat ze een groot ongevallenrisico vertonen. Daarvoor is het nodig de ongevallenstatistieken in kaart te brengen van een aantal plaatsen en van de mogelijke correlaties. Op die plaatsen worden dan specifieke ingrepen gedaan.

Die ingrepen hoeven niet veel te kosten. Ik verwijs terzake naar een Deens voorbeeld, dat wordt verduidelijkt in het verslag dat men u zal bezorgen. In Denemarken is op vier dagen tijd een speciaal type snelheidsdrempels aangebracht in een aantal bebouwde kommen die een abnormaal hoog risico vertoonden inzake onaangepaste snelheid. Men is met de werken begonnen op maandagochtend en op vrijdagochtend waren ze voltooid. Een dergelijke verkeersdrempel kost 30.000 Deense kronen, ongeveer 160.000 frank. Het is dus mogelijk om op een gecoördineerde wijze de efficiëntie van dergelijke maatregelen te evalueren. Ook is het mogelijk te onderzoeken hoe men de betrekkelijk lage kosten binnen de kortst mogelijke keren in twee- of veelvoud kan recupereren, door te besparen op de kostprijs van dodelijke verkeersongevallen.

Bij wijze van conclusie herhalen de ouders van verongelukte kinderen hun oproep aan de Vlaamse overheid en het Vlaams Parlement dat ook zij zich zouden profileren op het vlak van de sensibilisering van het publiek. De verkeersonveiligheid en de dood van onze kinderen in het verkeer wordt nog te vaak gebanaliseerd. Het is de verantwoordelijkheid van de overheid om hier de aandacht op te vestigen en het te beklemtonen.

Zoals u weet pogen wij hiertoe bij te dragen door herdenkingsborden aan te brengen op de plaats waar een kind werd doodgereden. Op dit ogenblik zijn er een tiental dergelijke borden op gemeentewegen in Vlaanderen en het Brussels Gewest.

Sinds jaar en dag vragen wij aan het Vlaamse Gewest om ons de toestemming te verlenen om dergelijke borden aan te brengen op de Vlaamse gewestwegen, waar in 1996 toch ongeveer 4.000 doden en zwaargewonden zijn gevallen. Dit wordt ons steeds geweigerd, terwijl het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ons de dag na de aanvraag de toestemming gaf vier borden te plaatsen – in het Nederlands en het Frans en in beide richtingen – op de Leopold III-laan. Dat is de laan die leidt van de luchthaven naar de kleine Ring. Op een toch zeer zichtbare plaats hebben we deze vier borden mogen plaatsen.

Op 24 juni 1998 werd minister Baldewijns hierover geïnterpelleerd door mevrouw Maes. De minister wees op het risico van precedentvorming en afleiding van de aandacht. Ik denk dat er slechts sprake kan zijn van precedentvorming wanneer men het heeft over vergelijkbare gevallen. Onze borden wijzen verkeersdeelnemers erop dat op deze weg een kind in het verkeer werd gedood. Ik meen dus niet dat de precedentwaarde gemakkelijk kan worden ingeroepen. Wat de afleiding van de aandacht betreft : als ik het aantal andere boodschappen op de Vlaamse wegen bekijk, dan vind ik dat het gaat over prioriteiten.

Om evidente redenen hebben we zondag 6 december uitgekozen als onze nationale dag van de verongelukte kinderen. Op 6 december vieren we immers het Sint-Niklaasfeest, en het is tevens het begin van de eindejaarsperiode. Voor ouders van verongelukte kinderen is het rond die tijd bijzonder moeilijk, omdat hun kinderen er niet meer bij zijn. Op 6 december aanstaande zullen we voor de eerste maal een Sinterklaasprijs uitreiken, te Essen in de provincie Antwerpen. Het is de bedoeling met die prijs iemand – uit de politiek, de media of een gewone burger – te lauweren die zich bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt inzake verkeersveiligheid. Vanaf volgend jaar zullen we trouwens ook een Zwartepietprijs uitreiken, maar dat zult u dan wellicht horen.

Namens onze vereniging wil ik u, als vertegenwoordigers van het Vlaams Parlement, uitnodigen om op deze uitreiking aanwezig te zijn en zo uw actieve ondersteuning te betuigen aan onze initiatieven. De uitnodiging hiervoor zult u aantreffen in de documentatiemap.

De heer Johan Malcorps : Ik wil beginnen met het laatste punt, dat van de herdenkingsborden. Recent heb ik zelf minister Stevaert, de opvolger van minister Baldewijns, dezelfde vraag gesteld als mevrouw Maes. De minister blijft wijzen op het probleem van de wildgroei van borden, maar is in elk geval bereid dit te onderzoeken. Er is geen njet gekomen. Laten we hopen dat na uitgebreid onderzoek toch één en ander mogelijk wordt.

Eerder had ik reeds documentatiemateriaal van uw vereniging kunnen doornemen. Ik dacht dat het ook ging om de ruimere context van de rechten van verkeersslachtoffers en hun nabestaanden. Een groot deel van die problematiek situeert zich natuurlijk op federaal niveau. Maar denkt u niet dat het Vlaamse Gewest iets kan doen inzake de opvang van verkeersslachtoffers, het welzijnsaspect dus ? Er is hier immers wel sprake van slachtofferhulp, maar niet aan verkeersslachtoffers. Hebt u daaromtrent specifieke verlangens of is dit nooit echt onderzocht ?

De heer Francis Herbert : Het is wellicht te wijten aan mijn achtergrond als jurist dat ik te zeer een onderscheid maak tussen gewest en gemeenschap. Er is terzake inderdaad sprake van een enorme lacune, niet alleen in Vlaanderen, trouwens. De situatie van de Vlaamse ouders van verongelukte kinderen is iets beter dan hun lotgenoten in de twee andere gewesten. Zij hebben immers minstens het gevoel dat er nu na verloop van tijd, via de media en het beleid, een sensibilisering komt. Ze voelen dat hun gemeenschap een zekere mate van solidariteit begint te betuigen. Helaas ervaren onze leden in Wallonië dat niet, en onze leden in Brussel slechts in mindere mate.

Dat belet niet dat de Vlaamse Gemeenschap tekortschiet in onze eerste doelstelling : slachtofferonthaal en -hulp. Het is toch erg dat de slachtoffers zelf als amateurs elkaar hulp moeten bieden. We zijn geen psychologen. Ik krijg soms een moeder aan de telefoon waarvan het kind vorige week is doodgereden. We zitten dan een uur lang gewoon te praten. Ik heb daar echter de vorming niet voor. Het is inderdaad schrijnend dat er in de Vlaamse Gemeenschap geen specifieke opvang voor bestaat. Er bestaan wel meer algemene vormen van opvang. We hebben heel goede contacten met de mensen van slachtofferonthaal, maar men beseft te weinig dat de problemen van ouders van verkeersslachtoffers heel specifiek zijn.

We hebben ook contact met ouders van een vermoord kind. Het is een steun wanneer we merken dat deze ouders ons als lotgenoten beschouwen. Als je kind vermoord is, zie je echter niet overal op straat moordenaars rondlopen, of je herkent ze tenminste niet. Bovendien weet je dat de maatschappij het vermoorden van kinderen afkeurt. Als je kind in het verkeer wordt doodgereden, dan kan

je niet besluiten om niet meer deel te nemen aan het verkeer. Je moet er wel verder aan deelnemen. Voortdurend word je dan geconfronteerd met het egoïsme, het cynisme en de agressie waardoor je kind rechtstreeks of onrechtstreeks is gedood. Dit is een enorme frustratie. Eventueel word je zelfs geconfronteerd met de man of vrouw die je kind heeft gedood.

Er gaat geen dag voorbij zonder dat ik in de wagen bijna ziek word van wat er op de weg gebeurt. Ik heb het dan niet alleen over de mensen die op een typisch Belgische manier aan het verkeer deelnemen. Ik word ook ziek als ik ouders zie die hun kinderen zonder veiligheidsgordel vooraan in de wagen zetten, of die aan de schoolpoort hun eigen kinderen aan enorme risico's blootstellen. Hoeveel mensen in België weten dat kinderen van 0 tot 14 jaar 11,5 percent van de slachtoffers uitmaken in de groep van passagiers van personenauto's ? Die kinderen hebben daar ook niet om gevraagd. Bij kinderen als verkeersslachtoffers denken we vooral aan de scholen of de bebouwde kom, maar ook op autowegen worden kinderen slachtoffer van de onvolwassen manier waarop volwassenen zich gedragen.

Dit probleem is heel specifiek voor ouders van een verongelukt kind. Ik zwijg dan nog over de gerechtelijke nasleep, die ettelijke jaren doorgaat en waardoor alles weer terugkomt. Het is geen Dutroux die hun kind heeft gedood, maar een man of vrouw zoals u en ik. Dat is enorm moeilijk te aanvaarden. Hiervoor is inderdaad aangepaste opvang nodig, opdat deze mensen weer vertrouwen krijgen in de gemeenschap. De Vlaamse Gemeenschap heeft op dit vlak een specifieke taak te vervullen, zeker als men kijkt naar het aantal slachtoffers.

De heer Michel Doomst : Geven de statistieken van de verkeersongevallen en -slachtoffers de pijnpunten voldoende duidelijk weer ? Moeten de ongevallenstatistieken volgens u niet ook aandacht besteden aan de manier waarop die ongevallen zijn gebeurd en de concrete opvolging ervan ? Ervaart u dat er terzake de laatste jaren vooruitgang werd geboekt ?

De heer Francis Herbert : Dit is een terechte opmerking. In het laatste jaarverslag van het BIVV merk ik echter dat er vooruitgang is. Men geeft nu ook heel precieze, maar nog steeds algemene inlichtingen. Ik heb reeds van in het begin willen uitvissen welke mensen kinderen doodrijden – statistisch gezien. Als we ons beleid willen richten op jongeren, dan vergt dit een andere aanpak dan voor bezadigde burgers van mijn leeftijd of voor oudere mensen.

Het focussen op weekendongevallen is belangrijk, want dit is inderdaad een verschrikking. Het is echter een paraplu-oplossing om voortdurend de jongeren met de vinger te wijzen. Verkeersongevallen zijn geen specifiek jongerenprobleem. In onze vereniging vormen de ouders wiens kind door jongeren is doodgereden, een minderheid. De meeste kinderen worden door mensen tussen de dertig en de veertig dood gereden. Dronkenschap aan het stuur is niet enkel een mannelijk fenomeen. In onze vereniging kennen we heel wat gevallen van kinderen die door vrouwen zijn doodgereden.

Als men dit weet, dan weet men ook hoe men de boodschap moet formuleren. Dit is een belangrijk aspect. Uit het verslag van het Europees Parlement van een hoorzitting in oktober 1997 blijkt dat men in Scandinavië een veel beter zicht heeft op de concrete omstandigheden van elk ongeval. Men weet precies wat er zich telkens heeft afgespeeld.

De heer Ward Beysen : Ik ga akkoord met de stelling van de heer Herbert dat het beleid inzake de verkeersveiligheid niet agressief genoeg is. We stellen vast dat er ondanks de regelmatige discussies weinig vooruitgang wordt geboekt.

Mijnheer Herbert, ik heb een specifieke vraag over de voorrang van voetgangers op het zebrapad. De veiligheidsfactor die voor de voetgangers is ingebouwd, is eigenlijk post factum. Preventief heeft men nergens in voorzien. Is het volgens u een geslaagde maatregel ? Persoonlijk vind ik het een alleenstaande maatregel die niet omkaderd is en waardoor de zwakke weggebruiker niet meer beveiligd wordt. Ik weet echter ook niet goed hoe het anders zou moeten worden aangepakt. Wat denkt u daarover ?

De heer Francis Herbert : De problemen spruiten voort uit een Belgische reflex. Het gaat om een op zich goede maatregel waarbij men de mentaliteit tracht te veranderen : niet de bestuurder maar de zwakke weggebruiker heeft de voorrang, zeker in de bebouwde kom. In mijn buurt in Brussel zijn er echter bepaalde situaties waarbij men als voetganger gek moet zijn om zijn rechten te laten gelden. Men zal zich daar dus moeten aanpassen.

Toch kan men in bepaalde situaties de mentaliteit van de mensen wijzigen. De wegeninfrastructuur moet er zich dan wel toe lenen. Mensen kunnen ertoe worden gebracht het een plezier te vinden beleefd te zijn. Via de maatregel brengt men een

fantastische boodschap. In België moeten we echter veel meer rekening moeten houden met de lokale, onveilige situaties.

De kinderen kregen hun verkeersopleiding tot voor kort enkel in de lagere school. Als ik me niet vergis, heeft men nu beslist om dat ook in middelbare school te geven. Hoe dan ook, kinderen krijgen de boodschap : 'Dat is de regel. Jij hebt voorrang op het zebrapad.' Mijns inziens creëert men op die manier gevaarlijke situaties.

Als een gewestweg door een bepaalde gemeente loopt, weet ik niet echt goed of het de gemeente of het gewest is die dat zebrapad moet beschermen. Men moet er zich hoe dan ook rekenschap van geven dat het gevaarlijk is om in zo een situatie zomaar aan kinderen te zeggen dat ze voorrang hebben. We weten allemaal dat niet alle automobilisten zich aan alle verkeersregels houden.

Het beste zou natuurlijk zijn dat de mentaliteit volledig verandert. In afwachting daarvan zal men echter moeten blijven inspelen op specifieke potentieel gevaarlijke situaties.

Vergadering van maandag 25 januari 1999

Voorstelling van de wetenschappelijke nota over 'Mobiliteit' door professor Niceas Schamp, vast secretaris, mevrouw Martine Serbruyns, medewerker, en professor Julien Denduyver (Koninklijke Vlaamse Academie van België voor Wetenschappen en Kunsten)

Professor Niceas Schamp : Onze toelichting bevat twee delen. De algemene bespreking bevat een uiteenzetting over de uitgangspunten van het document en de scenario's voor de aanpak van het probleem. Op een vrij exhaustieve manier werd er een aantal maatregelen opgesomd. Een keuze is dus nog steeds mogelijk.

We hebben wel geen eigen onderzoek verricht, want daartoe ontbrak ons de tijd en het geld. We hebben enkel bestaande documenten en experten van de universitaire wereld geraadpleegd. De Academie neemt wel de verantwoordelijkheid op zich voor de inhoud van het document. Er werd ook geen rekening gehouden met de verdeling van de bevoegdheden tussen de verschillende overheden in dit land. Uiteraard kan dat een probleem vormen. We maken een prognose voor een periode van 25 jaar. We beseffen wel dat het gevaarlijk is om met een dergelijke lange termijn te werken, maar inzake mobiliteit moeten we proberen vooruit te zien.

We gaan ervan uit dat mobiliteit essentieel is voor de kwaliteit van het leven van de bevolking. Mobiliteit heeft een belangrijke economische en sociale dimensie. Het is ook een bron van veel leed. Ten slotte is het ook een bron van zware milieueffecten. Daarbij gaat het niet enkel om lawaai, maar ook om de problemen met ozon en het broeikaseffect.

In onze visie op lange termijn, hebben we ermee rekening gehouden dat een Vlaming niet al te veel van mentaliteit verandert, dat hij blijft wonen en werken op dezelfde manier als nu. We gaan er wel van uit dat de bevolking een beetje anders samengesteld zal zijn. De Academie beseft dat particulier verkeer sociaal zeer belangrijk is. Daarom wenst ze dat zo veel mogelijk mensen, ook de groeiende groep van de ouderen, in toenemende mate zouden kunnen deelnemen aan het verkeer. Ook de veiligheid is primordiaal. De verkeersveiligheid is volgens Europese documenten in Nederland twee keer beter dan in België. Om deze achterstand in te halen is een grondige analyse van het probleem nodig. Om het milieu te vrijwaren, verwachten we meer dwingende maatregelen.

Welke veranderingen verwachten we ? We gaan ervan uit dat er meer ouderen zullen zijn die meer zullen deelnemen aan het verkeer en dat er minder jongeren zullen zijn. We verwachten dat er meer goederenverkeer zal zijn en meer containerverkeer. Dat laatste is een positieve evolutie. De informatietechnologie wordt wel vaak vermeld, maar weinig toegepast. Meer onderzoek op dit terrein zou nuttig zijn. De Europese Unie zal ook een grotere rol spelen, zoals blijkt uit het witboek over het goederenvervoer dat ter tafel ligt en waarin wordt gepleit voor gelijke dieselprijzen om concurrentievervalsing te vermijden.

Mevrouw Martine Serbruyns **:** Wat heeft de Academie precies gedaan om de opdracht van het Vlaams Parlement uit te voeren ? We hebben een aantal experten uit de academische wereld uitgenodigd voor rondetafelgesprekken. Hun opmerkingen hebben we niet letterlijk overgenomen in de tekst, maar we hebben wel rekening gehouden met de algemene uitgangspunten die uit deze gesprekken naar voren gekomen zijn. Er wordt veel belang gehecht aan de problematiek van de mobiliteit. Toch zijn er op dit vlak grote hiaten in het wetenschappelijk onderzoek. Zo is er aan onze universiteiten niemand te vinden die gespecialiseerd is in verkeerskunde. Gelukkig konden we een beroep doen op de heer Miermans van de Provinciale Hogeschool van Limburg. We hebben kennis genomen van de verschillende beleidsnota's over mobiliteit. We hebben de vragen geïnventariseerd die tijdens hoorzittingen gerezen waren of die door leden van deze commissie werden gesteld. Deze vragen en de antwoorden werden grotendeels opgenomen in de bijlagen bij de nota.

Een mobiliteitsbeleid moet voldoen aan een aantal eisen, waarvan hier de voornaamste geformuleerd worden. De experten waren het erover eens dat een langetermijnvisie noodzakelijk is. Die visie moet echter uitgewerkt worden door de politici, want het veronderstelt dat er maatschappelijke keuzes gemaakt worden. Daarbij moet men oog hebben voor duurzaamheid en voor mobiliteit als economisch goed, dit wil zeggen als een schaars goed dat zijn prijs heeft. We moeten streven naar een geïntegreerd beleid. Op dit ogenblik is er geen gemeenschappelijk beleid dat door alle overheden in het land wordt gevoerd en dat gericht is op alle transportvormen en ook rekening houdt met andere aspecten van het probleem, zoals de ruimtelijke ordening. Vooral de integratie tussen de verschillende transportmodi is van groot belang. Bij een beslissing over wegen dient men ook rekening te houden met de mogelijkheden van het spoorvervoer voor hetzelfde traject. Men moest er ook naar

streven dat het beleid gesteund wordt door alle geledingen van de maatschappij. Daartoe moet men contact opnemen met de verschillende betrokkenen, zoals bijvoorbeeld de automobielindustrie. De bevolking moet over de doelstellingen van bepaalde maatregelen geïnformeerd worden. Op het vlak van mobiliteit is er trouwens in het algemeen meer vorming nodig.

De evolutie van het gemotoriseerde wegverkeer verloopt volgens een steile curve. De aangroei is wel lineair, niet exponentieel. Behalve voor vrachtvervoer, wordt de curve sinds kort zelfs minder steil. Met betrekking tot het aantal files en mensen die hierdoor getroffen worden, beschikken wij in tegenstelling tot Nederland niet over harde gegevens. In Nederland wordt beduidend minder auto gereden dan in België. Op het drukste punt van het Belgische wegennet, dat zich aan op de Antwerpse ring bevindt, passeren elke dag gemiddeld 180.000 auto's. Op de A3 in Sterrebeek konden we vaststellen dat de aanleg van een bijkomende rijstrook meer verkeer opleverde, wat niet garandeert dat de congestieproblemen erdoor zijn opgelost ; wellicht zijn ze gewoon verschoven naar elders.

Het aantal voertuigkilometers wordt geschat op basis van verkeerstellingen en afstanden. Als de gehanteerde methode constant blijft, zijn de gegevens wel vergelijkbaar. Zo zien we dat het aantal voertuigkilometers op gewestwegen en provinciale wegen niet meer groeide na de aanleg van de autosnelwegen van de jaren zeventig. Vanaf de jaren tachtig begint echter ook daar de toename, zodat zij vandaag nog altijd tweemaal meer verkeer verwerken dan de autosnelwegen met alle gevolgen voor de veiligheid. Het aantal auto's blijft stijgen. Het aantal gereden kilometers per auto blijft evenwel stabiel op gemiddeld bijna 15.000 kilometer per jaar. Vrachtauto's rijden hoofdzakelijk op autosnelwegen, vooral de grotere met opleggers en aanhangwagens, wat de veiligheid ten goede komt. Het aantal personenauto's neemt jaarlijks toe met 82.000 eenheden, wat meer is dan de jaarlijkse aangroei van de bevolking. Vlaanderen scoort zeer hoog in Europa met zijn 450 auto's per 1.000 inwoners. Het wagenpark is samengesteld uit steeds meer dieselauto's en dus auto's met een grotere cilinderinhoud.

Het budgetonderzoek van 1995-1996 leert dat eigen vervoer ongeveer tien percent van het gezinsbudget opslorpt, terwijl openbaar vervoer slechts 0,4 percent voor zijn rekening neemt. Er zijn grote regionale verschillen, met name tussen stad en platteland. Daarnaast zijn er ook grote verschillen volgens de inkomens : de laagste decielen besteden meer aan openbaar vervoer, telefonie en post, terwijl de hogere meer geld uitgeven aan eigen vervoer. Zowel in functie van de totale consumptie, als in absolute waarden is het aandeel van eigen vervoer groter dan dat van openbaar vervoer. Hierbij werd evenwel geen rekening gehouden met de gezinsgrootte. Volgens het budgetonderzoek van 1978-1979 had 30 percent van de ondervraagden geen auto. Volgens dat van 1995-1996 was dit nog maar 13 percent. Wellicht is dit laatste getal een onderschatting, omdat de lagere sociale klassen minder aan dergelijke onderzoeken deelnemen. De volkstelling van 1991 leverde het resultaat van 24 percent op, wat, geëxtrapoleerd naar vandaag, ongeveer 20 percent betekent. Het aantal huishoudens zonder fiets is overigens groter. Opvallend is verder dat het aantal gezinnen met één auto stabiel blijft, terwijl dat van huishoudens met twee of meer auto's stijgt.

Welke factoren determineren de mobiliteit ? Vooral het aantal huishoudens en de grootte van de bevolking zijn van belang. Naarmate de gezinsgrootte daalt, stijgt het vervoer, al wordt dit doorkruist door een toename van de eenpersoonshuishoudens in de steden. Daar maakt men meer van het openbaar vervoer gebruik. Zo bestaat drie vierde van de Antwerpse huishoudens uit een of twee personen, terwijl dit in Aalter, een gemeente in het buitengebied, slechts de helft is. Eigen vervoer is in de steden om ruimtelijke en financiële redenen minder voor de handliggend. De cijfers voor Brussel, die sterk afwijken van Vlaanderen en Wallonië, bewijzen dit. De stijging van het aantal huishoudens is hoger dan de bevolkingstoename, wat op gezinsverdunning wijst.

Ook de verhouding tussen actieven en niet-actieven evolueert. De toename van betaalde arbeid voor vrouwen had een groot effect op de mobiliteit. Dit geldt ook voor de verdeling van de werkgelegenheid in sectoren. De groei van de tertiaire sector creëerde meer vervoer : bedienden leggen meer kilometers af dan arbeiders.

Een derde van alle huishoudens woont in een open eengezinswoning. Ongeveer de helft van alle huishoudens woont in een eengezinswoning die open of halfopen is. Vermoedelijk wonen deze gezinnen dus veeleer in het buitengebied waar het openbaar vervoer hen niet goed kan bereiken.

Het bevolkingsaantal blijft gelijk maar de samenstelling van de bevolking zal de komende twintig jaar veranderen. De verhouding tussen jong en oud zal omkeren. De groep min-twintigjarigen zal kleiner worden dan de groep zestigplussers. De groep

tussen twintig en zestig blijft gelijk, maar zal verouderen. We moeten hier rekening mee houden : alle investeringen moeten ook gedragen kunnen worden door de toekomstige maatschappij.

Na onderzoek van het goederenvervoer hebben we vastgesteld dat het vervoer langs de spoorwegen en de binnenscheepvaart in ton per kilometer ongeveer gelijk is gebleven sedert 1913. Enkel het wegvervoer maakt een steile klim. De cijfers zijn evenwel niet helemaal betrouwbaar, omdat men veronderstelt dat goederen die in het buitenland door Belgen vervoerd worden, een goede indicatie zijn van de hoeveelheid goederen die buitenlanders hier vervoeren. Dit vertekent de cijfers. Van het totaal aantal vervoerde goederen gaat het grootste gedeelte langs de weg. Het cijfer stijgt echter niet in dezelfde mate als de verhouding ton per kilometer, omdat het aandeel van het vervoer in het buitenland hier minder invloed heeft op de cijfers.

Het containervervoer kent een exponentiële stijging van 11 percent per jaar. Dit betekent dat het containervervoer om de zeven jaar in omvang verdubbelt. Dit kan gunstig zijn omdat containervervoer, meer dan stukgoed, de mogelijkheid biedt tot multimodaal transport. Spoor en binnenschip kunnen een rol spelen bij de aan- en afvoer naar en van de havens, op voorwaarde dat de voertuigen en de infrastructuur aangepast worden. De containertrafiek is hoofdzakelijk van belang in Antwerpen en Zeebrugge. Het luchtvervoer is geringer in tonnage, maar vertoont eveneens een sterke exponentiële stijging. Milieuhinder en mobiliteitsproblemen stellen zich in de onmiddellijke omgeving van luchthavens.

Als we kijken naar het soort goederen dat vervoerd wordt, merken we dat de NMBS vooral machines, voertuigen en metaalproducten transporteert. Groefproducten en bouwmaterialen worden vooral door de binnenscheepvaart vervoerd, terwijl het wegvervoer belangrijk is voor het transport van machines. Er is dus sprake van specialisatie waardoor verschuiven moeilijk wordt. Maar ook al zijn machines en voertuigen goed voor één vierde van alle tonkilometers van de NMBS, toch is het aantal machines en voertuigen dat over de weg vervoerd wordt nog groter.

In de jaren tachtig daalden de investeringen van de overheid, terwijl die in de jaren negentig weer toenamen, vooral dankzij de inspanningen van gemeenten en provincies. België investeert minder dan Nederland en Frankrijk, zeker in verhouding tot de opbrengst voor de overheid van het wegverkeer. Als men de externe kosten niet meerekent, is de netto-opbrengst van het wegverkeer in België dus groter. De NMBS en de VVM zijn voor één derde zelfbedruipend. Dit cijfer is vergelijkbaar met dat van andere Europese landen.

Inzake veiligheid is de situatie veel beter dan in de jaren zeventig, dit merken we ook in Nederland. De milieukosten verschillen vanzelfsprekend naargelang de plaats en het moment. Verkeerscongestie zorgt voor extra milieukosten : een dieselmotor kost in de file 25 frank per kilometer, terwijl een benzinemotor maar een halve frank per kilometer kost als hij kan doorrijden. Congestie of overcapaciteit heeft te maken met een gebrek aan evenwicht tussen vraag en aanbod en is het opvallendst in het wegverkeer. In het wegverkeer is er congestie omdat het aantal voertuigen de capaciteit van de weg overschijdt. Binnen de voertuigen is er in feite sprake van een overschot aan zitplaatsen voor wat betreft het personentransport. Het openbaar vervoer kampt echter met een dubbel congestieprobleem : niet alleen kunnen de lijnen niet meer voertuigen verwerken, zoals bijvoorbeeld zeer duidelijk het geval is met de noord-zuidverbinding, maar ook in de voertuigen is er vaak te weinig capaciteit. Andere congestieproblemen zijn : het tekort aan ruimte om fietsen en motorfietsen te stallen en de gebrekkige overslag- of overstapmogelijkheden. Als we het goederenverkeer over het spoor willen laten toenemen, zal de Antwerpse haven beter ontsloten moeten worden.

De overheid zal zich op een aantal doelstellingen moeten concentreren. Zoals in het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen stelt de Academie vier doelstellingen voorop.

De economische centra en poorten moeten bereikbaar blijven voor personen en goederen. Bovendien moeten alle doelgroepen autonoom aan hun verplaatsingsnoden kunnen voldoen. Met autonoom bedoelen we dat ze voor hun verplaatsing geen beroep moeten doen op een ander persoon. Een andere belangrijke doelstelling is het verzekeren van de veiligheid van alle weggebruikers en in alle modi, maar vooral van het autoverkeer. Het is nu eenmaal een feit dat er zelden slachtoffers vallen op de bus of in de trein : De Lijn heeft de laatste drie jaar geen ongeval met een dodelijk slachtoffer gehad. Ook moet gestreefd worden naar minder uitstoot van gassen, minder geluidsoverlast en meer verkeersleefbaarheid. Ik merk op dat de kwaliteit van de ruimte niet in de doelstellingen is opgenomen, hoewel dit toch belangrijk is. De verklaring is wellicht dat dit een weinig meetbare doelstelling is.

De maatregelen moeten passen in een algemeen beeld over de maatschappij als geheel. Een eerste reeks maatregelen zijn investeringen in infrastructuur, organisatie en vervoermiddelen. Die moeten over de diverse modi gespreid worden en door alle overheden voor hun rekening worden genomen. Dit moet op een sociaal-economisch verantwoorde manier gebeuren, op grond van een gefundeerde kosten-batenanalyse. Men moet in het bijzonder aandacht besteden aan de overstapmogelijkheden tussen de verschillende modi. Daarvoor zijn er ongetwijfeld meer investeringen nodig. Er dient ook geïnvesteerd te worden in andere vervoermiddelen dan het wegvervoer. Voor het openbaar vervoer betekent dit bijvoorbeeld meer comfort en zitplaatsen. Ook zijn er investeringen nodig om de lasten, zoals geluidsoverlast, terug te dringen en om een kwalitatief hoogstaande omgeving uit te bouwen. In de organisatie van een goede mobiliteit speelt de informatietechnologie een belangrijke rol.

Een tweede pakket maatregelen moet de prijzen meer transparant maken. Het is immers essentieel de sociaal-economische kosten op een correcte wijze aan te rekenen. Dit moet mensen stimuleren om maatschappelijk meer gunstige vervoermiddelen te kiezen. Een derde reeks maatregelen moet sociaal-economische ontwikkelingen sturen : zo moeten we de effecten op de mobiliteit van veranderingen in bestaande en van de vestiging van nieuwe bedrijven en wooncomplexen, proberen te voorspellen.

Een vierde pakket maatregelen zijn investeringen in wetenschappelijk onderzoek, een degelijke opleiding in de verkeerskunde en een goede communicatie met de bevolking. Zo is het nodig om over meer en betere gegevens beschikken. Op statistisch vlak blijkt de volkstelling nog altijd een belangrijk instrument te zijn. Omdat het een enorme bron van gegevens bevat, is het zinvol dat er in 2001 een nieuwe telling zou plaatsvinden. De verzameling en de publicatie van gegevens gebeurt momenteel zowel door federaal als gewestelijke diensten. Een betere coördinatie tussen de diensten zou niet alleen de kosten verlagen, maar ook leiden tot meer publicaties. Een degelijke opleiding op het vlak van de verkeerskunde zijn ook essentieel. We schatten dat er werk is voor 550 personen met een basisopleiding en voor 1.350 met een bijscholing in de verkeerskunde. Tegelijkertijd dient ook het wetenschappelijk onderzoek gestimuleerd te worden. Ook belangrijk is de communicatie met de bevolking. Ook kinderen moeten al van jongs af aan leren omgaan met keuzes op het vlak van mobiliteit.

Het is van fundamenteel belang om mobiliteit in zijn geheel te bekijken. Men kan de problemen niet oplossen zonder rekening te houden met de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen die een invloed hebben op mobiliteit.

De heer Michel Doomst : U stelt dat het gemakkelijker is om sturend te werken op het vlak van het goederenvervoer dan op dit van het personenvervoer. Vlamingen veranderen hun leefpatroon blijkbaar niet gemakkelijk. Mogen we daaruit concluderen dat we op het vlak van het personenvervoer doortastende maatregelen dienen te treffen om gedragswijzigingen te bewerkstelligen en dat we goed moeten overwegen welke maatregelen genomen moeten worden ?

Ik vind in de tekst niet zoveel over de berekening van de kosten en de effecten van de verschillende scenario's. Ik heb nochtans vernomen dat men die kosten en effecten zeer goed kan berekenen op een wetenschappelijk bijzonder verantwoorde manier. Maken we voldoende gebruik van die instrumenten om een inzicht te hebben in de kosten en resultaten ?

De Academie heeft geen rekening gehouden met de bevoegdheden van de verschillende overheden. Toch blijkt dat de context, bijvoorbeeld inzake ruimtelijke ordening, in Vlaanderen en Wallonië sterk verschilt. Betekent dit niet dat mobiliteit noodzakelijkerwijze door de regionale overheid moet gevoerd worden ?

Professor Niceas Schamp : Het is eenvoudiger om in te grijpen op het goederenvervoer, omdat dit een puur economische activiteit. Ik ben trouwens van mening dat die steeds meer door de Europese overheid zal geregeld worden. Het personenvervoer is daarentegen zowel een economische als een sociale activiteit. Als we het willen verminderen, moet er inderdaad doortastend worden opgetreden. De vraag rijst of we dit wel moeten doen. Het is belangrijk dat zoveel mogelijk mensen aan het sociaal leven kunnen deelnemen. Als we hen de mogelijkheid ontnemen om zich te verplaatsen, verminderen we de kwaliteit van hun leven. Het is belangrijk om ons daarover te beraden. Het is wel een feit dat het gebruik van de auto vermeden dient te worden als het niet nuttig is. Het werk dichter bij de woonplaats brengen, kan een oplossing zijn. Om dit alvast voor de Vlaamse ambtenarij te organiseren, heeft de Vlaamse overheid naar ik verneem al een cel mobiliteit opgezet.

Het merendeel van de geraadpleegde experten zijn economisten en die hebben een natuurlijke drang

om te berekenen. Toch berusten sommige cijfers op pure speculatie. Hoeveel kost bijvoorbeeld een mensenleven ? Ik ben persoonlijk van mening dat er te veel met de natte vinger wordt gewerkt.

We hebben de problematiek vanuit een Vlaams perspectief benaderd, niet een Belgisch. We hadden niet de bedoeling om de Belgische context te schetsen.

De heer Ward Beysen : Het zou eenvoudiger zijn om het goederenverkeer te leiden dan het personenverkeer. Een en ander hangt echter af van de ruimtelijke ordening : elke vergelijking met Nederland is hier dan ook onmogelijk. Het is logisch dat er in Nederland minder met de wagen wordt gereden : de woonconcentraties zijn daar veel dichter. Vlamingen wonen veel meer verspreid. Personenvervoer zou niet economisch gericht zijn. Het aandeel van het woon-werkverkeer daarin is nochtans heel groot : ook dit is economisch verkeer. Vaak ontstaat bij de statistieken inderdaad de indruk dat het gaat om nattevingerwerk.

Aan de Luitenant Lippenslaan passeren op de Antwerpse Ring dagelijks 180.000 voertuigen ; veel meer dan langs de Kennedytunnel. Dit wijst erop dat de ring te veel wordt gebruikt voor plaatselijk verkeer. Kunt u dit bevestigen ? We hebben in dit verband voorstellen aan de regering gedaan voor de ondertunneling van de Binnensingel, waardoor een aantal op- en afritten van de ring gesloten kunnen worden.

Vooral de provincies en de gemeenten hebben veel geïnvesteerd in het wegennet. Ik heb echter de indruk dat het aandeel van verkeersremmende maatregelen daarin de laatste jaren heel groot is : bijvoorbeeld verkeersdrempels. Beschikt u over cijfers om dit te bevestigen ?

Mevrouw Martine Serbruyns : De statistieken zijn wel degelijk betrouwbaar ; alleen worden ze door zoveel verschillende instanties gepubliceerd dat de publicatievorm niet altijd optimaal is en de gegevens versnipperd zijn. Vaak worden de cijfers bovendien onvolledig geregistreerd.

De verschillen in de verkeersstroom langs de Antwerpse Ring ter hoogte van de Luitenant Lippenslaan en de Kennedytunnel zijn inderdaad wellicht te wijten aan regionaal en lokaal verkeer. Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt hierop ingespeeld met de categorisering van wegen. Uitgaande van de functie van de weg, moet deze zo worden ingericht dat functie en inrichting op elkaar aansluiten en het juiste gedrag en gebruik worden gestimuleerd. Het aantal op- en afritten zou kunnen worden gereduceerd, op voorwaarde dat er alternatieven worden aangereikt. Deze alternatieven moeten niet alleen gezocht worden binnen het wegverkeer, maar ook het openbaar vervoer of zachte modi kunnen een oplossing bieden. Maatregelen die het aantal verplaatsingen beperken uiteraard ook.

Ik beschik niet over precieze cijfers over vervoersremmende maatregelen. Als deze maatregelen passen in een algemene visie komen ze de verkeersveiligheid ten goede en de bescherming van oudere en zwakkere weggebruikers.

De heer Ward Beysen : Daarmee ben ik het eens.

Mevrouw Martine Serbruyns : De ruimtelijke ordening in Vlaanderen verschilt inderdaad van die in Nederland. Dit probleem kan inderdaad niet op korte termijn worden verholpen. Een andere soort ruimtelijke ordening kan het aantal autokilometers doen afnemen.

In Nederland wordt ook in de hogere sociale klassen minder kilometers afgelegd met privévervoer. In Nederland wordt bij de hogere inkomens een geringer aandeel besteed aan privévervoer dan bij ons, en in vergelijkbare Europese landen.

Professor Niceas Schamp : Woon-werkverkeer is inderdaad een vorm van economisch verkeer. Het aandeel daarvan is echter beperkt : twee derde van het totale personenverkeer is privé-vervoer en slechts ongeveer een zesde is woon-werkverkeer. Alleen aan het woon-werkverkeer kan iets worden gedaan.

We hebben een vergelijking gemaakt met Nederland op het vlak van veiligheid. Verder onderzoek is nog aangewezen. Het valt op dat er in Nederland slechts evenveel fietsdoden vallen als bij ons, hoewel het aantal fietsers in Nederland veel groter is.

De heer Beysen wil het lokale verkeer van de snelwegen houden. Het aantal ongevallen op snelwegen ligt echter twee tot vier keer lager dan op de gewone weg. Bovendien kan lawaai het best worden geconcentreerd. Daartoe moet het verkeer zoveel mogelijk worden geconcentreerd op de grote assen. Er zijn andere oplossingen voor een betere doorstroming. Door het lokale verkeer af te leiden wordt het probleem verplaatst.

De voorzitter : U zegt dat we alleen aan het woonwerkverkeer iets kunnen doen. Onderzoek wijst echter uit dat ongeveer de helft van de verplaatsin-

gen minder dan vijf kilometer bedraagt. Wellicht gaat het daarbij meestal niet om woon-werkverkeer. Volgens u zal dit probleem dus blijven bestaan ?

Professor Niceas Schamp : Dat klopt.

De heer Joachim Coens : U zegt dat nutteloze verplaatsingen moeten worden vermeden. Wat verstaat u onder nutteloos ?

Professor Niceas Schamp : Veel mensen werken in Brussel. Het is evengoed mogelijk om hen gedecentraliseerd te laten werken. Informatietechnologie kan onze maatschappij veranderen. Volgens mij zal ook teleconferencing toenemen. Telewerk is echter geen succes. Het zou interessant zijn om te kijken hoe multinationals dergelijke problemen oplossen.

De heer Joachim Coens : U zegt nu dat met meer digitale mogelijkheden er minder atomaire verplaatsingen zullen zijn. Hetzelfde heeft men gezegd bij de uitvinding van de boekdrukkunst. Ik geloof hier niet in.

Professor Niceas Schamp : Er zijn bedrijven die voor interne communicatie geen papier meer gebruiken. Het is dus mogelijk.

De heer Johan Malcorps : In uw document wordt het probleem heel scherp gedefinieerd. Dit maakt ons duidelijk hoe ernstig het probleem is. U maakt een gemiddelde van de vooropgezette prognoses en komt over 25 jaar tot een stijging van 64 percent voor het personenverkeer en een stijging van 109 percent voor het goederenverkeer. Het wegverkeer neemt hoe dan ook enorm toe, terwijl de alternatieven stagneren en eventueel zelfs terugvallen. Er zal dus een zeer voluntaristisch beleid nodig zijn om dit om te keren. De discussie of het nu gaat om lineaire of exponentiële groei, is niet relevant.

In het document worden zeer interessante oplossingen naar voor geschoven, maar ook een aantal provocerende stellingen over de kostprijs. U zegt dat het wegverkeer ongeveer 90 miljard frank opbrengt voor de overheid. U wijst er wel op dat de maatschappelijke kost hiervan moet afgetrokken worden. Toch blijft dit een gevaarlijk getal. In de tekst wordt enkel gezegd dat er ongeveer 5 percent van het BNP voor milieukosten en ongevallen moet worden gerekend. Het is natuurlijk zeer moeilijk om hier een cijfer op te plakken. Er zijn ook nog andere factoren, onder andere de congestie. Ik heb het gevoel dat u uw redenering niet afmaakt. Er worden geen hypotheses gemaakt over de maatschappelijke kosten. Kan dit verder ingevuld worden ? Kan u zeggen wat de 5 percent juist inhoudt ? Hoe wil u de milieukost berekenen ?

Professor Julien Denduyver : De prognose over de toename van het verkeer hangt af van de hypothese die gehanteerd wordt. Stel dat het goederenverkeer met 2 percent zou stijgen, dan zou er tegen 2005 evenveel goederenvervoer bijkomen als momenteel door de spoorwegen verzorgd wordt. Stel dat het goederenverkeer met 1,5 percent zou stijgen, dan zou er tegen 2005 evenveel activiteit bijkomen als momenteel door de binnenvaart ontplooid wordt. En dan gaat het enkel over gemiddelden. Deze toename zal immers niet gelijk verdeeld worden over de hele infrastructuur maar geconcentreerd worden op de grote assen.

Febiac schat de jaarlijkse opbrengst van het wegvervoer voor de schatkist op 320 tot 330 miljard frank. Wij komen aan 90 miljard frank door de investeringen in infrastructuur en de uitgaven af te trekken van de opbrengsten : de verkeersbelastingen en de accijnsrechten op minerale oliën. Wij hebben nooit willen zeggen dat deze 90 miljard frank terug in het wegvervoer zou moeten geïnvesteerd worden. Wij moeten een sociaal-economisch en verantwoord beleid uitwerken en voor dit beleid moeten middelen gevonden worden.

Er is een onderscheid tussen de motieven voor goederen- en personenvervoer. Bij goederenvervoer wordt volgens mij iets meer gekeken naar de kosten en de tegenprestaties. De verlader zal de kosten van het transport doorrekenen in de prijs van de goederen. In de mate dat hij of zij de transportkosten kan verhalen, zal het transport gebeuren. Personenvervoer wordt minder beïnvloed door de kosten. Nutteloze verplaatsingen voor het goederenverkeer zijn deze verplaatsingen waarbij het verschil tussen de kosten van de productie en de prijs voor de consument onvoldoende is om de verplaatsingskosten te dekken. Op dat moment zal men afzien van de verplaatsing.

Het is nog niet duidelijk wat juist moet verstaan worden onder de kosten voor het milieu. Naargelang de bron, worden andere maatschappelijke kosten bepaald. Er zijn natuurlijk ook nog factoren als filevorming en tijdverlies. Wat is de vergoeding voor één uur in de file ? Om dit te bepalen kan men een gemiddeld inkomen als basis nemen. Al bij al blijft dit zeer subjectief. Sommigen zeggen bijvoorbeeld dat er geen externe kosten zijn voor ongevallen omdat de verzekering alles dekt. Wij hebben vijf percent aangenomen. Indien u niet akkoord gaat, mag u gerust een ander percentage

aannemen. Het is niet goed om een directe relatie te leggen tussen de 90 miljard frank en de externe kosten. De inkomsten zijn voor de overheid. De externe kosten zijn kosten voor de maatschappij. Voor een juiste vergelijking moeten we de voordelen voor de maatschappij bepalen.

De heer Johan Malcorps : Febiac heeft vooral aandacht voor de opbrengsten van het autoverkeer voor de overheid en stelt dat dit geld moet terugvloeien naar de automobilist. Maar de maatschappelijke kostprijs moet ook in rekening worden gebracht. Dat is moeilijker maar er zijn wel al een aantal pogingen in die richting gedaan.

Professor Denduyver zegt dat we niet veel kunnen veranderen aan het vrachtverkeer over een afstand minder dan 200 kilometer. Over welk percentage gaat het dan ?

Het onderscheid dat hij gemaakt heeft tussen gewone vrachtwagens en vrachtwagens met aanhang is interessant. Er is immers een evolutie aan de gang naar grotere en meer bedreigende vrachtwagens.

Op zich kan men de invloed van de motorrijtuigen verwaarloosbaar noemen. We kunnen echter wel vragen stellen bij de toename met 299 percent van het aantal motorrijtuigen. Gaat het om mensen die zich geen auto kunnen permitteren ? Wil men zo de files vermijden ? Is dit een trend ? Blijft dit vooral beperkt tot motorbendes ?

De MIVB stelt in Brussel hetzelfde voor als De Lijn in heel Vlaanderen. Waarom wordt het openbaar vervoer in bijvoorbeeld Antwerpen en Gent minder gebruikt dan in Brussel ? Een vijfde van de gezinnen in Vlaanderen beschikt niet over een auto. In Brussel is dit de helft van de gezinnen.

Er was sprake van een variabilisering van de autokosten. Nu blijkt dat bij de hogere inkomens vooral de aankoop van de auto een rol speelt, terwijl dit bij de lagere inkomens vooral het verbruik is. Wanneer we nu de aankoop van de auto goedkoper zouden maken, dan kan dat een pervers sociaal effect hebben.

Professor Julien Denduyver : Ik heb een aantal cijfers bij over het goederenvervoer, uitgedrukt in hoeveelheid getransporteerde goederen. Op een totaal van 430 miljoen ton wordt er 140 miljoen ton vervoerd over een afstand kleiner dan 25 kilometer, 70 miljoen ton over een afstand van 25 tot 50 kilometer, 77 miljoen ton over een afstand van 50 tot 100 kilometer, 67 miljoen ton over een afstand van 100 tot 200 kilometer en 73 miljoen ton over een afstand van meer dan 200 kilometer. Dat zou betekenen dat een derde van het vrachtvervoer gebeurt binnen een straal van 25 kilometer en nog eens een derde over een afstand tussen de 25 en de 100 kilometer. Dit is een zeer valse statistiek. Het gaat hier om het goederenvervoer door de Belgische transporteurs. Daarbij is ook inbegrepen wat de Belgische transporteurs vervoeren in het buitenland. We weten dus niet juist hoeveel goederen er getransporteerd worden over de weg. We weten immers niet wat de buitenlanders bij ons transporteren. Het NIS, dat deze enquête heeft uitgevoerd in opdracht van de Europese Unie, zou ook de verladers bij deze enquête moeten betrekken en hen de vraag stellen met welke transporteurs de goederen vervoerd worden. Daarbij moet men kijken naar de vervoersprestaties en naar de afstand waarover er getransporteerd wordt. Dan worden de verhoudingen zowat omgekeerd. Het belangrijkste transport gebeurt dan over een afstand van meer dan 200 kilometer, maar dan wel op buitenlandse infrastructuur.

We vergeten vaak dat we in België beschikken we over een belangrijke statistiek over de binnenvaart. Er zijn immers gegevens bekend per havenvak. Een havenvak is een onderdeel van een waterweg. Zo is het Albertkanaal onderverdeeld in twintig havenvakken. Per havenvak weten we welke goederen er geladen werden en waarheen ze getransporteerd werden. Men kan nagaan welke ondernemingen zich in dat havenvak bevinden en hoe ze zich bevoorraden langs het water. Een dergelijke enquête hebben we niet voor het spoor- en het wegverkeer. Ik kan me moeilijk voorstellen dat de NMBS niet over dergelijke cijfers beschikt. Ik neem eerder aan dat men deze cijfers niet wil meedelen om commerciële redenen. Als we over analoge gegevens zouden beschikken voor de drie vervoersmodi, dan zouden we weten hoe de vervoersstromen verlopen in binnen- en buitenland. België is een belangrijke exporteur van de binnenvaart. Zeventig percent van het transport door Belgische schippers gebeurt op buitenlandse waterwegen.

De variabilisatie van kosten is een zeer belangrijk thema. Ik ben blij dat er aandacht besteed werd aan de decielenverdeling in functie van de inkomenshoogte. Ik weet niet welke elementen we zullen opnemen in de variabilisatie van de kosten. We hebben opzettelijk de uitgaven voor verbruik opgenomen om erop te wijzen dat niet enkel de mensen met de hogere inkomens met de auto rijden. Als men bij de variabilisering een constante belasting in functie van het verbruik gaat stellen, dan kan dit leiden tot een negatieve inkomensverde-

ling. Dat kan niet de bedoeling zijn van deze maatregel. Ook bij het autowegenvignet kan men eenzelfde bedenking maken. Of men nu veel of weinig rijdt, men betaalt in functie van een bepaalde vrachtwagen.

De voorzitter : Uit statistisch onderzoek blijkt dat het gemiddelde aantal gereden kilometers stijgt volgens de inkomensdecielen. Dit fenomeen verkleint de mogelijke negatieve effecten van variabilisering. Bovendien zou men kunnen denken aan een variant, waarin men garandeert dat de eerste tienduizend basiskilometers niet duurder worden dan nu het geval is. Enkel de kilometers die dit niveau overschrijden, zouden dan door de variabilisering meer gaan kosten.

Professor Julien Denduyver **:** Men kan varianten bedenken, maar het blijft hoe dan ook te verwachten dat een eenvoudige variabilisering een negatief sociaal-economisch effect zal hebben, dat dan vervolgens gecompenseerd zal moeten worden.

De heer Johan Malcorps : Wat denkt u over het voorstel van minister Viseur om de accijnzen op dieselverbruik met een frank te verhogen ?

Professor Julien Denduyver : Ik heb de effecten van een dergelijke maatregel ooit berekend. Een stijging van de accijnzen ten belope van één frank, brengt voor een auto die 5,5 liter per 100 kilometer verbruikt, een verhoging van 6 centiem met zich mee. Voor een auto die 10 liter verbruikt, is dat 10 centiem. Als we de accijnzen voor diesel gelijkschakelen aan die van benzine, met andere woorden als we ze met acht frank per liter verhogen, stijgt die kost voor de eerstgenoemde auto met 0,5 frank en voor de laatstgenoemde met 0,80 tot 0,85 frank per liter. Voor de overheid zou dit dan geen 5 miljard frank opleveren, maar het achtvoudige, dus veertig miljard frank, dit alles op voorwaarde dat de vraag gelijk blijft. De elasticiteit daarvan bedraagt volgens Nederlandse, Duitse en Franse ervaringen ongeveer min 0,3 tot min 0,4, wat betekent dat een prijsstijging met 10 percent, een daling van de vraag met 3 tot 4 percent tot gevolg heeft. Overigens is de vraag veel gevoeliger voor de evolutie van het inkomen dan voor de evolutie van de prijs. Men mag geen wonderen verwachten van een aanpassing van de accijnzen. Bovendien kan België ter zake niet op zijn eentje maatregelen nemen : in een Europese context is het vrachtvervoer zeer concurrentiegevoelig.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Hield u in uw langetermijnmodel van vijfentwintig jaar rekening met de eindigheid van de producten die nodig zijn voor onze mobiliteit ? Als de groei in de andere werelddelen bijvoorbeeld tot gevolg heeft dat de Chinezen opklimmen tot zelfs maar de helft van ons automobiliteitsniveau, wat dan ? Mobiliteit wordt als een schaars goed bestempeld, en het wordt steeds schaarser. Waarom spreken wij hier dan over groei ?

Professor Julien Denduyver : Ik ben er geen voorstander van dit aspect te integreren in ons model. De toekomst van over vijfentwintig jaar valt immers niet te voorspellen. Bewegingen zijn gemakkelijk wiskundig voorspelbaar. Breuken zijn dit niet. Als zij zich voordoen, werkt het model niet meer, waardoor prognoses onmogelijk worden. De vraag moet dus anders geformuleerd worden, al heeft u met uw opmerking volkomen gelijk. Wij hebben ons in deze studie afgevraagd wat het effect van een transporttoename van 1,5 of 2 percent betekent voor de mobiliteit van morgen. De effecten die gegenereerd worden door bijvoorbeeld een gedeeltelijke verschuiving van de havenactiviteit in Antwerpen naar elders in de wereld, valt moeilijk te integreren. Ik zie de moeilijkheid in, maar heb haar wetenschappelijk omzeild.

De voorzitter : Wij danken de leden van de academie voor hun aanwezigheid en hun werk. Het is nu aan ons om de keuzes te maken.

BIJLAGE

bij de nota van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen,
Letteren en Schone Kunsten

Koninklijke Vlaamse Academie van België
voor Wetenschappen en Kunsten

MOBILITEIT

Bijlagen

Wetenschappelijke nota
in opdracht van de
Commissie ad hoc Mobiliteit van het Vlaams Parlement

Brussel, 15 januari 1999

INHOUD

Blz.

1. VERKEER 153
   1.1 BRONNEN 153
   1.2 EVOLUTIE VAN HET GEMOTORISEERD WEGVERKEER 153
   1.3 AARD VAN DE WEG 154
   1.4 AARD VAN HET GEMOTORISEERD WEGVERKEER 155
   1.5 GEGEVENS 156
2. CONSUMPTIE VAN HUISHOUDENS 159
   2.1 BRONNEN 159
   2.2 ALGEMENE EVOLUTIE 159
   2.3 INKOMEN 160
   2.4 BEROEPSGROEP EN LEEFTIJD REFERENTIEPERSOON, AANTAL ACTIEVE PERSONEN 163
   2.5 CONCLUSIES 163
   2.6 FIGUREN 165
3. PERSONENVERVOER 175
   3.1 BRONNEN 175
   3.2 VERVOERSPRESTATIES 175
   3.3 VERPLAATSINGSGEDRAG 177
   3.4 PENDEL 182
   3.5 GEGEVENS 186
4. VOERTUIGEN 190
   4.1 HUISHOUDENS EN VOERTUIGBEZIT 190
   4.2 MOTORVOERTUIGEN 195
   4.3 GEGEVENS 197
5. VESTIGING VAN HUISHOUDENS 203
   5.1 BRONNEN 203
   5.2 WONINGEN 203
   5.3 KEUZE VAN VESTIGINGSPLAATS EN MOBILITEIT 204
   5.4 GEGEVENS 205
6. BEVOLKING, HUISHOUDENS EN ACTIEVE BEVOLKING 206
   6.1 ALGEMEEN 206
   6.2 BEVOLKING 207
   6.3 HUISHOUDENS 208
   6.4 ACTIEVE BEVOLKING 210
   6.5 MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR MOBILITEIT 211
   6.6 GEGEVENS 213

7. GOEDERENTRANSPORT 220
7.1 BRONNEN 220
7.2 VERVOERSPRESTATIES 220
7.3 MODALE KEUZEN 223
7.4 BEZETTINGSGRAAD 223
7.5 AANDEEL TRANSPORTPRIJS IN PRODUCTPRIJS 224
7.6 CONCLUSIES 224
7.7 AANVULLING : GOEDERENVERVOER OVER DE WEG NAAR AFSTAND IN 1996 . . 225
7.8 GEGEVENS 227
8. VERKEERSVEILIGHEID 232
8.1 BRONNEN 232
8.2 EVOLUTIE VERKEERSVEILIGHEID OP DE WEG 232
8.3 BIJZONDERE KENMERKEN VERKEERSVEILIGHEID OP DE WEG 233
8.4 RUIMTELIJKE VERDELING 235
8.5 VERKEERSVEILIGHEID EN VERPLAATSINGSGEDRAG 235
8.6 VEILIGHEID OPENBAAR VERVOER 235
8.7 GEGEVENS 236
9. MILIEUASPECTEN 239
9.1 MILIEU 239
9.2 RUIMTELIJKE ASPECTEN 243
10. HOEVEEL KOST MOBILITEIT ? 243
10.1 OVERHEIDSUITGAVEN EN INKOMSTEN 243
10.2 WEGVERKEER 244
10.3 SPOOR 245
10.4 STADS- EN STREEKVERVOER 247
10.5 LUCHTVERKEER EN BINNENSCHEEPVAART 247
10.6 MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN 247
10.7 AANVULLING : INVESTERINGEN 248
10.8 GEGEVENS 248
11. BELEIDSCONTEXT 250
11.1 MONDIAAL NIVEAU 250
11.2 EUROPEES NIVEAU 250
11.3 BENELUX NIVEAU 250
11.4 FEDERAAL NIVEAU 250
11.5 VLAANDEREN 251
11.6 ANDERE GEWESTEN 251
12. OPLEIDING EN GEGEVENS 251
12.1 OPLEIDING 251
12.2 GEGEVENS 253

13. LITERATUUROVERZICHT 255
13.1 BELEIDSDOCUMENTEN EN BELEIDSVOORBEREIDENDE DOCUMENTEN 255
13.2 MOBILITEIT 257
13.3 MOBILITEIT EN MILIEU 261
13.4 VERKEERSKUNDE 262
13.5 GEGEVENS 263
13.6 INFORMATIE HOORZITTINGEN 267
13.7 OVERIGE 268

FIGUREN

Blz.

Figuur 1 : evolutie verkeersprestaties gemotoriseerd wegverkeer in België, Vlaanderen en Nederland 156
Figuur 2 : evolutie verkeersintensiteit op enige hoofdwegen 156
Figuur 3 : evolutie aantal voertuigkilometer in België (in miljard) 157
Figuur 4 : evolutie aantal voertuigkilometer in Vlaanderen (in miljard) 157
Figuur 5 : aard weg, aard voertuig en aantal voertuigkilometer (in miljard) 158
Figuur 6 : evolutie gezinsbestedingen verkeer en vervoer (Nationale Rekeningen) 165
Figuur 7 : evolutie gezinsbestedingen privé-vervoer, België (Nationale Rekeningen) 165
Figuur 8 : evolutie gezinsbestedingen niet-privé-vervoer, België (Nationale Rekeningen) 166
Figuur 9 : evolutie gezinsbestedingen voor vervoer, België (Nationale Rekeningen) 166
Figuur 10 : evolutie gezinsbestedingen voor vervoer, België (Budgetonderzoek) 167
Figuur 11 : evolutie gezinsbestedingen voor vervoer, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek) 167
Figuur 12 : aandeel vervoer, communicatie en wonen in de totale consumptie, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek) 168
Figuur 13 : aandeel vervoer, communicatie en wonen in de totale consumptie, Brussels Gewest (Budgetonderzoek) 168
Figuur 14 : procentueel aandeel vervoerswijzen in bestedingen voor vervoer per inkomensdeciel, België (Budgetonderzoek) 169
Figuur 15 : procentueel aandeel communicatie en vervoer in totale consumptie, per inkomensdeciel, België (Budgetonderzoek) 169
Figuur 16 : gezinsbestedingen vervoer en communicatie per inkomensdeciel, België (Budgetonderzoek) 170
Figuur 17 : gezinsbestedingen openbaar en ander vervoer per inkomensdeciel, België (Budgetonderzoek) 170
Figuur 18 : uitgaven vervoer, verkeer en wonen per inkomenskwartiel, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek) 171
Figuur 19 : aandeel vervoer, verkeer en wonen in totale consumptie per inkomenskwartiel (Budgetonderzoek) 171
Figuur 20 : gezinsbestedingen communicatie en vervoer per beroepsstatuut, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek) 172
Figuur 21 : gezinsbestedingen vervoer en communicatie per leeftijdsklasse, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek) 172
Figuur 22 : procentueel aandeel uitgaven privé-vervoer, per beroepsstatuut, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek) 173
Figuur 23 : procentueel aandeel vervoer en communicatie in consumptie per beroepsstatuut, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek) 173
Figuur 24 : procentueel aandeel vervoer en communicatie in totale consumptie, per leeftijdsklasse, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek) 174
Figuur 25 : evolutie jaarkilometrage bij personenvoertuigen 186
Figuur 26 : evolutie reizigers stads- en streekvervoer 186
Figuur 27 : activiteit van De Lijn volgens vervoersbewijs 187

Figuur 28 : inkomsten van De Lijn volgens vervoersbewijs 187
Figuur 29 : vervoersactiviteit NMBS en Nederlandse Spoorwegen 188
Figuur 30 : evolutie vervoersprestaties personenvervoer NMBS 188
Figuur 31 : evolutie luchtvervoer personen 189
Figuur 32 : vergelijking reizigersvervoer zeevaart en luchtvaart 189
Figuur 33 : evolutie personenautopark in België (vanaf 1994 geen voertuigen met handelaars- of proefrittenplaat) 198
Figuur 34 : aangroei personenwagenpark 198
Figuur 35 : aantal personenwagens per inwoner 199
Figuur 36 : evolutie verdeling vervoermiddelen over gezinnen 199
Figuur 37 : evolutie personenwagenpark in België, Vlaams Gewest en Nederland 200
Figuur 38 : evolutie totaal wagenpark en aandeel diesel in België 200
Figuur 39 : evolutie aantal voertuigkm per voertuig in België en Nederland 201
Figuur 40 : evolutie totaal aantal afgelegde voertuigkm, personenauto's 201
Figuur 41 : samenstelling personenautopark in België 202
Figuur 42 : samenstelling personenautopark in België en Nederland, naar belangrijkste energiebron . 203
Figuur 43 : woningen privé-huishoudens volgens de volkstelling 1991, Vlaanderen 205
Figuur 44 : schatting aard woningen privé-huishoudens huishoudbudgetonderzoek 1995/1996 206
Figuur 45 : evolutie bevolking in België 213
Figuur 46 : vergelijking bevolkingsevolutie België, Vlaanderen, Brussel 213
Figuur 47 : prognose bevolking [N.I.S. (1995-B)] 214
Figuur 48 : prognose Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen [N.I.S. (1995-B)] 214
Figuur 49 : samenstelling van de bevolking naar grote leeftijdsgroepen 215
Figuur 50 : aard huishoudens Antwerpen [N.I.S. (1997-E)] 215
Figuur 51 : gemiddelde gezinsgrootte 216
Figuur 52 : vergelijking samenstelling huishoudens, Vlaanderen, stedelijk gebied, buitengebied 217
Figuur 53 : jaarlijkse groei bevolking, huishoudens, prognoses 218
Figuur 54 : recente evolutie bevolking en huishoudens in Vlaanderen 218
Figuur 55 : evolutie beroeps-actieve en niet-actieve bevolking 219
Figuur 56 : evolutie samenstelling actieve bevolking 219
Figuur 57 : aandeel vervoersmodi België, 1994 227
Figuur 58 : evolutie vervoersprestaties tonkm 228
Figuur 59 : evolutie goederenvervoer in ton per modus 228
Figuur 60 : evolutie haventrafiek in ton 229
Figuur 61 : containertransport in ton 229
Figuur 62 : luchttransport, goederen 230
Figuur 63 : aandeel goederensoorten in het totale transport 230
Figuur 64 : aandeel goederensoorten bij de verschillende transportmodi 231
Figuur 65 : aandeel transportmodi bij verschillende goederensoorten 231

Figuur 66 : evolutie verkeersveiligheid België, 1970-1997 236
Figuur 67 : vergelijking evolutie doden ter plaatse en binnen 30 dagen, tussen de gewesten en Nederland 237
Figuur 68 : doden ter plaatse en binnen 30 dagen per miljoen inwoners, provincie en gewesten, Nederland 237
Figuur 69 : evolutie doden ter plaatse en binnen 30 dagen per miljoen inwoners 238
Figuur 70 : vergelijking doden ter plaatse en na 30 dagen naar vervoerswijze, 1997 238
Figuur 71 : doden ter plaatse en binnen 30 dagen, spreiding over de dag 239
Figuur 72 : investeringen in België in weginfrastructuur 248
Figuur 73 : aandeel goederentransport in totale inkomsten 249
Figuur 74 : uitgaven voor wegen en inkomsten van voertuig- en brandstofbelasting en tolgelden 249

TABELLEN

Blz.

Tabel 1 : wegverkeer, toename en waarde in 1997 [B.V.R.I. 1998-B)] [C.B.S.(1998-A)] 154
Tabel 2 : evolutie aandeel aard weg binnen de afgelegde voertuigkm [B.V.R.I. 1998-B)] 154
Tabel 3 : aandeel zwaar verkeer, in aantal voertuigen 156
Tabel 4 : stijgingspercentage consumptie, per inkomensdeciel in België, 1995-1996 [N.I.S. (1997-D)] . 161
Tabel 5 : uitgaven voor privé-vervoer als percentage van de gezinsuitgaven, Europese vergelijking . . 162
Tabel 6 : personenvervoer, reizigerskm , verdeling over de verschillende modi 176
Tabel 7 : verplaatsingsmotieven en belangrijkste modus 178
Tabel 8 : vervoerswijzekeuze school en werk 179
Tabel 9 : mobiliteit en geslacht 180
Tabel 10 : mobiliteit en beroepsstatuut 181
Tabel 11 : rijbewijsbezit naar leeftijd en geslacht 181
Tabel 12 : evolutie pendel 183
Tabel 13 : vervoermiddelengebruik bij pendel, 1991 184
Tabel 14 : evolutie huishoudens en personenwagens 1991-1996 [N.I.S. (1997-F)] 192
Tabel 15 : percentage huishoudens al dan niet in bezit van een auto en fiets 194
Tabel 16 : illustratie ruimtelijke spreiding woningen bewoond door een huishouden dat al dan niet de beschikking heeft over een wagen, garage en tuin, gegevens in % [N.I.S. (1997-F)] Volkstelling 1991 197
Tabel 17 : aard van de woning in percent 203
Tabel 18 : evolutie gezinnen 1970-1991 [Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (1998)] 209
Tabel 19 : evolutie samenstelling huishoudens, 1990-1997 209
Tabel 20 : evolutie tewerkstelling in sectoren (MTA) 211
Tabel 21 : vergelijking gemiddelde afgelegde afstand per ton in km 220
Tabel 22 : vergelijking groei wegvervoer 221
Tabel 23 : goederenvervoer over de weg door Belgische voertuigen naar afstand [N.I.S. (1998-C)] . . . 226
Tabel 24 : aantal "doden 30 dagen" per miljoen inwoners, 1997 en 1980 233
Tabel 25 : aard van ongeval, België en Nederland, 1996 [B.I.V.V. (1996), C.B.S. (1998)] 234
Tabel 26 : veiligheid openbaar vervoer 236
Tabel 27 : belangrijke aspecten van de milieudruk door de sector verkeer en vervoer [V.M.M. (1996) p.147-165]. 241
Tabel 28 : NMBS 246
Tabel 29 : De Lijn 246
Tabel 30 : kostendekkingsgraden van openbaar vervoer in enkele steden [EC (1996-A)] 246
Tabel 31 : investeringen van overheid en privé in de verschillende modi 248

1. VERKEER

1.1 Bronnen

Betreffende verkeer kunnen volgende bronnen geraadpleegd worden :

Gegevens :

– Statistisch jaarboek en Jaarverslag NMBS ;

– Jaarverslag luchthavens ;

– Vlaamse havencommissie, jaarverslag ;

– Verkeer en vervoer in België statistiek, overzicht gepubliceerd op federaal niveau ;

– Verkeerstellingen gepubliceerd op federaal niveau [B.V.R.I. 1998-B)] [B.V.R.I. 1991-1996)] ;

– Verkeerstellingen gepubliceerd op Vlaams niveau [B.W. (1985-1989)] [A.W.V. (1990-1997)] ;

– Eurostat.

Betreffende het fiets- en bromfietsverkeer zijn weinig statistieken beschikbaar. In Nederland zijn deze wel beschikbaar.

Het verkeer buiten het wegverkeer werd niet beschouwd. Zowel in luchtvaart als op sommige spoortrajecten vormt de hoge intensiteit een knelpunt, en geeft aanleiding tot congestie. Dit is bijvoorbeeld het geval op de spoortoegang tot de Antwerpse haven.

Omtrent congestie en intensiteits/capaciteitsverhoudingen werden voor geen enkele modus gemakkelijk toegankelijke publicaties gevonden.

1.2 Evolutie van het gemotoriseerd wegverkeer

Het wegverkeer in België nam over de periode 1970-1997 toe met gemiddeld jaarlijks 2 miljard voertuigkm, tot 83 miljard voertuigkm in 1997.

Over de periode 1970-1997 wisselen jaren van sterkere groei af met jaren van zwakkere groei. Gedurende de tweede helft van de jaren ’70 ziet men een sterke groei, evenals in de eerste helft van de jaren ’90. Gedurende de laatste vijf jaar vertraagt de groei. Een mogelijke verklaring hiervoor kan zijn dat door de congestie de grote verkeersstromen binnen de huidige infrastructuur nog maar weinig kunnen groeien. Dit zou het geval kunnen zijn voor de ring rond Brussel en deze rond Antwerpen.

Ook voor Vlaanderen en voor Nederland stelt men een groeivertraging vast hoewel in geringere mate.

Tabel 1: wegverkeer, toename en waarde in 1997 [B.V.R.I. 1998-B)] [C.B.S.(1998-A)]

			België	Vlaanderen	Nederland
1997	motorvoertuig	mld vtgkm	83,00	48,15	109,09
1985-1997	motorvoertuig	+mld vtgkm /jaar	2,45	1,43	2,8
1990-1995	motorvoertuig		2		
1992-1997	motorvoertuig	+mld vtgkm/jaar	1,5	0,9	2,2
1997 fiets	fiets	mld vtgkm	n.b.	n.b.	13,2
1992-1997	fiets	+mld vtgkm /jaar	n.b.	n.b.	0,670
1997		vtgkm/inwoner	8160	8163	7083
1997		fietskm/inwoner			856

Het aandeel van Vlaanderen in het totaal schommelt over de periode 1985-1997 rond 58%. Het aandeel van Brussel rond de 3%.

1.3 Aard van de weg

In België ziet men vanaf 1970 een toename van het verkeer op de autosnelwegen, dit gaat samen met de toename van de lengte van het autosnelwegennet en een forse afname van de verkeersonveiligheid. Het verkeer schijnt nu te satureren op een niveau van 25 miljard voertuigkm.

Op de gewest- en provinciewegen, waar in 1970 80% van de voertuigkm afgelegd werden, ziet men op het eind van de jaren '70 een stabilisering, en vanaf het midden van de jaren '80 weer een groei. Hier worden in 1997 nog steeds 58% van het totaal aantal voertuigkm gereden, in Vlaanderen is dit aandeel 56%. [B.V.R.I. 1998-B)]

Tabel 2: evolutie aandeel aard weg binnen de afgelegde voertuigkm [B.V.R.I. 1998-B)]

		autosnelweg	gewestweg en provincieweg	gemeenteweg	totaal
België	1970	8%	78%	13,5%	100%
België	1985	25%	62%	13%	100%
België	1997	30%	58%	11%	100%
Vlaanderen	1985	28,5%	58%	13,5%	100%
Vlaanderen	1997	32%	56%	11%	100%

1.4 Aard van het gemotoriseerd wegverkeer

Naar aard van het gemotoriseerd verkeer werden de jaren 1990 en 1995 met elkaar vergeleken. [B.V.R.I. (1995)]

Het aandeel van de personenauto's gaat licht achteruit binnen het geheel. Belangrijke wijzigingen :

– motoren, toename met 200%, zij leggen het grootste aantal km af op gewest- en provinciewegen ; deze stijging heeft belangrijke implicaties voor verkeersveiligheid en stemt overeen met het grotere motorbezit ;

– vrachtwagens, toename met 17% in totaal over alle wegen, maar naar voertuig bekeken :

  – vrachtwagen uit één deel bijna stationair in totaal, maar afname met 5% op de gewest- en provinciewegen, en toename met 10% op de autosnelwegen ;

  – vrachtwagen met oplegger stijging met 29% ;

  – vrachtwagen met aanhangwagen stijging met 28% ;

  de zware vrachtwagencombinaties leggen respectievelijk 65 en 70% van de voertuigkm op de autosnelweg af, en zijn voor het overige hoofdzakelijk op gewest- en provinciewegen aanwezig.

– bestelwagens groeien met 17%, deze leggen de meeste km af op gewest- en provinciewegen.

In totaal stelt men dus een toename vast van het aandeel van de vrachtwagens van 5,5% naar 6,5% van de afgelegde voertuigkm met een groter deel zware vrachtwagens. Gelukkig maken deze voertuigen hoofdzakelijk gebruik van het autosnelwegennet. Ze vormen op deze wegen gemiddeld een aandeel van 14% van het totale aantal voertuigkm. Dit aandeel blijft ongeveer stabiel.

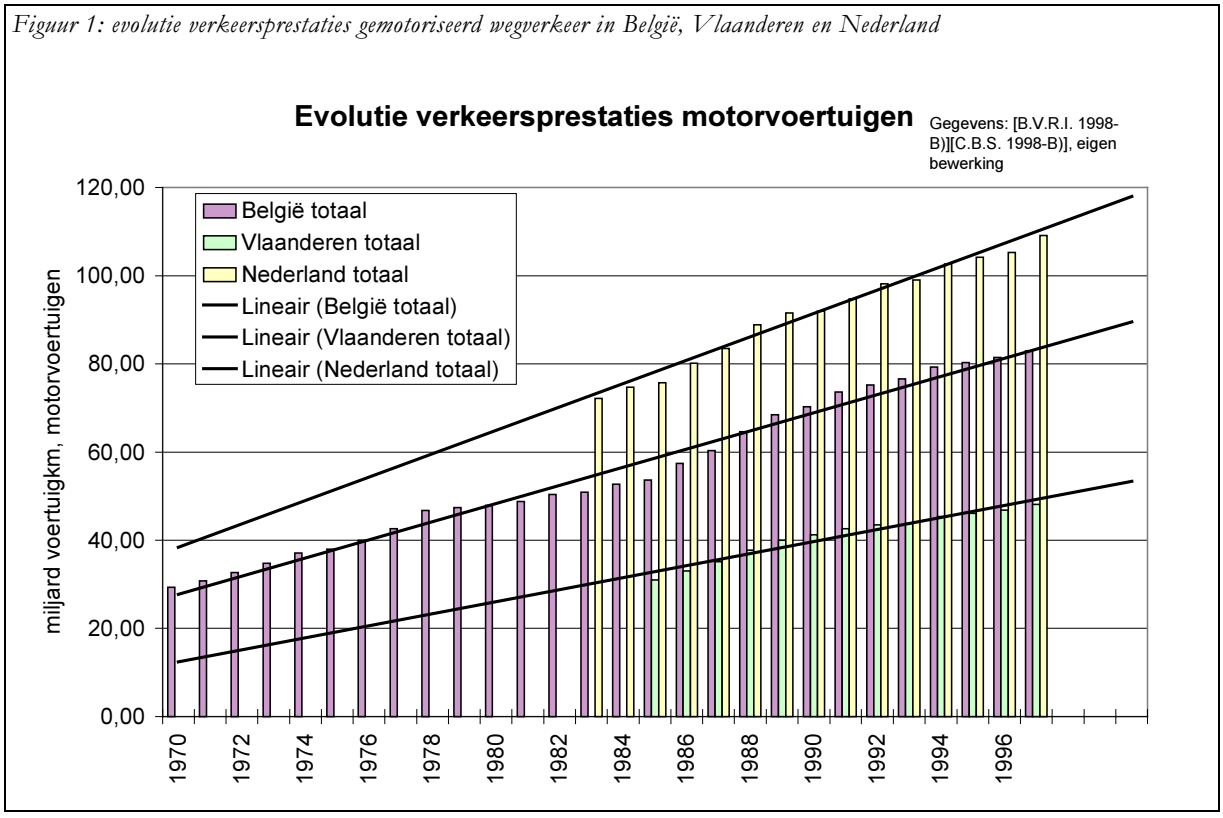
Op basis van de algemene verkeerstellingen komt men tot volgende cijfers betreffende het aandeel vrachtverkeer op enige belangrijke autosnelwegen, met een hoog percentage of een hoog aantal zware voertuigen binnen het geheel van voertuigen op 16u. Het grensoverschrijdend verkeer is voor een derde vrachtverkeer, waarvan tweederde zeer zwaar verkeer. Rond Antwerpen komen de grootste stromen vrachtverkeer voor.

Tabel 3: aandeel zwaar verkeer, in aantal voertuigen

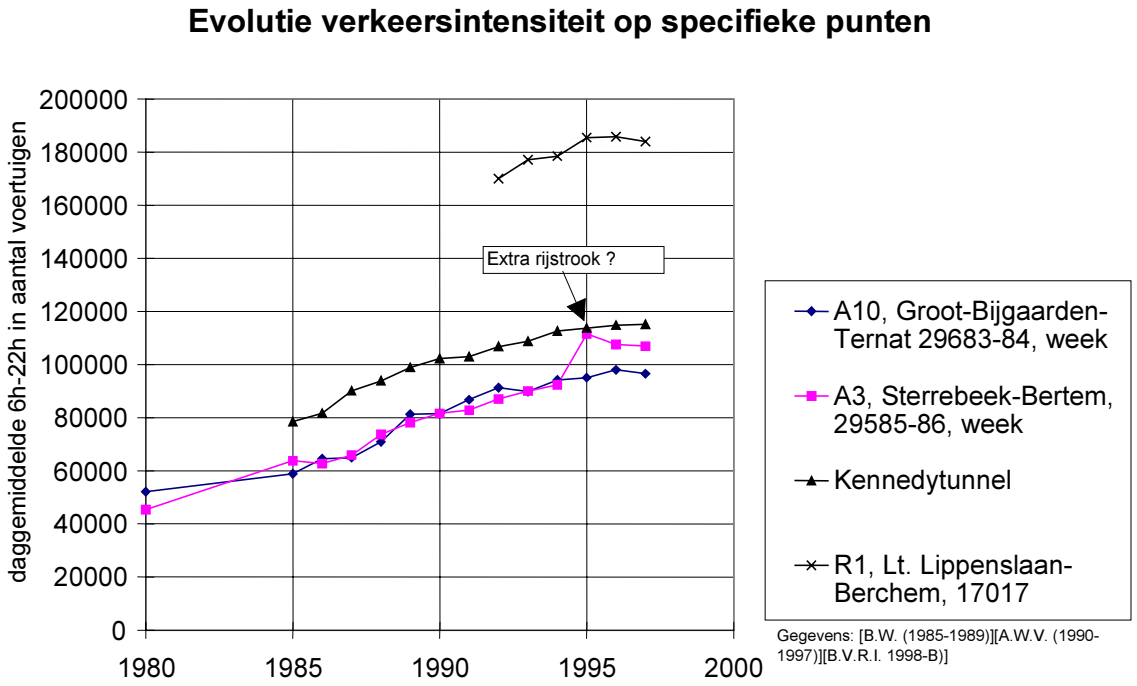
		totaal vtg/16u	zwaar vtg/16u	zeer zwaar met aanhangwagen of oplegger vtg/16u	zwaar	zeer zwaar met aanhangwagen of oplegger
A14	Menen-Franse grens	20.900	8.000	7.100	38-40%	30-32%
A12	Antwerpen-Noord	57.000	16.400	10.100	28-30%	16-18%
A1	Meer-Nederlandse grens	42.800	11.600	9.200	26-28%	20-22%
R1	Kennedytunnel	113.800	26.886	14.038	22-24%	12-14%
R1	Lt. Lippenslaan-Berchem	185.500	31.814	19.268	16-18%	10-12%
A14	Gentbrugge-Heusden	75.400	15.800	11.400	22-24%	14-16%
A13	Wommelgem-Ranst	82.000	16.500	8.500	20-22%	10-12%
R0	Vilvoorde-Grimbergen	121.200	18.845	9.486	14-16%	6-8%

1.5 Gegevens

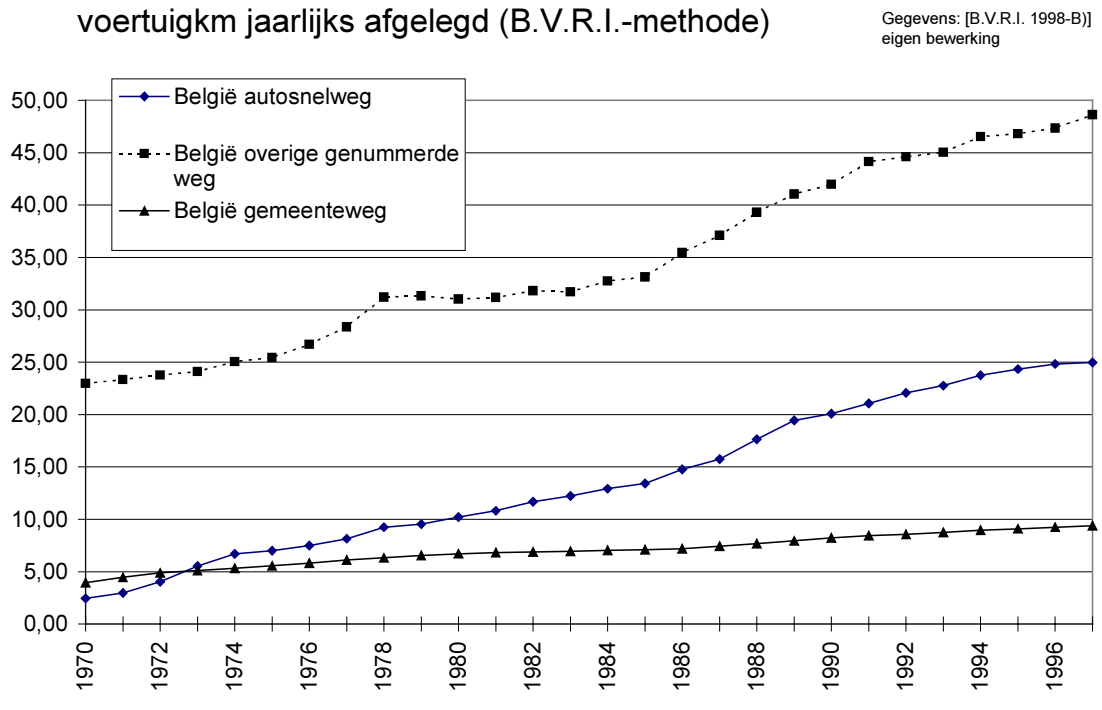
Figuur 1: evolutie verkeersprestaties gemotoriseerd wegverkeer in België, Vlaanderen en Nederland



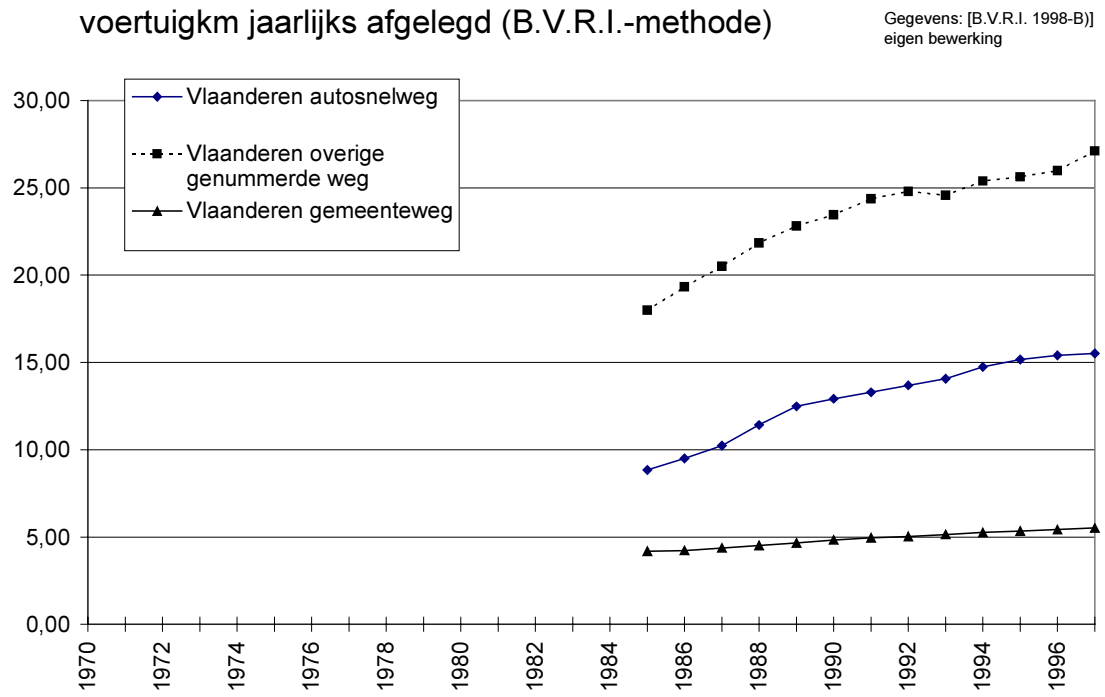
Figuur 2: evolutie verkeersintensiteit op enige hoofdwegen



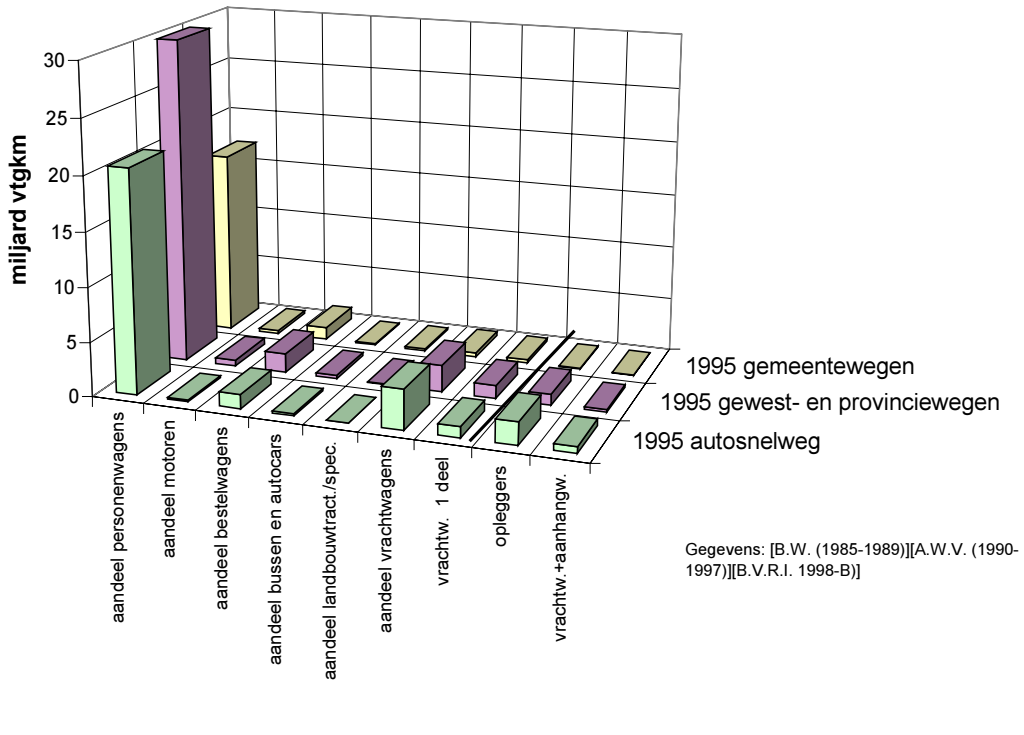
Figuur 3: evolutie aantal voertuigkilometer in België (in miljard)



Figuur 4: evolutie aantal voertuigkilometer in Vlaanderen (in miljard)



Figuur 5: aard weg, aard voertuig en aantal voertuigkilometer (in miljard)



2. CONSUMPTIE VAN HUISHOUDENS

2.1 Bronnen

De volgende bronnen werden onderzocht betreffende consumptie van huishoudens voor vervoer en communicatie :

– Groenboek Towards Fair and Efficient Pricing [EC (1995-A) p.44] ;

– NR : Nationale Rekeningen [I.N.R. (1996)] ;

– VT91 : Volkstelling 1991 [N.I.S. (1997-F)] en [Gemeentekrediet (1997)] ;

– OVV : Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 1994/95 [Hajnal I., Miermans W. (1996)] ;

– HB 78/79 : Gezinsbudgetonderzoek 1978-1979 [N.I.S. (1994-B)] ;

– HB 95/96 : Huishoudbudgetonderzoek 1995/96 [N.I.S. (1998-B)] en [N.I.S. (1997-D)] ;

– HB 87/88 : Huishoudbudgetonderzoek 1987-1988 [N.I.S. (1989)].

De laatste onderzoeken zijn gebaseerd op enquêtes. De statistische betrouwbaarheid is groter naarmate het aantal huishoudens waarop de cijfers betrekking hebben groter is. Voor het huishoudbudgetonderzoek uit 1995/96 betreft dit bijvoorbeeld voor auto's 204 huishoudens, op een totaal van 2422 geënquêteerde huishoudens. Dit geeft uiteraard vrij grote marges. Voor auto's werd bijvoorbeeld gemiddeld 40.202 frank uitgegeven, met een relatieve afwijking van 6,6% en wordt het reëel gemiddelde verwacht tussen 34.895 en 45.509 frank. Naarmate meer gedetailleerde rubrieken, of geografisch fijnere verdelingen gemaakt worden, stijgt de fout. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de gegevens van de volkstellingen. Bovendien stelt men bij de verdeling van de consumptie vast dat de gemiddelden een stuk hoger liggen dan de mediaan, door de scheve vorm van de curve en de uitschieters naar boven toe. Door het steekproefaspect zijn de gegevens per inkomensdeciel ook alleen beschikbaar voor België als geheel.

Omtrent het verplaatsingsonderzoek gelden gelijkaardige opmerkingen.

In beide gevallen kan men veronderstellen dat het aantal respondenten uit de lagere inkomensgroepen te gering is (zie bijvoorbeeld bijlage betreffende motorvoertuigbezit).

Bij het bestuderen van de uitgaven voor communicatie en vervoer, zullen een aantal interfererende variabelen beschouwd worden. In [N.I.S. (1998-B)] vertoont de steekproef volgende kenmerken :

– een verband tussen aantal gezinsleden en inkomensdecielen, zodat op Belgisch niveau het laagste deciel gemiddeld 1,3 leden heeft en het hoogste gemiddeld 3,72, het totaal aantal verbruikseenheden gaat van 1,12 voor de laagste tot 2,85 voor de hoogste, zodat men niet zomaar kan stellen dat de laagste en hoogste inkomensgroepen overeenstemmen met de arme en rijke lagen van de bevolking, zoals gebeurt in [EC (1995-A) p.44] ;

– een verband tussen beroepsstatuut en inkomensdecielen, waarbij zelfstandigen en bedienden in de hoge decielen, de arbeiders in de middelhoge, de gepensioneerden en vooral de niet-actieven terug te vinden zijn in de lagere decielen ;

– een verband tussen leeftijd van de referentiepersoon en inkomensdecielen, waarbij de groepen tussen 30 en 60 in de hogere decielen, en de 60+ in de lagere decielen terug te vinden zijn. Tussen 20 en 30 zowel lage als middendecielen ;

– een verband tussen aantal actieven en inkomensdeciel, waarbij de huishoudens zonder actief persoon in de lagere decielen, deze met één actief persoon in de midden decielen, met een sterke spreiding naar onder en boven toe, en deze met twee of meer actieve personen in de hoogste decielen terug te vinden zijn ;

Bij de aankoop en verbruik van eigen vervoer zijn ook uitgaven gerekend voor tweewielers. Deze maken minder dan 5 % van het geheel uit. In dit hoofdstuk wordt verkeer vaak gebruikt in de zin van communicatie (telefonie, post, e.d.).

Tot slot : vergelijkingen op internationaal vlak moeten steeds met de nodige omzichtigheid gebeuren, omdat verschillen ook statistische oorzaken kunnen hebben.

2.2 Algemene evolutie

2.2.1 Nationale rekeningen

Volgens de nationale rekeningen besteedden Belgen in 1997 574 miljard aan privé-vervoer, waarvan 226 miljard aan de aankoop en 348 miljard voor

verbruik. Aan streek- en stadsvervoer besteedden ze 11 miljard en aan spoorvervoer 19 miljard en aan overige vervoersdiensten 19,5 miljard. Daarbij spendeerde men 59 miljard aan communicatie. Ter vergelijking : in 1980 spendeerde men evenveel aan communicatie als aan openbaar vervoer.

De evolutie van de uitgaven voor communicatie en vervoer van Belgische gezinnen binnen de Nationale Rekeningen over de periode 1980-1997 [I.N.R. (1996)] leert ons :

– het percentage van de privé-consumptie dat wordt besteed aan vervoer schommelt tussen 11 en 11,8 % zonder duidelijke trend ;

– het percentage van de privé-consumptie dat wordt besteed aan communicatie (post, telefonie, e.d.) stijgt over die periode van 0,8 tot 1,1% ; waar deze uitgaven in 1980 aanzienlijk geringer waren dan deze voor openbaar vervoer, zijn deze vanaf 1990 groter en vanaf 1995 dubbel zo groot ;

– binnen de uitgaven voor vervoer daalt het aandeel dat besteed wordt aan openbaar vervoer van 6,6% in 1980 tot 5% in 1997 ;

– binnen de uitgaven voor openbaar vervoer verschuiven de bestedingen in de richting van het spoor ;

– binnen de uitgaven voor privé-vervoer stijgen de uitgaven voor gebruik iets sneller dan deze voor de aankoop, van een verhouding 60% naar een verhouding 65%.

2.2.2 Gezinsbudgetonderzoek

In het gezinsbudgetonderzoek stelt men een stijging vast van het aandeel van vervoer binnen de totale consumptie van 10,7 tot 11,2, en dat van verkeer van 0,99 tot 1,54.

Ook uit het gezinsbudgetonderzoek [N.I.S. (1997-D)] volgt een vrij lage aandeel voor het openbaar vervoer.

Voor elk onderzoek ligt het Vlaamse gemiddelde voor privé-vervoer ten opzichte van de totale consumptie hoger en het aandeel voor openbaar vervoer, in het bijzonder stads- en streekvervoer, lager dan het overeenstemmende Rijksgemiddelde. Een gedeeltelijke verklaring kan gevonden worden in het gebruik van stads- en streekvervoer in het Brusselse Gewest. In het Brusselse Gewest wordt slechts half zoveel uitgegeven aan de aankoop van eigen voertuigen. In het Brussels Gewest wordt wel dubbel zoveel uitgegeven aan openbaar vervoer, waarbij het verschil volledig ligt bij het stads- en streekvervoer. Waar in Vlaanderen hiervoor 1.600 frank wordt uitgegeven bedraagt dit in Brussel 5.600 frank.

Het aandeel binnen de consumptie voor aankoop van voertuigen voor de fiets ligt in België op 4,4%, in Vlaanderen op 5,4%. Het gemiddelde voor België van 1.860 frank, bestaat uit een Vlaams gemiddelde van 2.700 frank, een Waals gemiddelde van 908 frank en een Brussels gemiddelde van 386 frank.

Opvallend is dat in Brussel ook het overig vervoer (onder meer taxi) en de (telefoon)communicatie veel belangrijker zijn dan in Vlaanderen, met respectievelijk 2.100 ten opzichte van 4.000 en 20.700 ten opzichte van 15.900 frank. Aangezien de totale consumptie in Brussel zowat 100.000 frank lager ligt, betekent dit een nog groter verschil in percentages.

Dit duidt op een samengaan van stedelijke concentratie en openbaar vervoer, maar ook wellicht met andere vervoersvormen en een vervangen van vervoer door telefonie. In Brussel speelt de grootte van de stad en de aanwezigheid van een metronet een rol, maar in stedelijke gebieden in Vlaanderen zou men hetzelfde patroon kunnen verwachten.

2.3 Inkomen

2.3.1 België inkomensdecielen

Zoals te verwachten nemen de uitgaven op verschillende manier toe over de decielen [N.I.S. (1997-D) p.40-49]. Enige conclusies uit de vergelijking.

– Voor de totale consumptie bestaat een spanning van 1 op 4 tussen het laagste en hoogste deciel, voor wonen is deze spanning kleiner, namelijk 1 op 2,5 en voor vervoer en communicatie groter namelijk 1 op 8.

– Voor openbaar vervoer is de spanning slechts 1 op 1,7. Binnen de uitgaven voor vervoer gaan de uitgaven voor openbaar vervoer van 20% in de eerste deciel, tot 2,5 % bij de hoogste deciel, met een gemiddelde van 4%. Ten opzichte van de totale consumptie betekent dit van 1% en

0,7% voor de laagste decielen en voor de overigen het gemiddelde van 0,5%. Openbaar vervoer is dus duidelijk belangrijker bij een lager inkomen. Streek- en stadsvervoer vertonen geen echte trend. Bij de hoogste twee decielen zijn spoor en overige diensten duidelijk belangrijker.

– Opvallend is de sterke stijging per deciel van de uitgaven voor privé-vervoer, van 1 tot 13 en vooral van de aankoop van voertuigen, van 1 tot 28. Bij de laagste en hoogste decielen wordt opvallend weinig uitgegeven aan fietsen, 2% van de totale aankoopuitgaven, waar dit voor de tussenliggende decielen soms 8% bedraagt.

– Bij de lagere inkomens zijn de verbruikskosten drie maal hoger dan de aankoopkosten voor privé-vervoer, bij de hoogste decielen liggen ze lager.

– Voor alle decielen bedraagt de brandstof ongeveer de helft van de verbruiksuitgaven voor privé-vervoer ; deze helft varieert evenwel van 7.400 tot 54.500 frank met een gemiddelde van 28.700, wat 3% vertegenwoordigt van de totale consumptie en 28% van de uitgaven voor vervoer en communicatie.

– De uitgaven voor communicatie, dit is voor 95% telefonie ; vertonen een spanning van 1 op 2,4, en zijn twee tot vier maal groter dan de uitgaven voor openbaar vervoer ; deze uitgaven wegen relatief zwaarder door voor lagere inkomens.

Tabel 4: stijgingspercentage consumptie, per inkomensdeciel in België, 1995-1996 [N.I.S. (1997-D)]

		stijgingspercentage per deciel	1ste deciel in BEF	10de deciel in BEF
0	totale consumptie	15%	428.000	1.800.000
1	woning	9%	150.000	375.000
2	vervoer en communicatie	23%	34.800	290.000
21	privé-vervoer	28%	19.000	253.000
211	waarvan aankoop	46%	4.900	135.000
22	openbaar vervoer	11%	4.150	6.900
23	communicatie	8%	10.300	24.500

2.3.2 Vlaams Gewest inkomenskwartielen, per huishouden en per consumptie-eenheid

Voor het Vlaamse Gewest zijn enkel de kwartielen beschikbaar. De uitgaven worden niet alleen gegeven per huishouden, maar ook per consumptie-eenheid. De uitgaven voor wonen per consumptie-eenheid zijn hoger voor de lagere inkomens dan voor de hogere. Dit zou onder meer te maken kunnen hebben met het schaalvoordeel, aangezien er een sterke correlatie is van inkomensdecielen met grootte van de huishoudens, maar ook bijvoorbeeld met het feit dat ouderen blijven wonen in een (te) grote woning.

Voor communicatie en vervoer verlopen de uitgaven in stijgende lijn, van 1 tot 2,5 ; dit is evenwel minder steil dan de uitgaven uitgedrukt per huishouden, die stijgen van 1 tot 5. Het gebruik verloopt van 1 tot 2, de aankoop van eigen vervoermiddelen van 1 tot 7.

2.3.3 Europese gegevens

In [EC (1995-A) p.44] worden de uitgaven voor privé-transport vergeleken als percentage van de totale gezinsuitgaven, per inkomenskwartiel. Voor enige landen van de EU (afgelezen uit de grafiek) worden deze waarden vergeleken met de waarden voor Vlaanderen uit de gezinsbudgetenquête.

Tabel 5: uitgaven voor privé-vervoer als percentage van de gezinsuitgaven, Europese vergelijking

% uitgaven	inkomens kwartiel			
land	1ste	2de	3de	4de
Nederland [EC (1995-A) p.44]	4	9	10	11
België [N.I.S. (1997-D)] eigen berekening	5,3	8,5	10,0	12,7
Duitsland [EC (1995-A) p.44]	5	9	12	13
Vlaanderen [N.I.S. (1997-D)] eigen berekening	5,9	8,3	10,7	13,5
Italië [EC (1995-A) p.44]	5	11	12	15
Frankrijk [EC (1995-A) p.44]	9	14	16	19

Hieruit blijkt dat de uitgaven voor privé-transport (dit is autobezit en -gebruik) sterk toenemen met het inkomen. In de meeste landen is het aandeel voor de hoogste inkomens van de bevolking dubbel zo groot als voor laagste inkomens.

Wanneer door het aanrekenen van de externe kosten het gebruik van de auto duurder wordt, zullen de hoogste inkomens een hogere bijdrage leveren

dan de lagere inkomens, stelt men in [EC (1995-A) p.44], hoewel een stijging relatief harder zal aankomen voor lagere inkomens.

Uit de gegevens voor Vlaanderen blijkt bovendien dat de hogere inkomensgroepen relatief meer uitgeven aan de aankoop en lagere inkomensgroepen meer aan gebruik. Het gebruik duurder maken treft dus meer de lagere inkomens. Onderzoek zou moeten uitwijzen of de aard van de voertuigen (leeftijd, verbruik, e.d.) ook gebonden zijn aan inkomen. Door milieuheffingen die bijvoorbeeld eerder oudere auto's betreffen, zouden de lagere inkomensgroepen harder getroffen worden.

2.4 Beroepsgroep en leeftijd referentiepersoon, aantal actieve personen

Bij het budgetonderzoek 1995-96 worden de huishoudens onderscheiden naar beroepsgroep en leeftijd van de referentiepersoon en naar het aantal actieve leden. Deze variabelen zijn natuurlijk niet onafhankelijk van het inkomen, en worden hier dan ook niet verder in detail besproken.

Referentiepersonen zijn voor 11% zelfstandig ; 21% arbeider ; 29,5% bediende ; 33% gepensioneerd en 6,2% niet-actief, inclusief werkloze. Per beroepsgroep ziet men volgende effecten :

– Actieven besteden een deel van hun consumptie aan vervoer en communicatie, dat groter is dan de gemiddelde waarde van 12%. De aard van de uitgaven is eveneens anders, bij bedienden valt een relatief groot aandeel openbaar vervoer op, bij de zelfstandigen een relatief groot aandeel aan overige vervoerswijzen.

– Binnen de uitgaven voor privé-vervoer besteden actieven relatief meer aan aankoop dan aan verbruik, in het bijzonder brandstof.

– Opvallend is het relatief grote aandeel van openbaar vervoer bij niet-actieven.

Naargelang binnen een huishouden geen, één of meer dan één personen actief zijn, staan de uitgaven voor verkeer en vervoer in een verhouding 1 op 2,6 en deze voor privé-vervoer in een verhouding van 1 op 3. Voor stads- en streekvervoer is er geen verschil, voor spoorvervoer 1 op 2,55. De verhouding is voor de totale consumptie 1 op 1,8 en voor wonen zelfs maar 1 op 1,3.

De leeftijd van de referentiepersoon heeft sterke invloed op de consumptie in het algemeen, en op deze van vervoer en verkeer in het bijzonder. Tussen 30 en 50 jaar situeren zich de hoogste bestedingen, aan de randen hiervan de iets lagere, en na 60 jaar de laagste uitgaven.

Voor het privé-vervoer stelt men vast dat het verbruik over alle actieve klassen weinig verschilt. Vooral de aankoop maakt het verschil uit. In de klasse 40-49 en ook wel 30-39 valt het relatief hoge aandeel openbaar vervoer op.

2.5 Conclusies

De conclusies betreffende de gegevens :

– De uitgaven voor vervoer bedragen gemiddeld 11% van de totale consumptie. Dit percentage voor vervoer blijft relatief stabiel in de tijd, hoewel een verschuiving van openbaar vervoer naar privé-vervoer valt waar te nemen. De totale uitgaven voor vervoer bedragen 624 miljard, waarvan 30 miljard, of 5% voor openbaar vervoer, met twee derde spoorvervoer.

– Communicatie neemt toe in belang binnen de volledige consumptie, van 0,8% in 1980 tot 1,1% in 1995 tot 1997. De totale uitgaven voor communicatie bedroegen 59 miljard in 1997.

– Ten opzichte van de totale consumptie bedragen de bestedingen voor privé-vervoer gemiddeld 4,8% voor aankoop, waarvan 0,3% voor de fiets, en 5,8% voor verbruik. Binnen dat verbruik neemt de brandstof ongeveer de helft voor zijn rekening, met 2,8% gemiddeld. Ter vergelijking : voor verwarming, water en elektriciteit besteedt men gemiddeld 5% van de consumptie.

– De uitgaven vertonen een spreiding tussen 8% en 16% voor lage en hoge inkomens en een gelijkaardige spreiding voor wat betreft de verdeling naar activiteit van de referentiepersoon. Daar zijn bij de bedienden en zelfstandigen de hoogste waarden waar te nemen. Bij gepensioneerden de laagste.

– De verschillen in bestedingen zijn vooral te wijten aan het groter aandeel privé-vervoer. Bij de uitgaven binnen dit privé-vervoer, zijn voor de hogere inkomens de aankoop en voor de lagere het verbruik van groter belang.

– Openbaar vervoer heeft een groter aandeel in de uitgaven bij lagere inkomensgroepen, bij bedienden en bij gezinnen met een referentiepersoon die niet actief is. Het spoor heeft binnen het openbaar vervoer een groter aandeel bij bedienden (pendel Brussel ?) en bij hogere inkomens.

– De uitgaven voor verkeer en vervoer blijken te verschillen per gewest. Door de grote dichtheid van het Brussels Gewest wijkt dit gewest sterk af van het gemiddelde, en sluit de evolutie wellicht beter aan bij de evolutie in de grote steden. Onder meer de lage dichtheid in het Waals Gewest geeft een ander patroon. Waar mogelijk worden beter de gegevens voor het Vlaamse Gewest gebruikt. Naarmate de gegevens verder opgedeeld worden, worden ze minder nauwkeurig. Dit is in het bijzonder zo voor de cijfers betreffende gewesten. Aangezien men fundamentele verschillen vaststelt tussen de gewesten, kan de vraag gesteld worden, of hier niet met grotere steekproeven moet gewerkt worden.

– De grote spanning voor vervoersuitgaven naar inkomen zijn milder wanneer de uitgaven per consumptie-eenheid worden beschouwd. Er is namelijk een sterke relatie tussen inkomen en aantal personen binnen een huishouden. In Vlaanderen bedraagt de verhouding voor de totale consumptie per huishouden 1 op 2,7 en voor vervoer 1 op 5,7 per kwartiel. Per consumptie-eenheid bedraagt de verhouding voor de totale consumptie 1 op 1,45, deze voor vervoer bedraagt nog steeds 1 op 3. De uitgaven voor wonen vertonen een volledig ander verloop, met hogere waarden voor lagere inkomens. Dit zou kunnen te maken hebben met het feit dat ouderen blijven wonen in hun eigen woning die een grote huurwaarde heeft.

Bij het nemen van maatregelen betreffende verkeer en vervoer, zullen volgende effecten kunnen verwacht worden, ceteris paribus :

– aanrekenen milieukosten privé-vervoer : aangezien bij de lagere inkomens de verbruikskosten het grootste deel uitmaken van hun kosten voor privé-vervoer zullen deze relatief zwaarder getroffen worden ; binnen het totaal zullen de hogere inkomens de zwaarste lasten dragen aangezien zij het meest verbruiken ; hiermee treft men dan ook de actieven ;

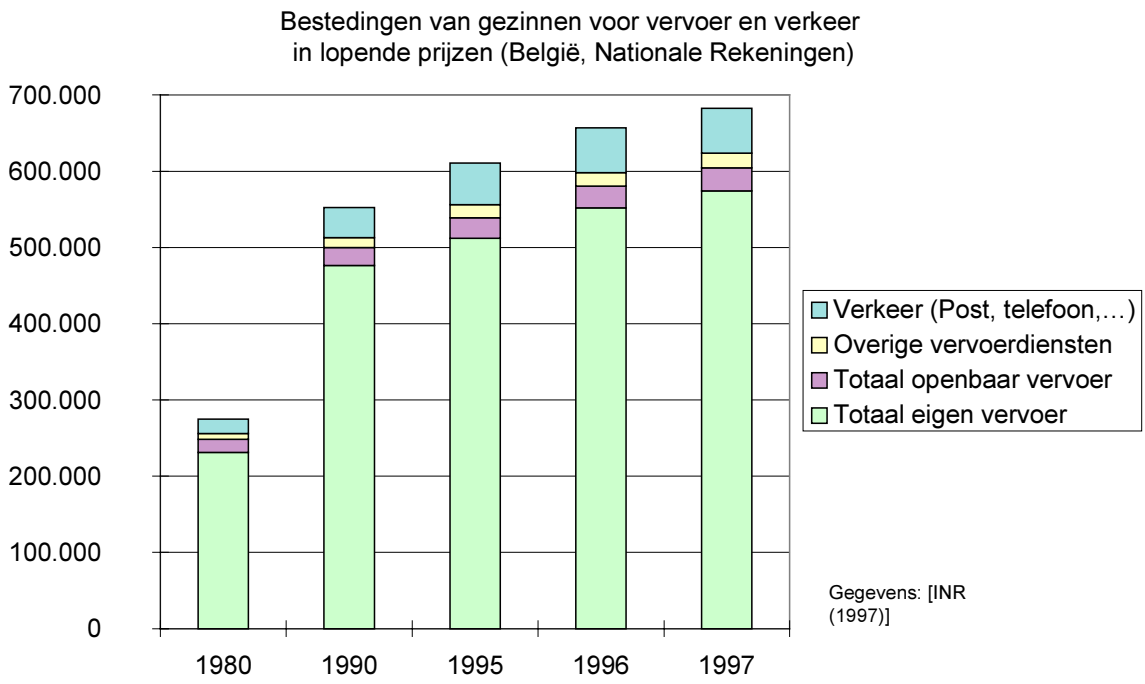
– aanrekenen milieukosten privé-vervoer : hiermee zal men eerder lagere inkomens treffen ;

– aanrekenen congestiekosten privé-vervoer of openbaar vervoer : hier zullen wellicht meer de actieven getroffen worden omdat zij minder keuze hebben, andere groepen kunnen kiezen voor de goedkopere daluren ;

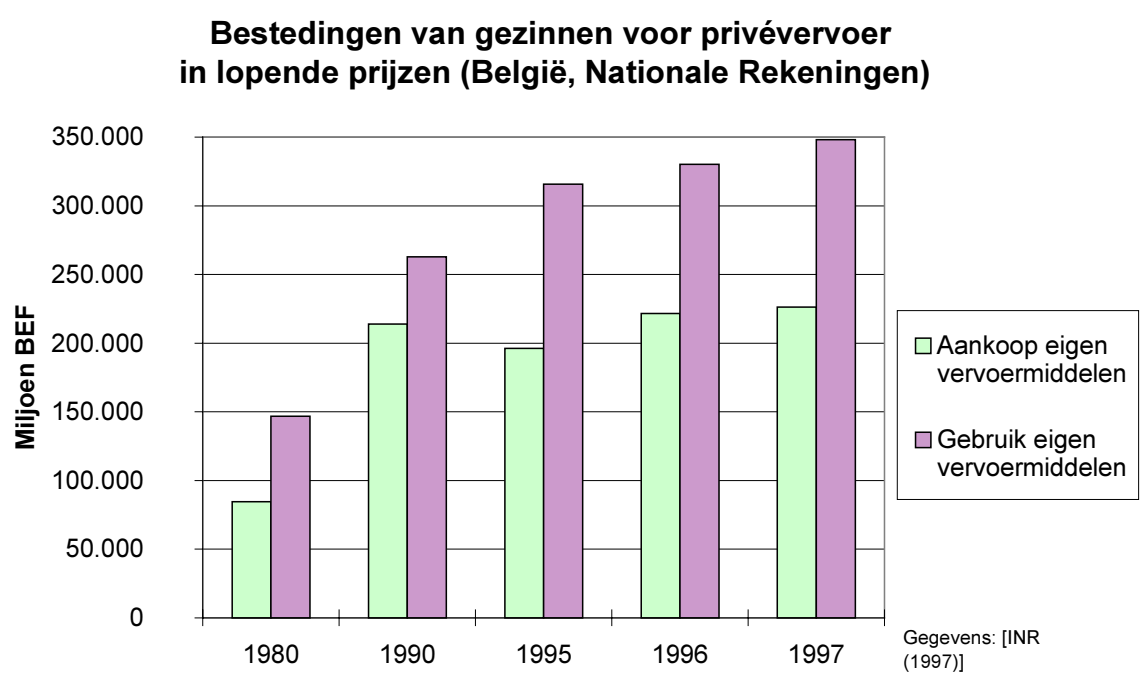
– aangezien de totale bedragen welke men uitgeeft ongeveer gelijk blijven, en men blijkbaar bereid is veel uit te geven voor privé-vervoer, kunnen maatregelen die bijvoorbeeld fietsgebruik of openbaar vervoer goedkoper maken resulteren in meer verbruik van privé-vervoer.

2.6 Figuren

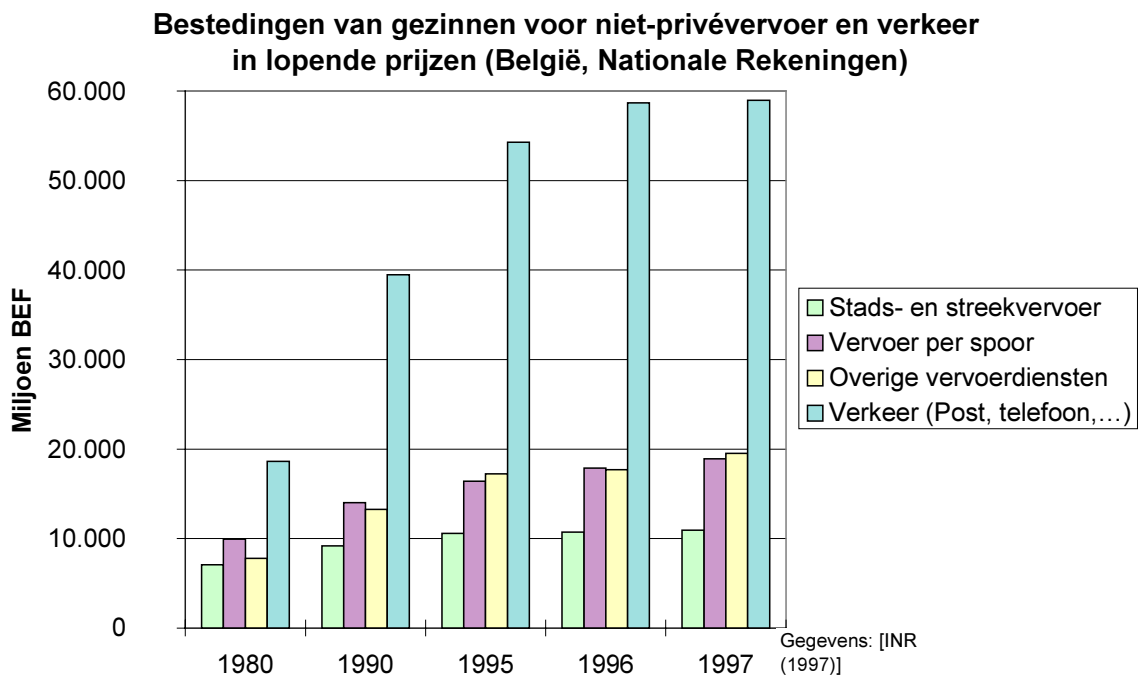
Figuur 6: evolutie gezinsbestedingen verkeer en vervoer, Nationale Rekeningen



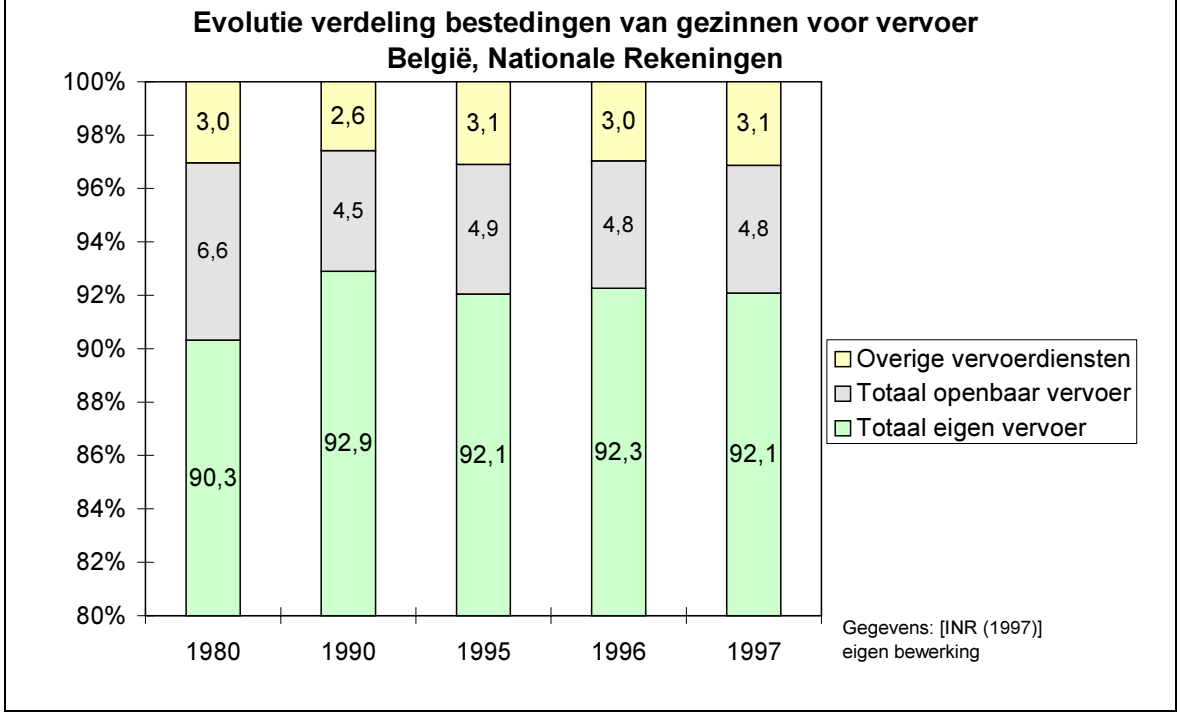
Figuur 7: evolutie gezinsbestedingen privé-vervoer, België (Nationale Rekeningen)



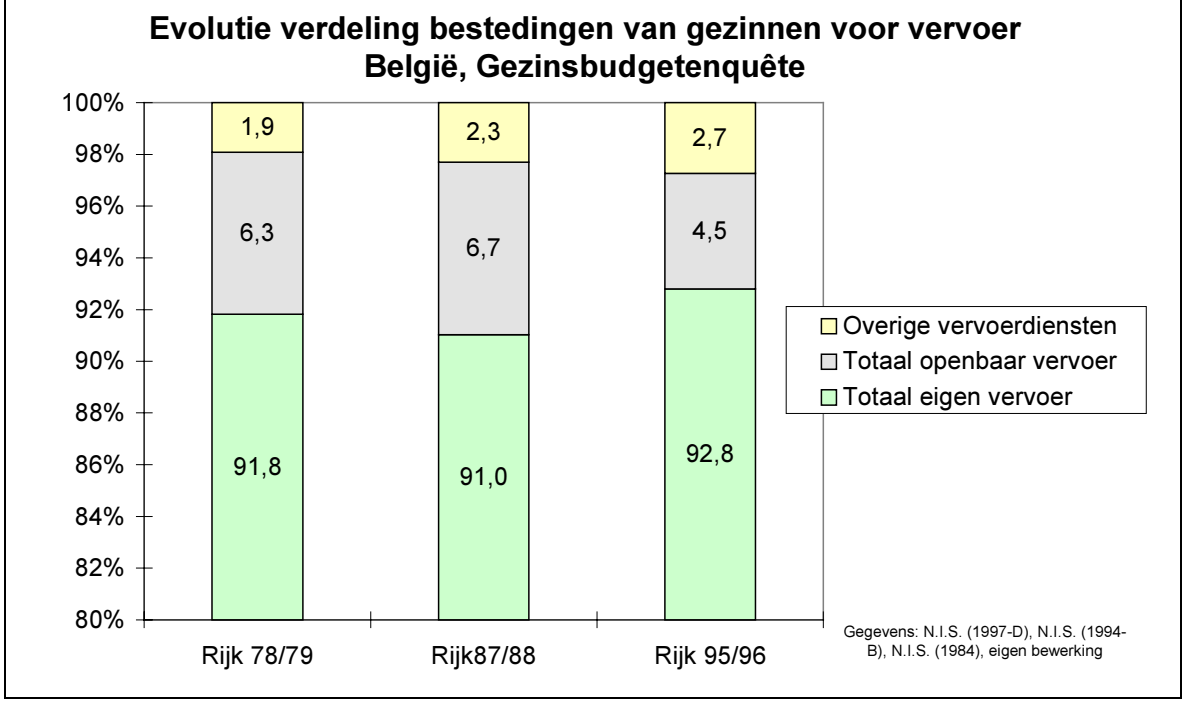
Figuur 8: evolutie gezinsbestedingen niet-privé-vervoer, België (Nationale Rekeningen)



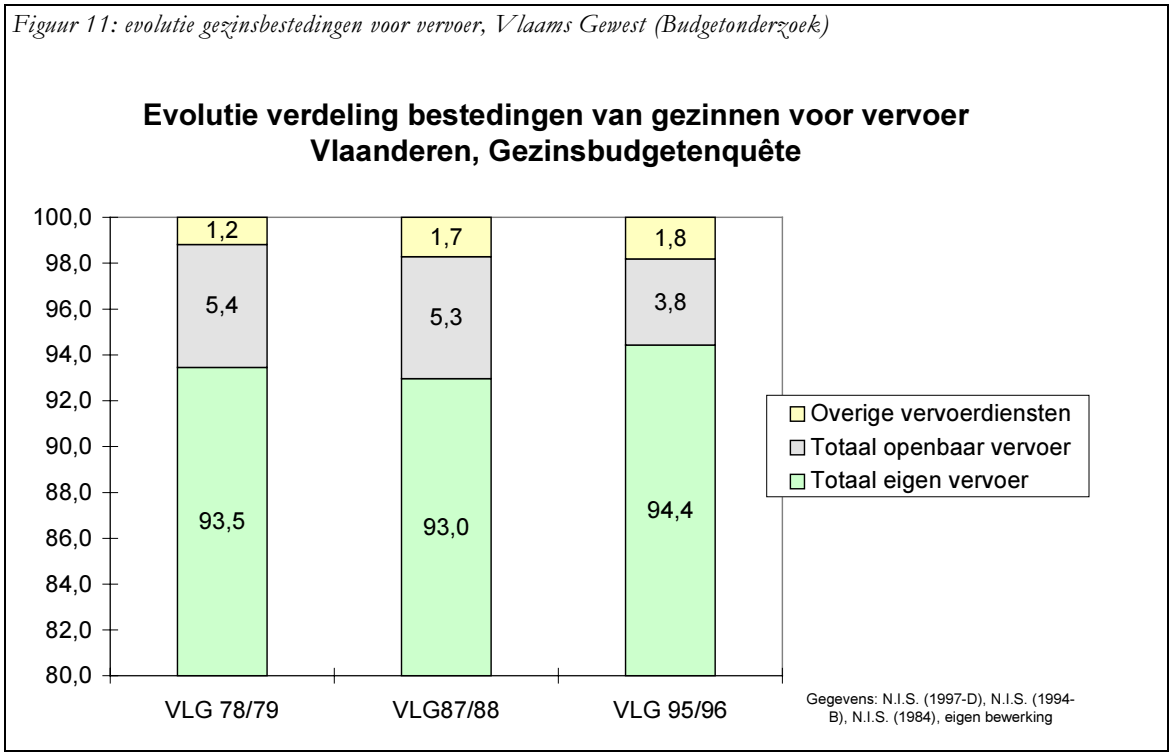
Figuur 9: evolutie gezinsbestedingen voor vervoer, België (Nationale Rekeningen)



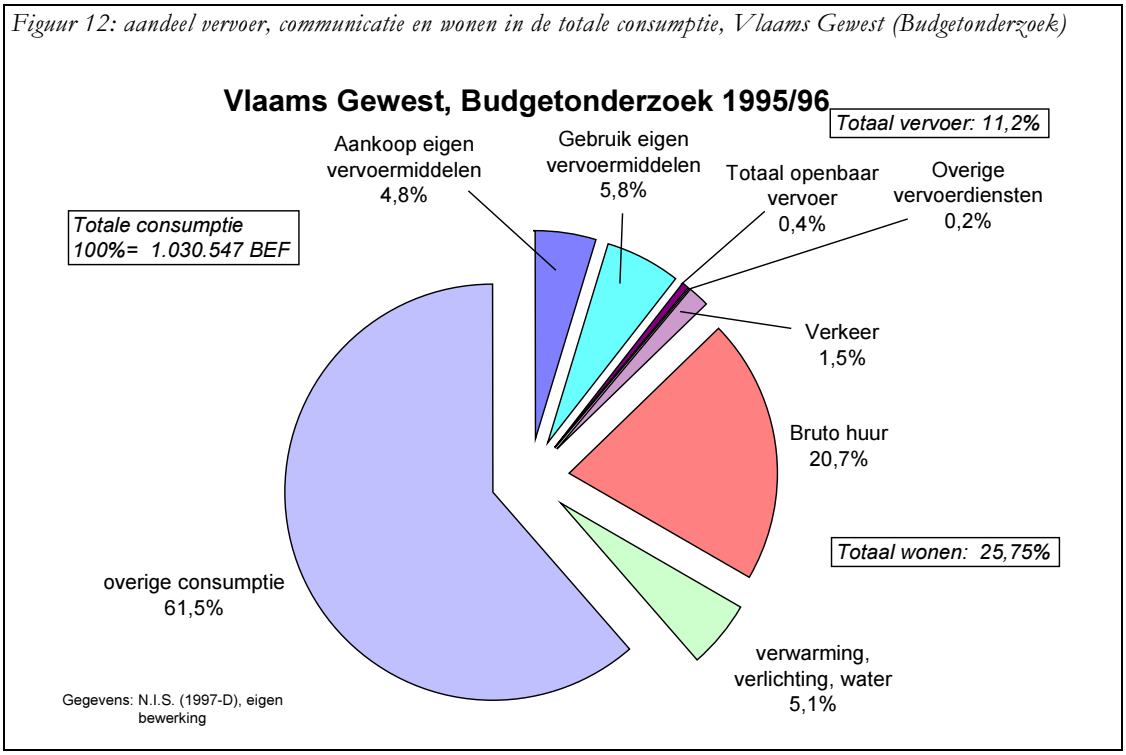
Figuur 10: evolutie gezinsbestedingen voor vervoer, België (Budgetonderzoek)



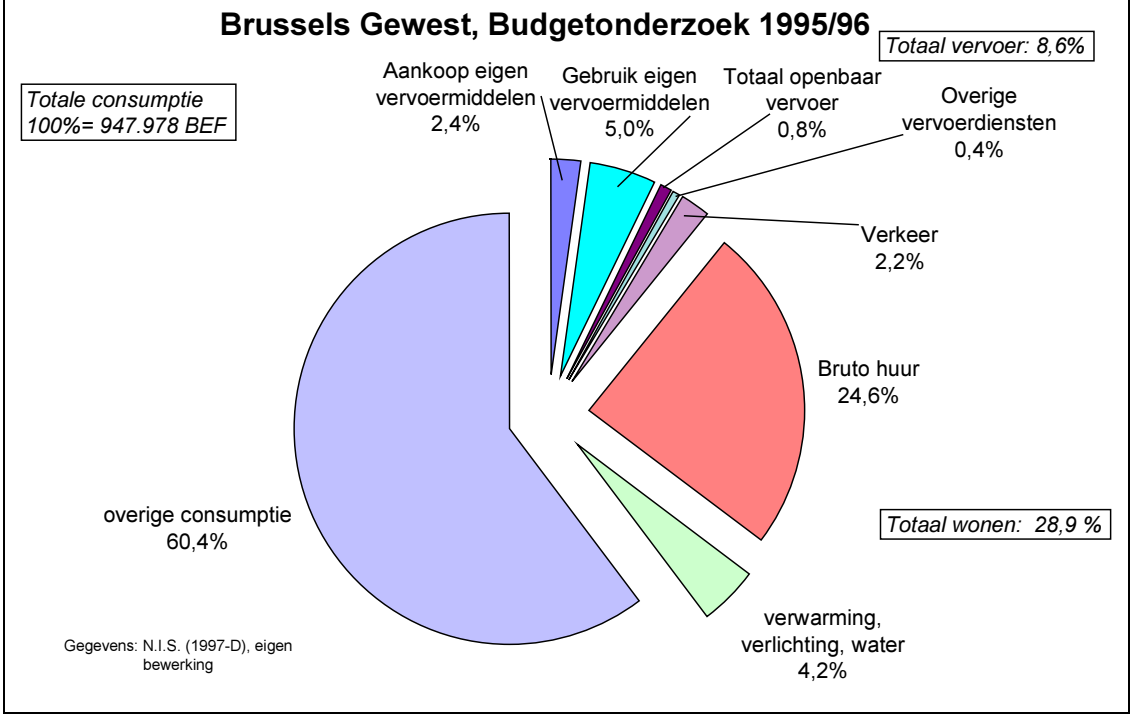
Figuur 11: evolutie gezinsbestedingen voor vervoer, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek)



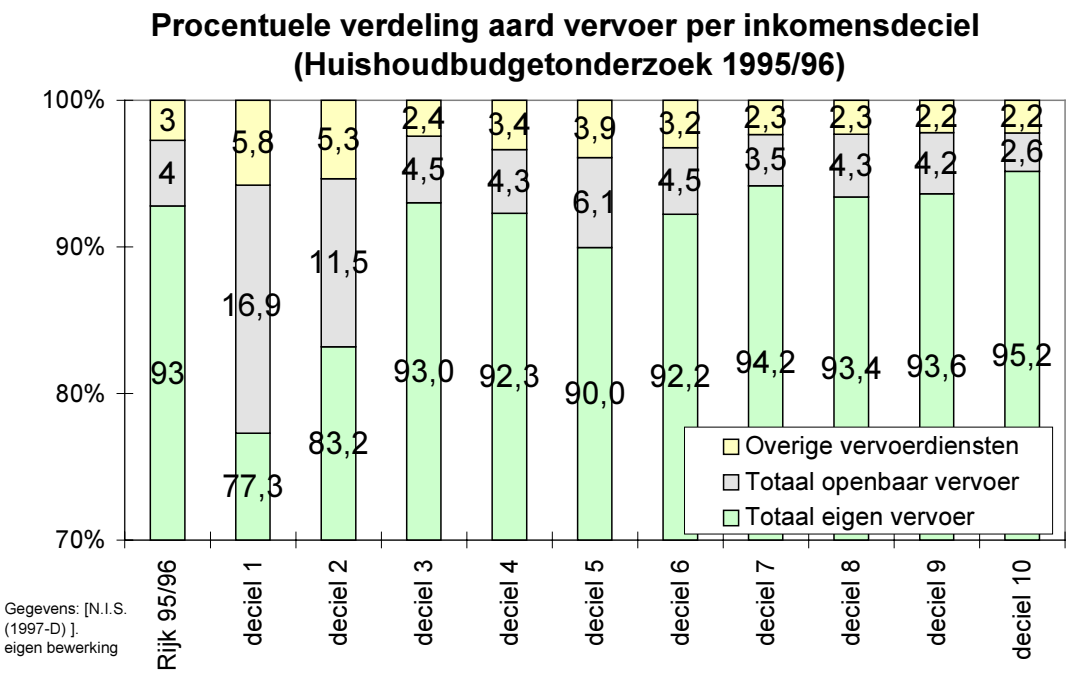
Figuur 12: aandeel vervoer, communicatie en wonen in de totale consumptie, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek)



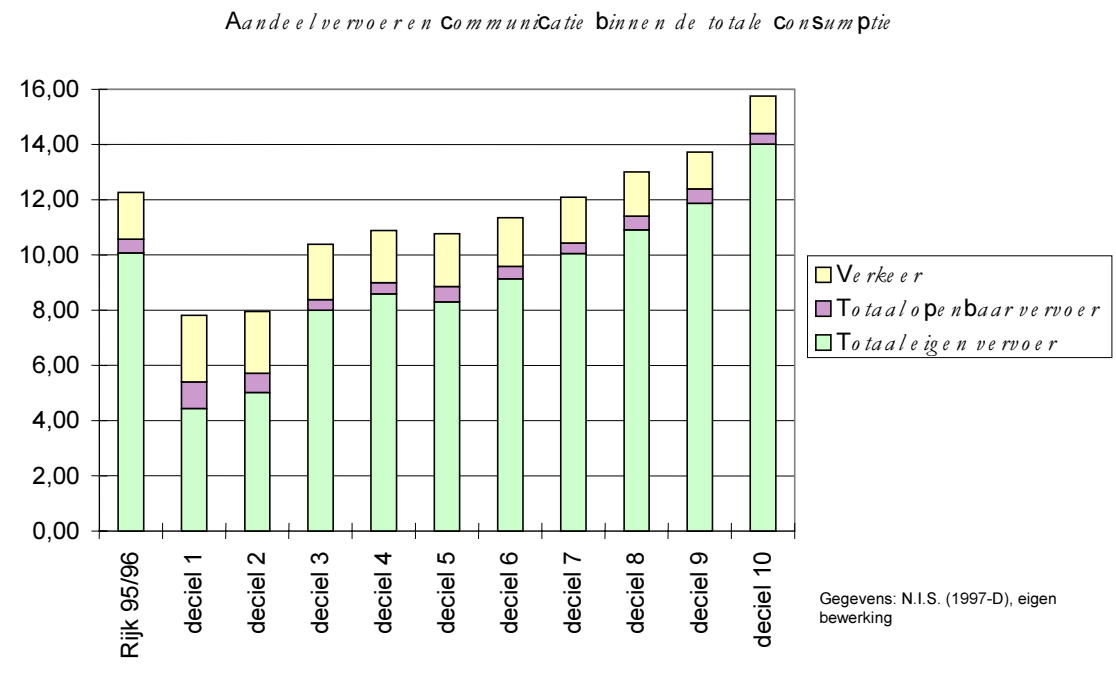
Figuur 13: aandeel vervoer, communicatie en wonen in de totale consumptie, Brussels Gewest (Budgetonderzoek)



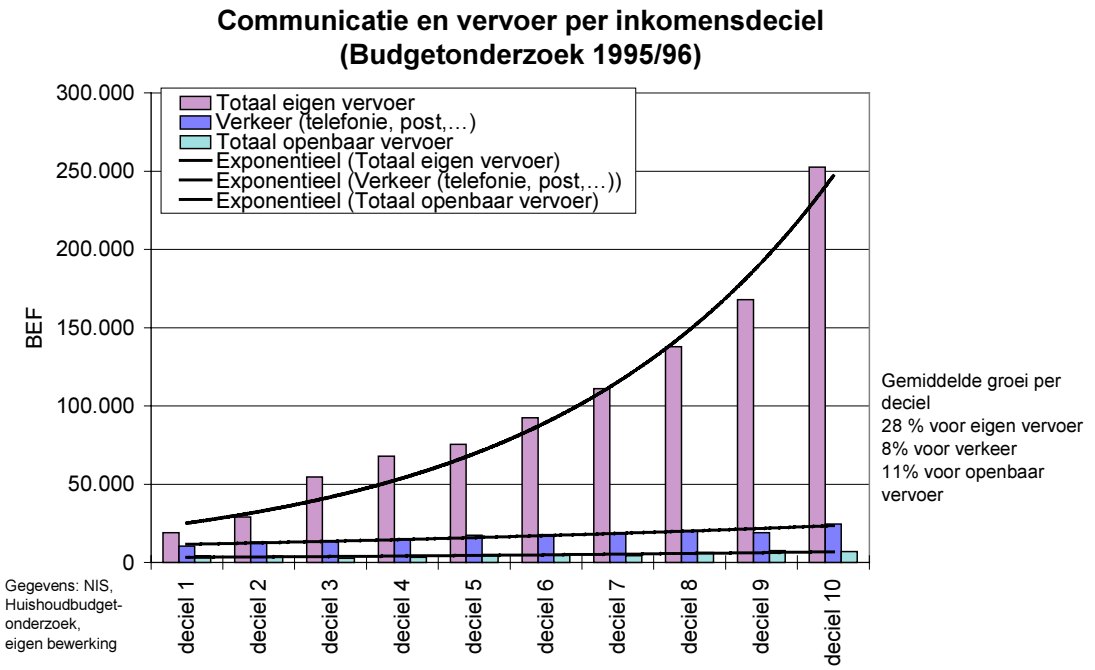
Figuur 14: procentueel aandeel vervoerswijzen in bestedingen voor vervoer per inkomensdeciel, België (Budgetonderzoek)



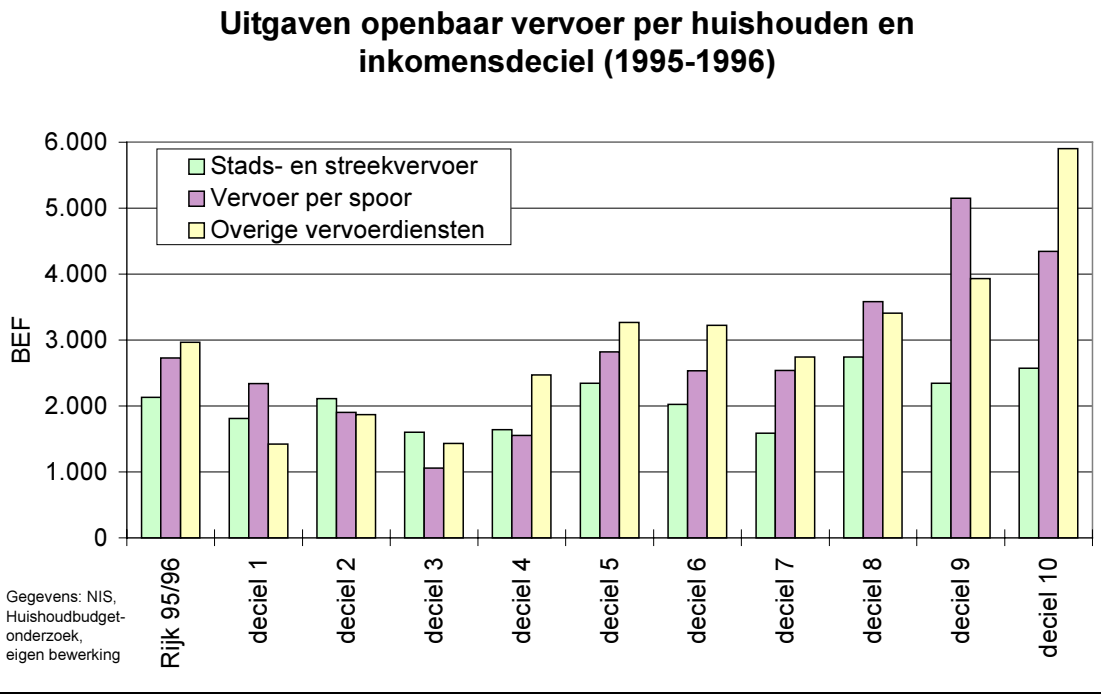
Figuur 15: procentueel aandeel communicatie en vervoer in totale consumptie, per inkomensdeciel, België (Budgetonderzoek)



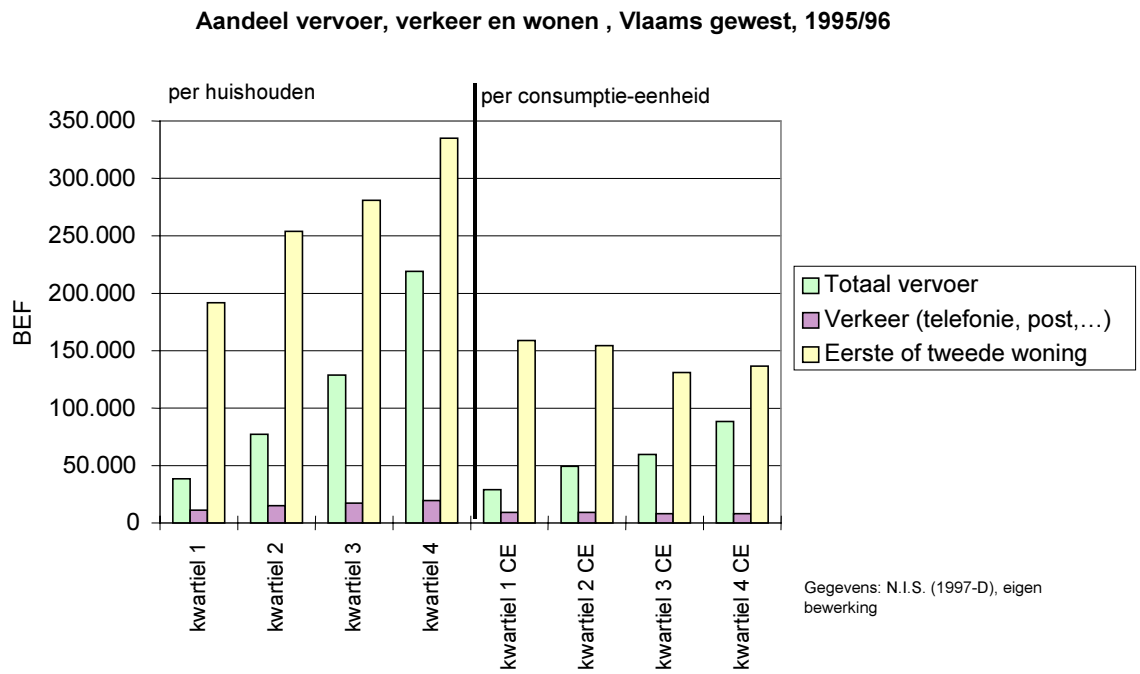
Figuur 16: gezinsbestedingen vervoer en communicatie per inkomensdeciel, België (Budgetonderzoek)



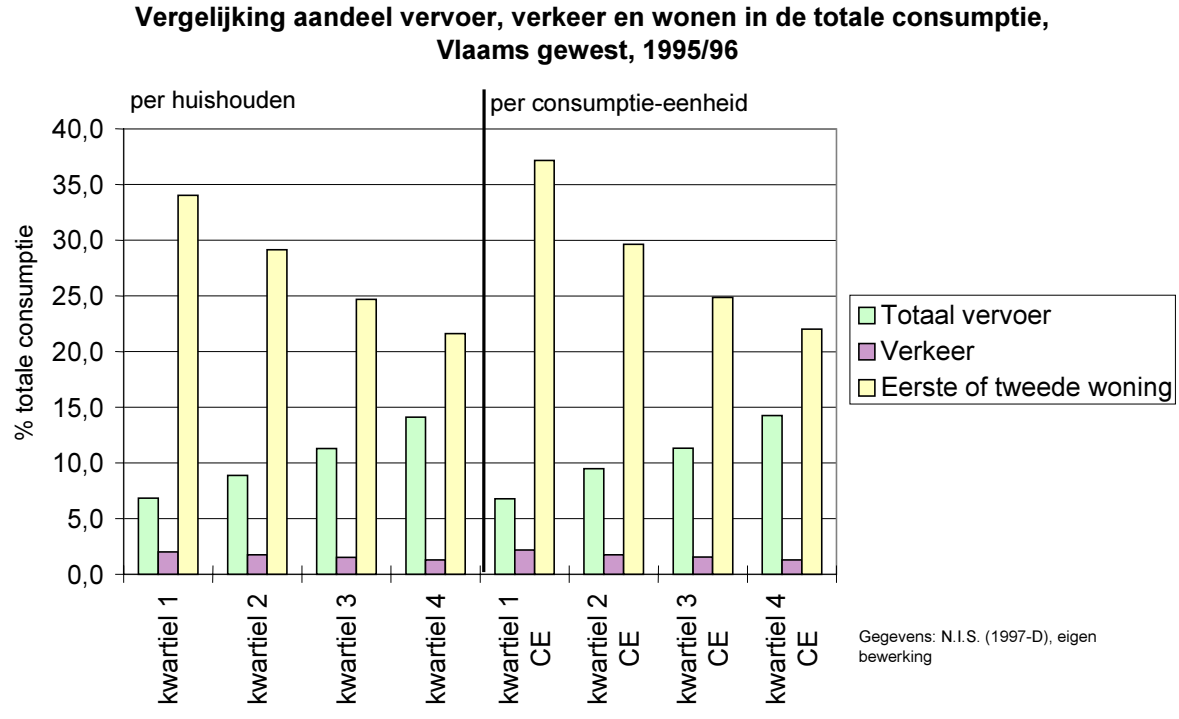
Figuur 17: gezinsbestedingen openbaar en ander vervoer per inkomensdeciel, België (Budgetonderzoek)



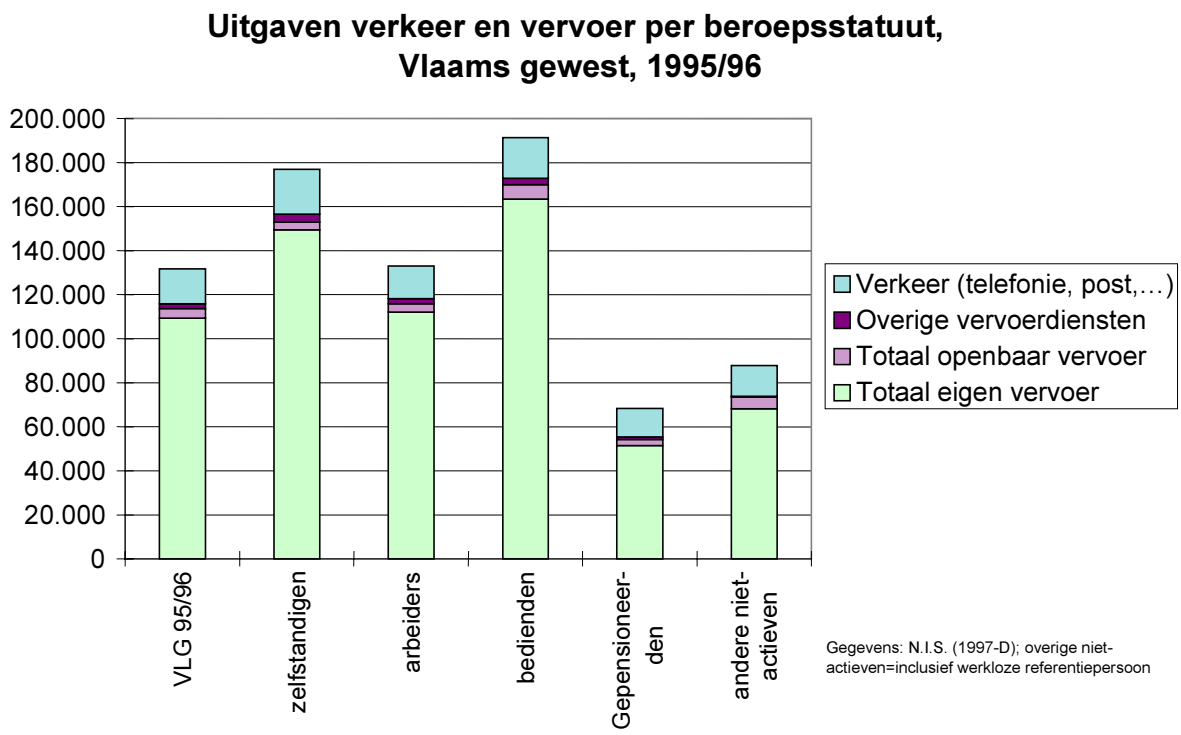
Figuur 18: uitgaven vervoer, verkeer en wonen per inkomenskwartiel, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek)



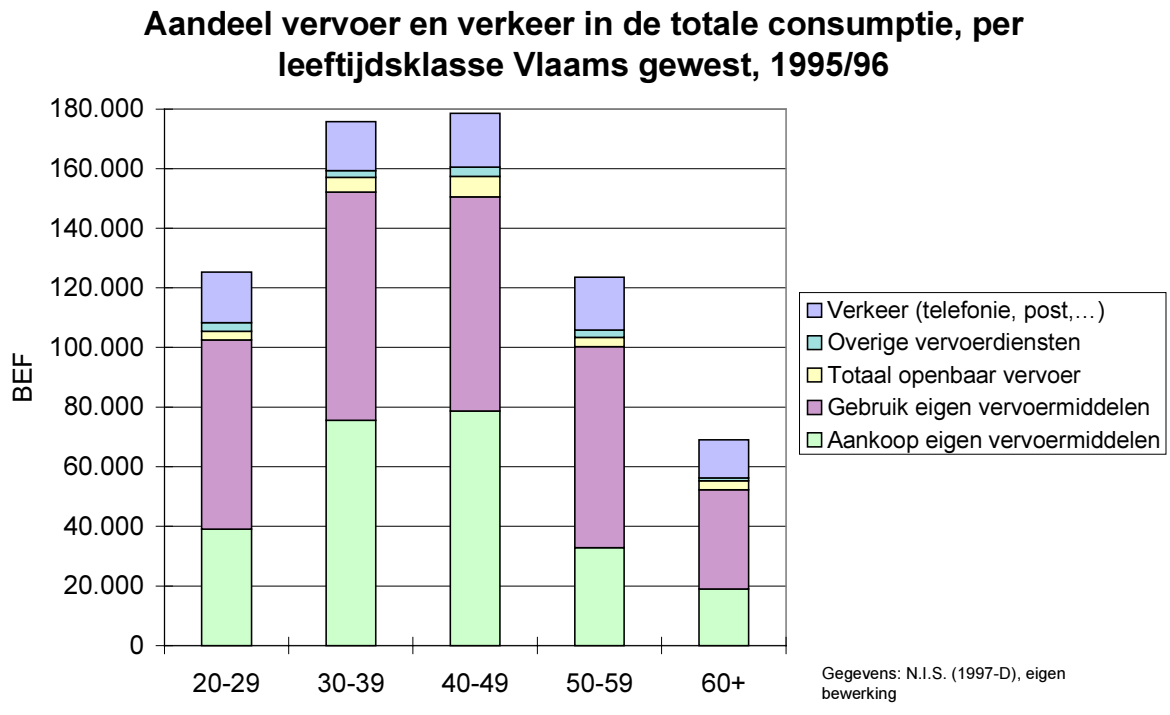
Figuur 19: aandeel vervoer, verkeer en wonen in totale consumptie per inkomenskwartiel (Budgetonderzoek)



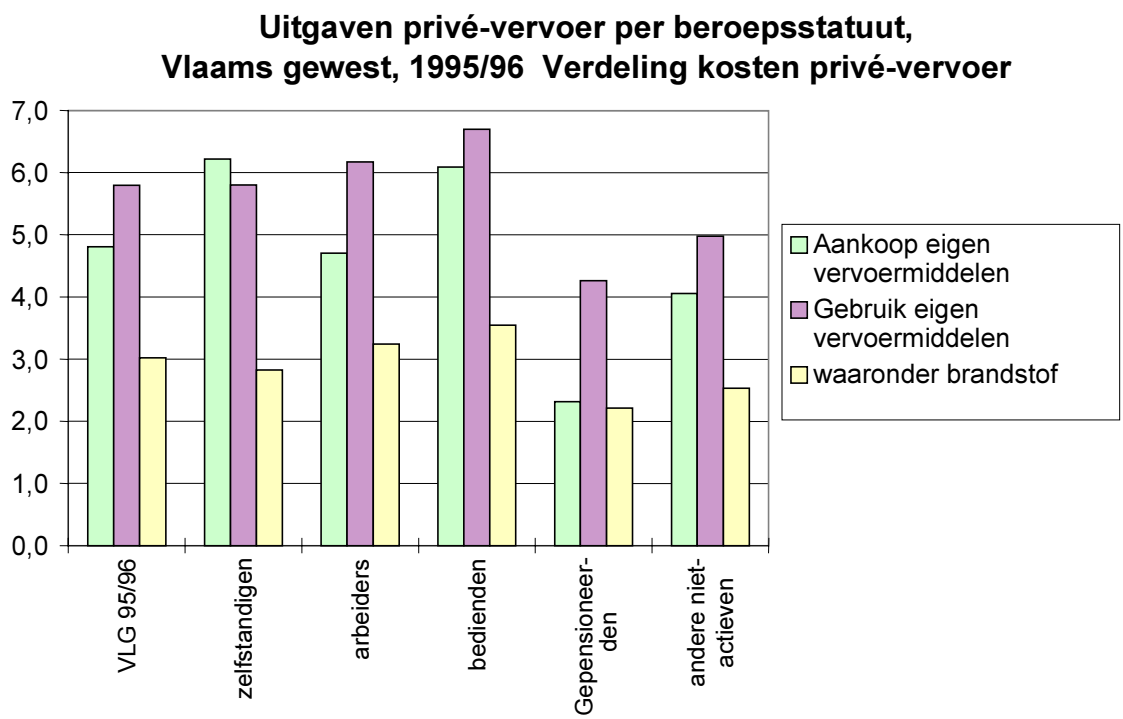
Figuur 20: gezinsbestedingen communicatie en vervoer per beroepsstatuut, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek)



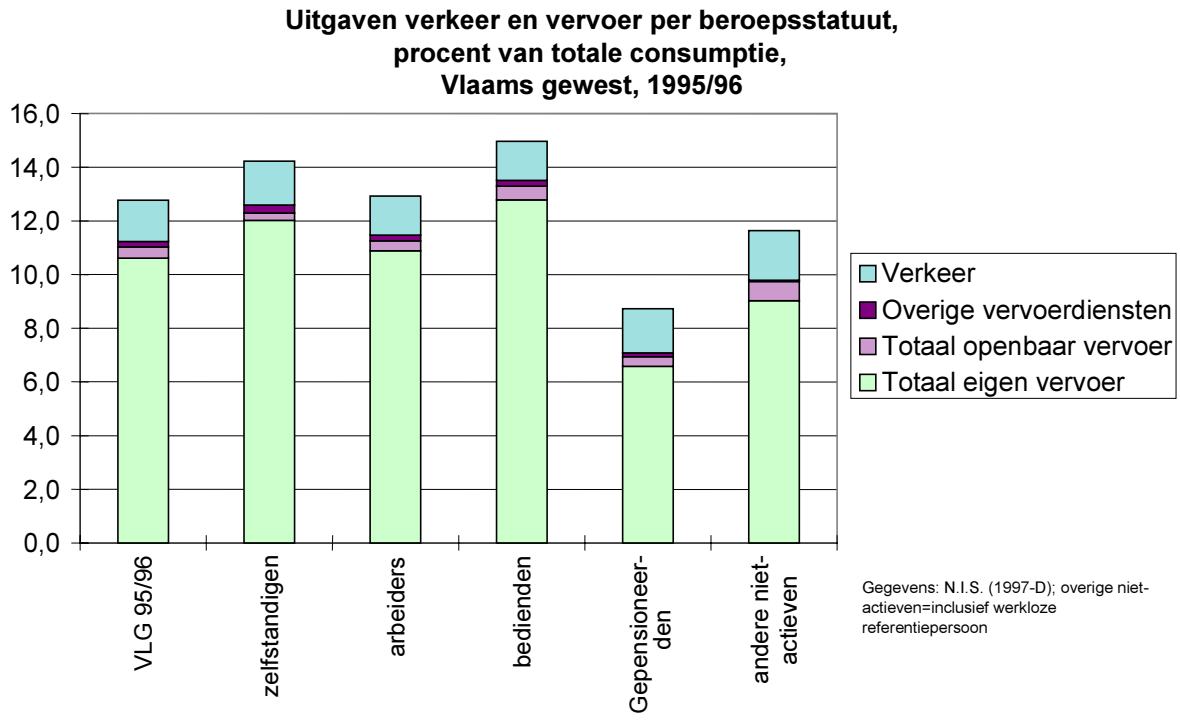
Figuur 21: gezinsbestedingen vervoer en communicatie per leeftijdsklasse, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek)



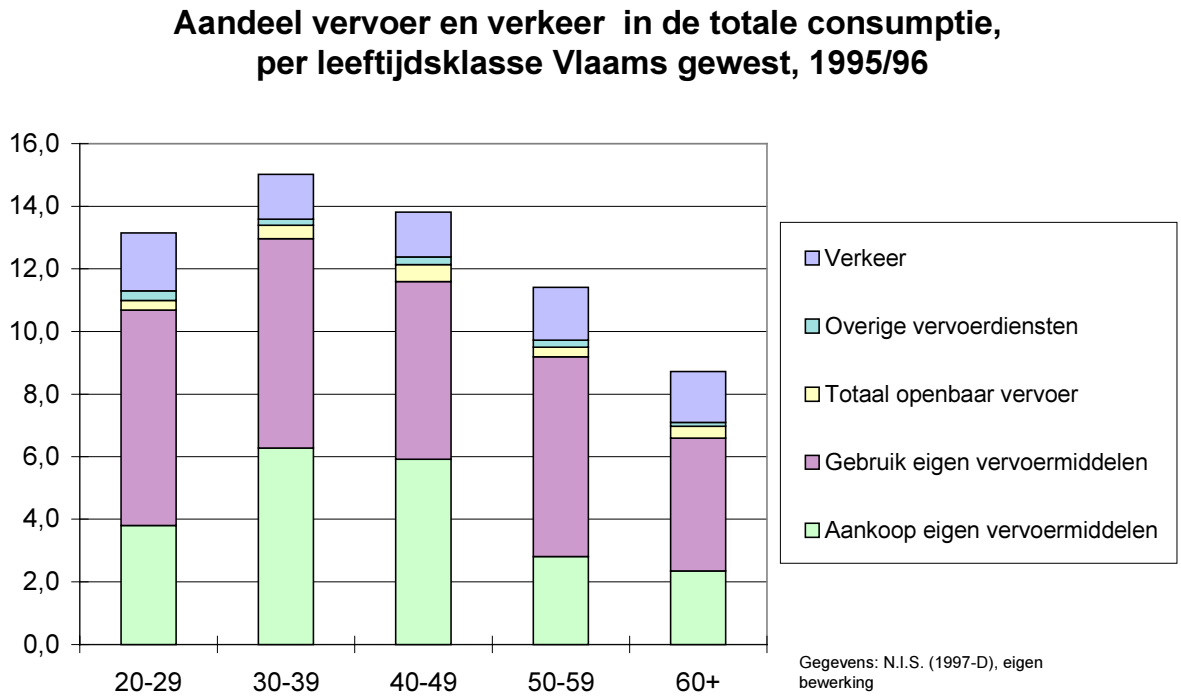
Figuur 22: procentueel aandeel uitgaven privé-vervoer, per beroepsstatuut, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek)



Figuur 23: procentueel aandeel vervoer en communicatie in consumptie per beroepsstatuut, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek)



Figuur 24: procentueel aandeel vervoer en communicatie in totale consumptie, per leeftijdsklasse, Vlaams Gewest (Budgetonderzoek)



3. PERSONENVERVOER

3.1 Bronnen

Betreffende personenvervoer kunnen volgende bronnen geraadpleegd worden :

– Statistisch jaarboek en Jaarverslag NMBS ;

– Jaarverslag luchthavens ;

– Vlaamse havencommissie, jaarverslag ;

– Verkeer en vervoer in België statistiek, overzicht gepubliceerd op federaal niveau ;

– Verkeerstellingen gepubliceerd op federaal niveau o.a. [B.I.V.R.(1998-B)] ;

– volkstellingen ; onder meer 1991 [Gemeentekrediet (1997)] ;

– huishoudbudgetonderzoek ;

– Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 1994/1995 ;

– Eurostat ;

– volkstellingen.

Rond vervoersprestaties en bezettingsgraden voor personenvervoer zijn minder gegevens beschikbaar dan voor goederenvervoer. De verkeerstellingen leveren informatie omtrent verkeersbewegingen van personenauto's. Voor de NMBS zijn wel de totale reizigerskilometers beschikbaar voor België, voor De Lijn zijn de reizigerskilometers (nog) niet beschikbaar.

Voor gegevens betreffende consumptie en vervoermiddelenbezit van huishoudens wordt verwezen naar de betreffende bijlagen.

3.2 Vervoersprestaties

3.2.1 Wegvervoer

De absolute kampioen bij het reizigerstransport is de auto. Hoewel uit onderzoeken blijkt dat circa 70 % van de verplaatsingen en zelfs 85% van de reizigerskilometers met de auto gebeuren, zijn geen precieze gegevens ter beschikking omtrent bezettingsgraad en gepresteerde personenkilometers. Schattingen gebeuren op basis van het geschatte aantal voertuigkilometer (zie betreffende bijlage).

De schatting uit [B.I.V.R.(1998-B)] geeft – zonder bestelwagens, bromfietsen, fietsen, maar met taxi's, ziekenwagens en voertuigen die in het buitenland geregistreerd zijn – een netto aantal reizigerskilometers van ongeveer 100 miljard voor 1997, waarvan in Vlaanderen 56 miljard. De evolutie in Vlaanderen gaat van 39,5 naar 56 miljard reizigerskilometer over de periode 1985-1997. Dit wordt vergeleken met het aantal reizigerskilometers voor andere binnenlandse vervoerswijzen :

Tabel 6: personenvervoer, reizigerskm , verdeling over de verschillende modi

		miljoen reizigers	miljard reizigerskm per jaar	
weg, België	1997		100	
weg, Vlaanderen	1997		56	
NMBS	1996	142	6,79	[Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (1997 A) p. 8]
MIVB	1996	213	0,89	[Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (1997 A) p. 16]
De Lijn	1996	215		[Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (1997 A) p. 24]
TEC	1996	156		[Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (1997 A) p. 30]
privé- autocar	1996	11,4	5,15	[Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (1997 A) p. 16]

3.2.2 Treinvervoer

Het aantal reizigers bij de NMBS kende een hoogtepunt in de jaren '60, waar tot 276 miljoen reizigers per jaar werden vervoerd in 1963, waarvan 30% biljetten, en de overige één of andere vorm van abonnement gebruikten. In het midden van de jaren '70 treedt een scherpe daling op, tot een zekere stabiliteit bereikt wordt in de jaren '80 en '90. In 1997 werden 144 miljoen reizigers vervoerd, waarvan 37% biljetten gebruikten. Het aantal biljetten tegen volle prijs verminderde met 30.000, het aantal schoolabonnementen met 10.000, het aantal andere abonnementen met circa 100.000, het aantal biljetten tegen verminderde prijs steeg met 6.000.

Een vergelijking met het aantal vervoerde reizigers in Nederland, toont aan dat vanaf de jaren '90 in Nederland beduidend meer reizigers vervoerd worden. Dit heeft te maken met een aantal tariefwijzigingen, waardoor voor bepaalde doelgroepen de trein veel aantrekkelijker werd. Dit had evenwel geen merkbare gevolgen voor de automobiliteit. Onder meer door het goedkopere treintarief bleven meer studenten thuis wonen en pendelen.

De gepresteerde reizigerskilometer voor de NMBS liggen zelfs op hetzelfde peil op het eind van de jaren '90 als in het begin van de jaren '80 De gemiddelde rit per reiziger stijgt jaarlijks van 33,5 km in 1970 tot 46,9 in 1992, 47,9 in 1996 en 48,6 in 1997.

Het aantal reizigers ligt aan het eind van deze eeuw gevoelig onder dat van het begin van deze eeuw. Het aantal afgelegde kilometers per reiziger is echter groter geworden, waardoor de totale vervoersprestatie iets hoger is.

3.2.3 Stads- en streekvervoer

Voor De Lijn en de MIVB geldt in de jaren '90 een zekere stabilisering iets boven 200 miljoen reizigers per jaar. Voor de MIVB stelt men een lichte toename vast. De MIVB vervoert evenveel reizigers als De Lijn, alhoewel de bevolkingsomvang slechts een vijfde is. Dit toont het belang aan van openbaar vervoer in een stedelijke omgeving. Omgezet per inwoner betekent dit 200 ritten per jaar per inwoner, waarbij natuurlijk een aanzienlijk deel kan toegeschreven worden aan pendelaars.

3.2.3 Zeevaart en Luchtvaart

Het personenvervoer over zee is duidelijk op de terugweg. Over 1998 daalde het reizigersvoer in Oostende met 14%. Het is de bevestiging van een evolutie, die reeds jaren aan de gang is.

Waar in 1980 het totaal aantal reizigers voor luchtvaart (voor Zaventem en de Vlaamse regionale luchthavens) en zeevaart gelijk was en 5 miljoen reizigers bedroeg, is dit aantal in de luchtvaart gegroeid tot 13,5 miljoen in 1996 en in de zeevaart gedaald tot 2,3 miljoen.

De luchtvaart kent een belangrijke groei, met een gemiddelde jaarlijkse groeifactor van 6% voor het aantal passagiers in Brussel-Nationaal. Op kleinere schaal kent ook Deurne een sterke groei, met een gemiddelde jaarlijkse groeifactor van 4,5%. Het reizigersvervoer voor de luchtvaart in Oostende kent een ander verloop, met een veel geringere groei.

Deze groei is sterk afhankelijk van algemene economische factoren. Op wereldniveau nam de groei in 1998 af van 7 tot 1%, door de crisis in Azië.

3.3 Verplaatsingsgedrag

[Hajnal I., Miermans W. (1996)] bevat de resultaten van het onderzoek verplaatsingsgedrag in Vlaanderen in 1994-1995. Hier worden enige resultaten samengevat.

3.3.1 Verplaatsingsmotieven en belangrijkste vervoermiddel

Het belangrijkste verplaatsingsmotief is het winkelen met 22%. Woon-schoolverkeer heeft slechts een aandeel van 9%, woon-werkverkeer van 20%. 6,3% van de verplaatsingen dient om iemand anders ergens te brengen, wat veel zegt over de autonome verplaatsingsmogelijkheden.

Tabel 7: verplaatsingsmotieven en belangrijkste modus

	verplaatsingsmotief	belangrijkste vervoermiddel per motief	%	totaal afgelegde afstand per motief
Totaal aantal verplaatsingen	2,67	autobestuurder	43	34,5 km
Winkelen	22%	autobestuurder	43	3,5 km
Van/naar werk	20.2%	autobestuurder	58	8,4 km
Zakelijk bezoek				3,4 km
Visite	14.7%	autobestuurder/passagier	75	5,7 km
School	9.1%	fiets/te voet	51	1,7 km
Ontspanning	6.3%	autobestuurder/passagier	63	5,6 km
Personen brengen/halen	6.2%	autobestuurder	74	1,1 km
Wandelen , toeren	5.9%	te voet/fiets	60	2,3 km

Het **winkelverkeer** is dominant op zaterdag : 35% van de verplaatsingen, en is nog belangrijk op zondag : 17% van de verplaatsingen. Er is een redelijke verdeling over de vervoerswijzen, hoewel weinig met openbaar vervoer.

Het **woon-schoolverkeer** gebeurt (voor de leerlingen) – in tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt – niet in hoofdzaak met de auto. Het betreft hier kinderen van 6 jaar en ouder en er is enkel rekening gehouden met het hoofdvervoermiddel en niet met voor- of natransport. De zachte vervoerswijzen (per fiets en te voet) halen 51% van het totaal aantal verplaatsingen, het openbaar vervoer 21%. De verplaatsingen met de bus voor woonschoolverkeer zijn 37,4% van het totale aantal busverplaatsingen.

In het **woon-werkverkeer** gebruikt 71% de auto, waarvan slechts 7% als passagier, wat een minimale bezettingsgraad doet vermoeden van 1,1. Er kunnen eventueel combinaties optreden met andere motieven, waardoor de bezettingsgraad iets hoger kan zijn. Het woon-werkverkeer betekent bijna 25% van alle bestuurdersverplaatsingen. De trein heeft een veel groter marktaandeel dan de bus. De woon-werkverplaatsingen maken 52% uit van alle verplaatsingen per trein.

Tabel 8: vervoerswijzekeuze school en werk

	Woon-School	Woon-Werk	Alle motieven
autochauffeur	3.6	64.0	43.1
autopassagier	24.8	6.7	19.2
trein	6.6	5.8	1.8
tram	1.4	0.5	BTM
metro	0.1	0.2	BTM
fiets/bromfiets	37.8	12.9	16.4
te voet	12.9	3.7	13.5
bus	12.6	2.4	BTM
BTM			2.6
Overig			3.3
bedrijfsvervoer	0.1	3.6	

Opvallend is het kleine aandeel verplaatsingen met openbaar vervoer (4,4%) in het geheel der verplaatsingen. De zachte vervoerswijzen zijn goed voor 30%, de auto neemt 62% voor zijn rekening als hoofdtransportmiddel.

Gemiddeld leggen we 34,5 km af aan verplaatsingen, waarvan een kwart woon-werkverkeer, zelfs een derde wanneer we zakelijk verkeer hierbij rekenen. 5,7 km/dag voor visite, 5,6 km/dag aan ontspanning.

Hoewel er globaal gezien veel korte verplaatsingen gebeuren, 22% korter dan 1 km, 56% korter dan 5 km, gebeuren veel van die verplaatsingen met de auto.

43% van alle autoverplaatsingen is korter dan 5 km. 77% van de verplaatsingen te voet is korter dan 1 km, 81% van de fietsverplaatsingen is korter dan 5 km. De trein speelt een rol vanaf 15 km met een accent boven de 25 km.

3.3.2 Mobiliteit en persoonskenmerken

Mannen verplaatsen zich meer dan vrouwen. Ze gebruiken hiervoor meer de auto en de trein. Vrouwen verplaatsen zich iets meer te voet en met stads- en streekvervoer. Werken en zakelijk verkeer is duidelijk mannelijk, winkelen en personenvervoer duidelijk vrouwelijk.

Vrouwen leggen gemiddeld slechts twee derde van de afstand af van mannen. Voor alle vervoersmiddelen leggen de mannen meer km af, behalve als passagier.

Tabel 9: mobiliteit en geslacht

	man	vrouw
aantal verplaatsingen in Vlaanderen	2,85	2,6
aantal verplaatsingen in Nederland	3,55	3,61
als autobestuurder	53%	32%
als passagier	12%	27%
als gebruiker stads- en streekvervoer	2,3%	3%
als treingebruiker	1,9%	1,6%
als fietser	15,6%	17,4%
als voetganger	11,3%	15,9%
aantal afgelegde km	41,6km	27,1km
aantal afgelegde km als autobestuurder	26,5km	9,2km
afgelegde km, % in de auto	79%	75%

Mobiliteit kent belangrijke sociale verschillen. Mensen met een universitair diploma maken dubbel zoveel verplaatsingen als mensen met een diploma lager onderwijs. De verplaatsingen gebeuren voor 75% met de auto in het eerste en voor 45% te voet en per fiets in het tweede geval. Vooral voor de motieven werk, zakelijk verkeer en personenvervoer zijn er grote verschillen. In afgelegde afstand bedraagt het verschil 4 ten opzichte van 1, namelijk 59 km ten opzichte van 15,9 km. De toenemende scholarisatiegraad kan zich dus vertalen in een toenemend verplaatsingsvolume.

Naar beroepsstatuut zien we gelijkaardige verschillen. Beroepsactieve mensen maken beduidend meer verplaatsingen dan mensen zonder positie op de arbeidsmarkt. Huisvrouwen en werklozen verplaatsen zich slechts half zoveel als bedienden. De ongelijkheid is in Nederland aanzienlijk kleiner. Beroepsactieven verplaatsen zich meer met de auto, de anderen meer te voet en per fiets. Stads- en streekvervoer is enkel belangrijk voor scholieren en studenten. Werkenden doen ongeveer de helft van hun verplaatsingen in functie van dat werk. Personen brengen is duidelijk meer belangrijk voor huisvrouwen en werklozen.

Gemeten naar afgelegde afstand worden de verschillen groter. Voor bedienden speelt de trein een rol van betekenis, namelijk 11% van de afgelegde afstand. Voor het overige valt de dominantie op van de auto, voor alle beroepsgroepen.

Tabel 10: mobiliteit en beroepsstatuut

	aantal verplaatsingen per dag	percentage per fiets	afgelegde afstand	afgelegde afstand als autobestuurder	afgelegde afstand woon-werk
totaal	2,67				
scholier, student	2,8	30,5%	27,1	2,0	0,8
werkloos	2,5	16,5%	25,2	14,4	0,5
eigen huishouden	2,4	19,5%	18,1	6,6	0,1
gepensioneerd	1,6	15,4%	19,9	9,2	2,7
arbeidsongeschikt	1,7	18,9%	19,5	9,2	0,0
arbeider	2,8	14,8%	37,7	21,8	14,8
bediende	3,7	9,7%	56,2	37,3	23,4
zelfstandige	2,9	5,1%	45,2	36,0	11,5
andere	3,5	11,2%	52,5	34,3	18,9

De kilometerproductie met de auto is een zaak van werkgebonden verkeer, zonder de totale hoeveelheid van recreatieve verplaatsingen te veronachtzamen.

3.3.3 Rijbewijsbezit

Tabel 11: rijbewijsbezit naar leeftijd en geslacht

Leeftijd in jaar	percentage mannen in bezit van rijbewijs	percentage vrouwen in bezit van rijbewijs
0-9	0	0
10-17	1	0,6
18-29	84	76
30-39	96	89
40-49	97	82
50-59	96	69
60-69	92	49
70+	78	25
18-69	93%	66%

De variabelen die hier beschouwd worden zijn uiteraard niet onafhankelijk.

Het rijbewijsbezit is in alle leeftijdscategorieën hoger voor mannen dan voor vrouwen. Vanaf 60 jaar is dit aandeel bij vrouwen slechts de helft, boven 70 slechts een kwart van de betreffende bevolking. Wetend dat vrouwen op oudere leeftijd meer kans maken op weduwschap betekent dit

vaak dat ook hun mobiliteit sterk ingekrompen wordt. Bovendien bevat de term rijbewijsbezit nog een vertekening, aangezien het in de jaren '60 mogelijk was een rijbewijs te krijgen zonder een test af te leggen, kunnen heel wat oudere dames ondanks het bezit van een rijbewijs toch niet rijden.

Er blijkt ook een positieve relatie te bestaan tussen rijbewijsbezit en inkomen.

Ook met opleidingsniveau is er een relatie : mensen die enkel lager onderwijs of BUSO genoten hebben, hebben voor 43% respectievelijk 65% geen rijbewijs. Slechts 3% van mensen met opleiding op universitair niveau heeft geen rijbewijs.

Het arbeidsstatuut speelt ook een rol. Werklozen hebben voor 26% geen rijbewijs, huisvrouwen voor 36% en gepensioneerden voor 40%. Bij de actieven valt het verschil op tussen arbeiders en bedienden, respectievelijk 10,4% en 3,5% zonder rijbewijs.

Een aanzienlijk deel van de bevolking is dus uitgesloten van het zelf rijden met de auto, zij het in eigen bezit of gehuurd. Het betreft in totaal 660.000 mannen en 1,2 miljoen vrouwen (inclusief kinderen).

Door de evolutie betreffende rijbewijsbezit bij vrouwen zal dit aantal verminderen in de toekomst. Toch blijft er een aanzienlijk deel van de bevolking zonder rijbewijs, klaarblijkelijk vooral bij maatschappelijk zwakkeren.

3.4 Pendel

3.4.1 Algemeen

Er blijkt een sterke ruimtelijke concentratie te bestaan van de werkgelegenheid, in het bijzonder in de stedelijke gebieden, waarbij Brussel de grootste aantrekkingskracht heeft, met een totale werkgelegenheid van meer dan 500.000, waarvan meer dan 200.000 uit Vlaanderen. Op basis van de evolutie tussen 1970 en 1981 blijkt een toename van de pendelarbeid, een evolutie die ook in 1991 aanhoudt. Door de wijzigingen van de gemeentegrenzen zijn vergelijkingen moeilijk.

Tabel 12: evolutie pendel

	1970	1970	1981	1981
totale beroepsbevolking	3.637.818		3.971.843	
waarvan werkzoekend	80.359		424.216	
werkt buiten woongemeente				
in het woonarrondissement	912.855	25.1%	783.812	19.7%
in Brussel Hoofdstad	245.900	6.8%	282.807	7.1%

3.4.2 Ruimtelijke spreiding pendel en vervoermiddelgebruik

In [Gemeentekrediet (1997)] kan de ruimtelijke spreiding het vervoermiddelengebruik nagegaan worden door forenzen (arbeidskrachten die de gemeentegrenzen overschrijden) volgens de volkstelling 1991.

Het gebruik van de trein naar woongemeente geeft het patroon weer van de grote spoorassen, voor Vlaanderen de lijnen Oostende-Gent-Brussel en Brussel-Leuven-Luik. Opvallend is ook het hoge treingebruik in de streek rond Aalst-Oudenaarde-Bergen. Het treingebruik is laag waar het spoorwegnet zeer zwak is uitgebouwd, zoals in Limburg, Antwerpse Noordkempen en Zuid-West-Vlaanderen. De trein wordt weinig gebruikt in de omgeving van Brussel, wegens de korte afstanden. De trein wordt weinig gebruikt voor afstanden onder 20 km. En voor 1/4de voor afstanden boven 50 km.

Vanuit de werkgemeente beschouwd, haalt de trein grote aandelen waar deze goed ontsloten zijn, dit is met name in de grote steden.

De wagen wordt al door 70% van de pendelaars gebruikt. Naar woongemeente bekomt men bijna het tegengesteld beeld van de gebieden waar de trein domineert. Het gebrek aan alternatieven, afwezigheid openbaar vervoer wegens de grote spreiding, te grote afstanden voor de fiets, spelen hier een grote rol. In de gemeenten met een uitgesproken (trein)-pendel naar Brussel, is het aandeel autopendel duidelijk geringer : Denderstreek, omgeving van Tienen/Borgworm. Vanuit de kerngemeenten van de grote agglomeraties wordt ook minder de auto gebruikt. De gemiddelde afstand bedraagt 10 tot 29 km.

Vanuit de werkgemeente beschouwd is het aandeel van de auto lager in gebieden waar de pendelafstand kort is (fiets), waar het werkgeversvervoer belangrijk is en in een aantal stedelijke kernen die door het openbaar vervoer goed bediend zijn.

Tabel 13: vervoermiddelengebruik bij pendel, 1991

	voornaamste vervoermiddel	veel gebruikt	weinig gebruikt	afstandsklasse
trein	8%	Brugge, Aalter, Gent, Mechelen, Aarschot; Denderstreek	Brusselse, Limburg, Antwerpse Noordkempen en Zuid-West-Vlaanderen	20-50 en meer
wagen	70%	Limburg, Antwerpse Noordkempen en Zuid-West-Vlaanderen	stedelijke centra Denderstreek, omgeving van Tienen/Borgworm	10-29 km
fiets	5,4%	Kempen, West-Vlaanderen	Brussel	7 km gemiddeld
werkgevers-vervoer		Waasland, Denderstreek, Kempen, Meetjesland, centraal West-Vlaanderen	Brussel en omgeving	

De fiets wordt door 275.000 mensen, dit is 9,3% van de beroepsactieven, gebruikt als voornaamste vervoermiddel en door nog eens 60.000 mensen als aanvullend vervoermiddel, meestal naar de trein. In West-Vlaanderen en de Kempen geschiedt ruim een vijfde van de verplaatsingen met de fiets. De gemiddelde afstand is 7 km. Van verplaatsingen van minder dan 3 km geschiedt 29% met de fiets, tussen 3 en 4 km 22%, tussen 5 en 9 km 11%.

Voor de forenzen daalt het aandeel fietsgebruik tot 5,4%. Brussel scoort laag , Gent en vooral Antwerpen en omgeving beter, en Brugge sluit aan bij de strook van West-Vlaanderen met een hoog fietsgebruik, tussen Brugge en Kortrijk. In Hasselt en het zuiden van Limburg is het fietsgebruik geringer.

Het gebruik van werkgeversvervoer door de forenzen heeft betrekking op een klein deel van de verplaatsingen en is ruimtelijk zeer gespreid. Het hangt samen met het gebruik van het openbaar vervoer en de aanwezigheid van grote bedrijven, in het bijzonder deze met ploegenarbeid.

3.4.3 Evolutie pendelafstand en tijd

Gegevens : [Gemeentekrediet (1997)]

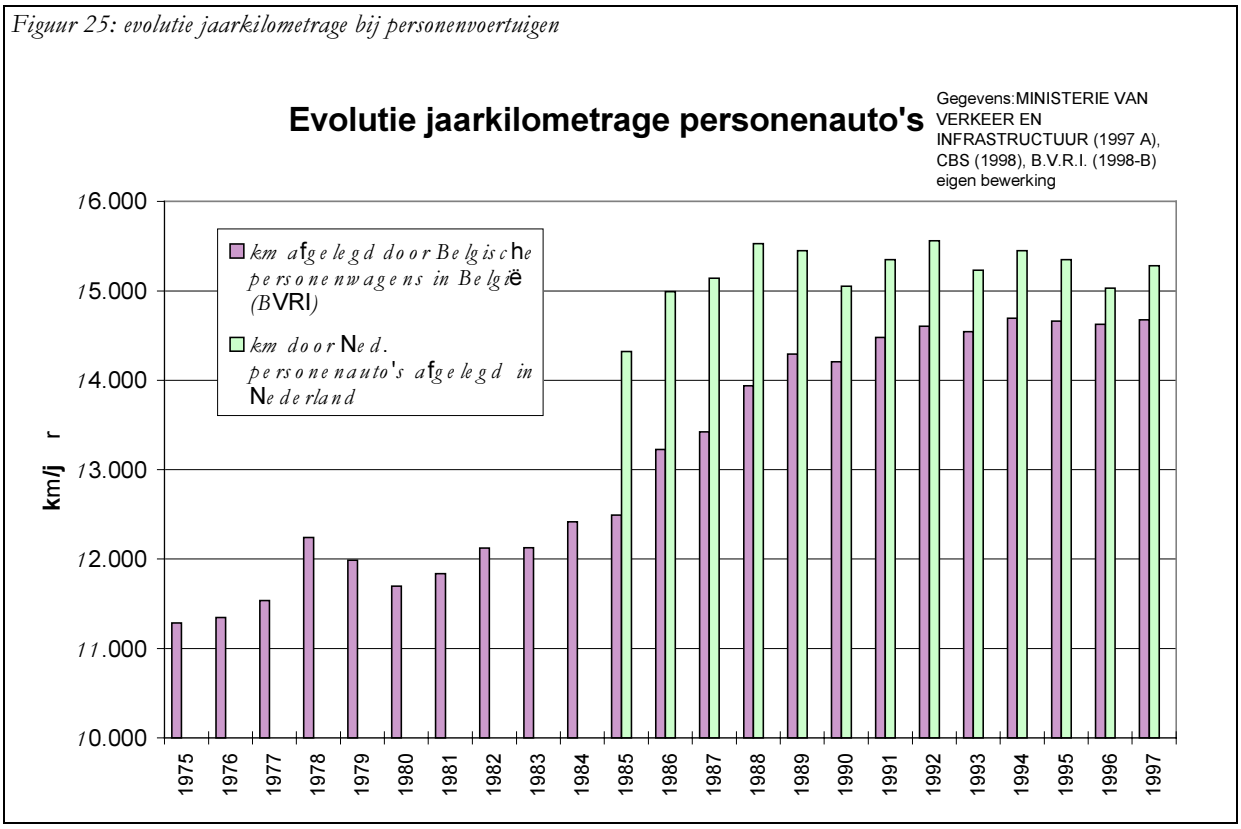
De gemiddelde pendelafstand bedraagt 23,5km, ten opzichte van 1981 is deze met 3 km toegenomen. Rekening houdend met alle verplaatsingen, ook deze binnen de gemeenten is de gemiddelde afstand 17,6 km.

De gemiddelde tijdsduur voor een verplaatsing van een forens van de woonplaats naar de werkplaats bedraagt 37 minuten. Ten opzichte van 1981 is deze met 8 minuten toegenomen, wat een ommekeer betekent ten opzichte van de evolutie in de vorige periode. Toen werd veel overgeschakeld van fiets en bus en tram naar de auto, wat een kortere tijdsduur voor gevolg had. Er zijn sterk ruimtelijke verschillen.

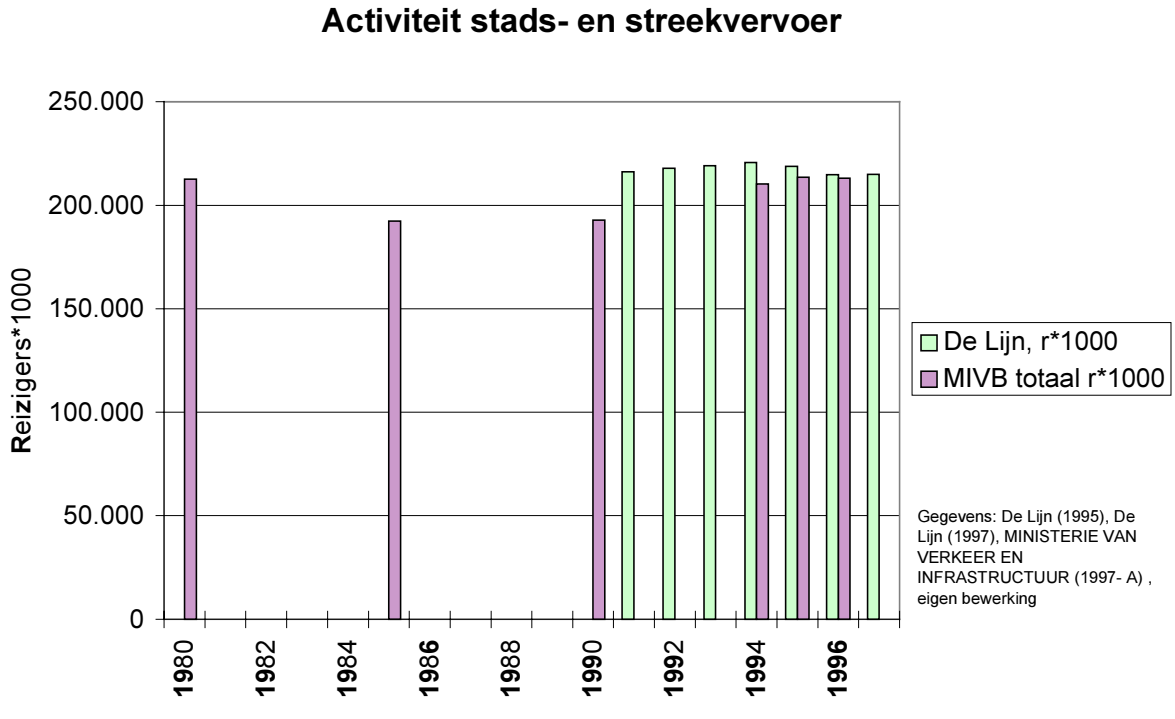
De verlenging van het traject (voor 2/3) en de afname van de verplaatsingssnelheid (1/3) leiden tot deze ongunstige evolutie. De verlenging van het traject wordt veroorzaakt door de verslechte economische situatie in sommige gebieden, de suburbanisatie van wonen en werken en de toename van tweeverdieners-gezinnen.

3.5 Gegevens

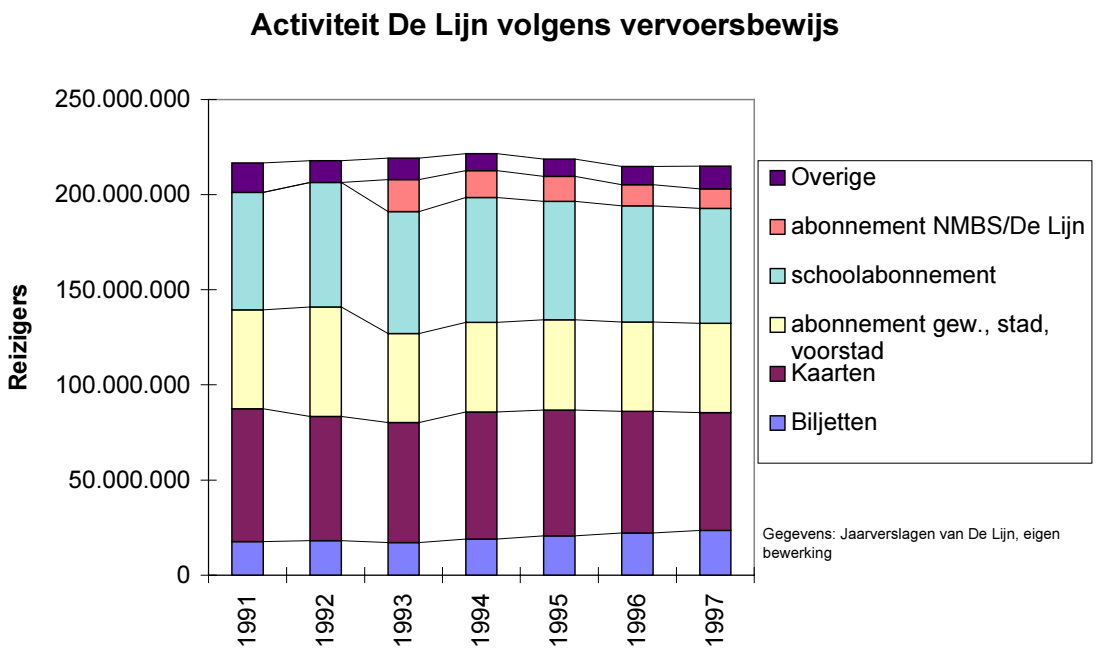
Figuur 25: evolutie jaarkilometrage bij personenvoertuigen



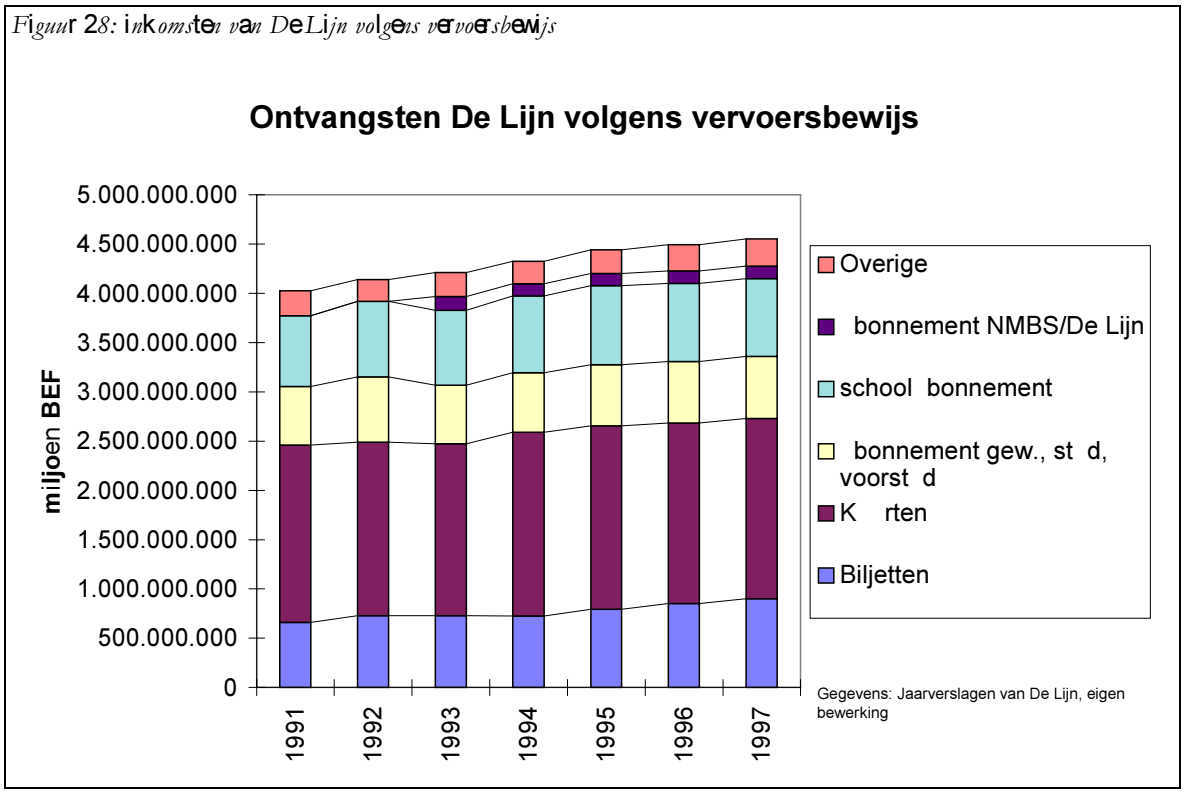
Figuur 26: evolutie reizigers stads- en streekvervoer



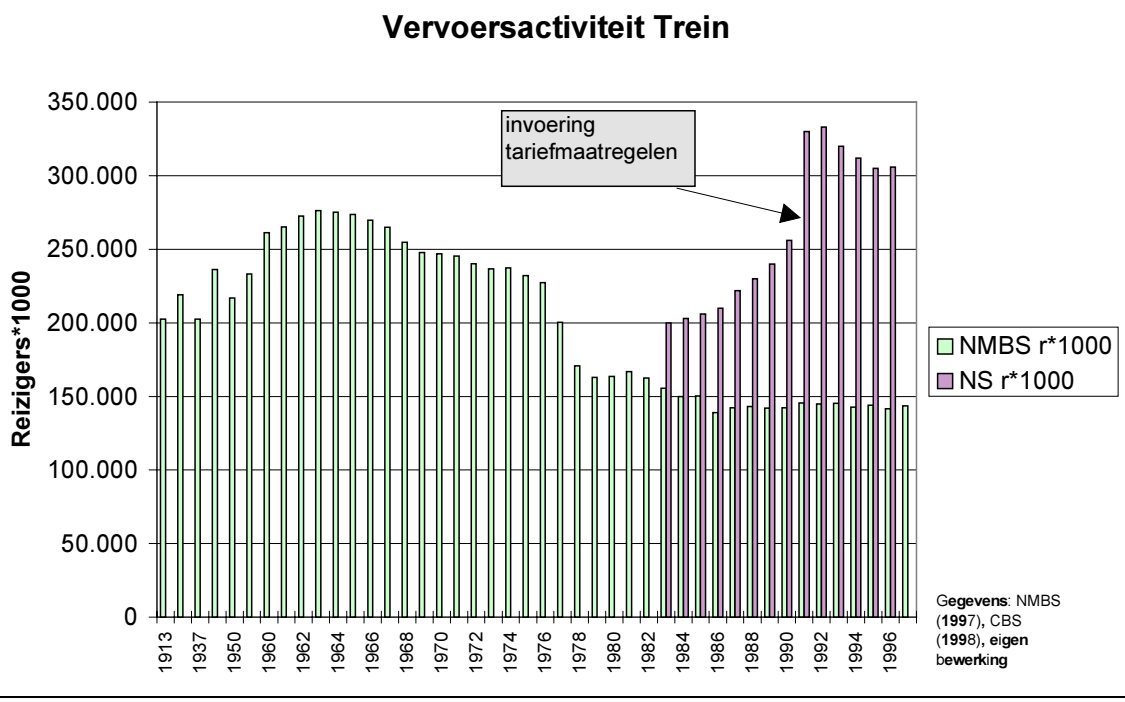
Figuur 27: activiteit van De Lijn volgens vervoersbewijs



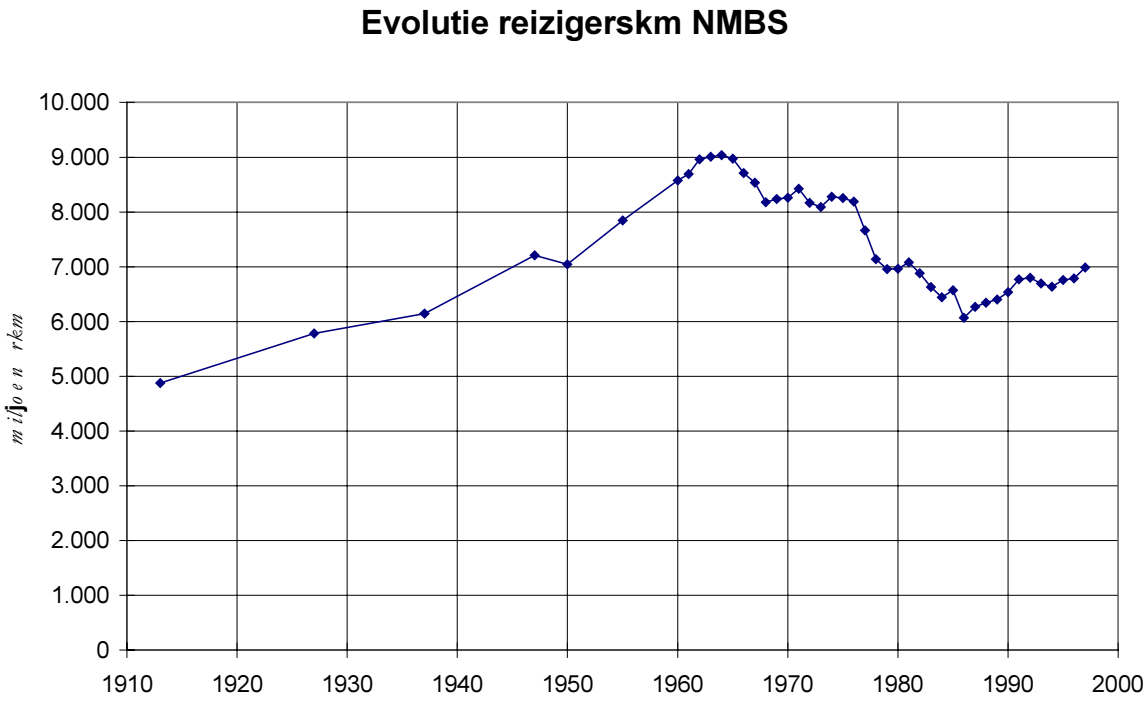
Figuur 28: inkomsten van De Lijn volgens vervoersbewijs



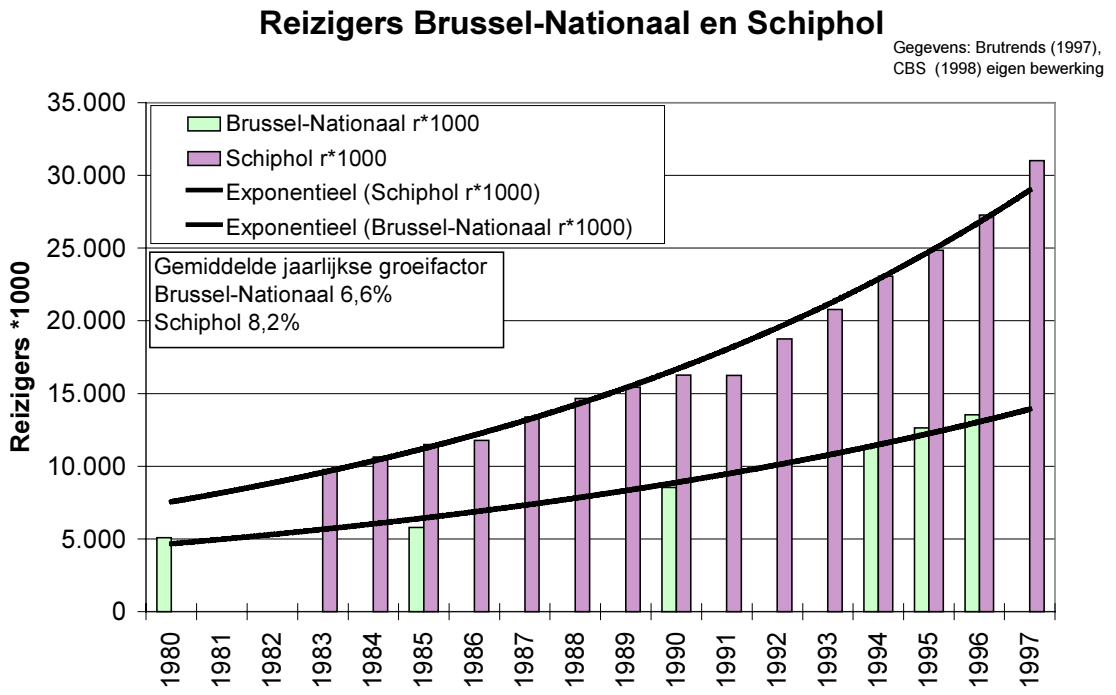
Figuur 29: vervoersactiviteit NMBS en Nederlandse Spoorwegen



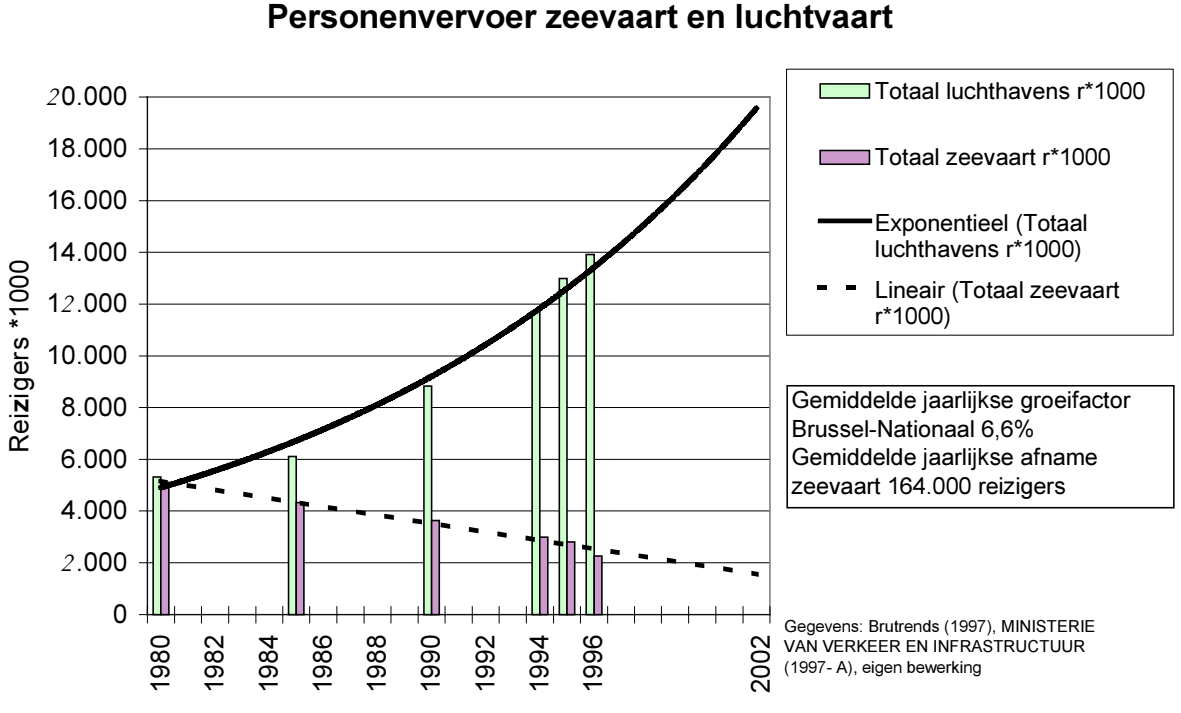
Figuur 30: evolutie vervoersprestaties personenvervoer NMBS



Figuur 31: evolutie luchtvervoer personen



Figuur 32: vergelijking reizigersvervoer zeevaart en luchtvaart



4. VOERTUIGEN

4.1 Huishoudens en voertuigbezit

4.1.1 Bronnen

Betreffende voertuigbezit en huishoudens werd uitgegaan :

– VT91 : Volkstelling 1991 [N.I.S. (1997-F)] en [Gemeentekrediet (1997)] ;

– OVV : Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 1994/95 [Hajnal I., Miermans W. (1996)] ;

– HB 78/79 : Gezinsbudgetonderzoek 1978-1979 [N.I.S. (1994-B)] ;

– HB 95/96 : Huishoudbudgetonderzoek 1995/96 [N.I.S. (1998-B)] en [N.I.S. (1997-D)] ;

– HB 87/88 : Huishoudbudgetonderzoek 1987-1988 [N.I.S. (1989)].

De gegevens uit de volkstelling betreffen 2.141.557 huishoudens voor Vlaanderen, en 3.748.164 huishoudens voor België, daar waar het volledig aantal private huishoudens iets hoger is, namelijk respectievelijk 2.203.038 en 3.996.026. Het verschil werd niet onderzocht. De resultaten in de andere onderzoeken betreffen steekproeven ; 2.724 huishoudens in het Huishoudbudgetonderzoek van 95/96 en 2.500 huishoudens voor het verplaatsingsgedrag. Zoals verder blijkt hebben beide steekproeven wellicht een te geringe vertegenwoordiging van lagere inkomensgroepen.

De vergelijkbaarheid van de cijfers in de tijd is hiermee onzeker.

4.1.2 Voertuigbezit

4.1.2.1 Algemeen

Het gemiddeld voertuigbezit bedraagt, volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 1994/95, één auto en twee fietsen per huishouden. Het aandeel gezinnen zonder enig vervoermiddel zou 8,5% bedragen.

Volgens de volkstelling bezitten in 1991 8% van de huishoudens een bromfiets en 2% een motorfiets. De overige gezinnen beschikken niet over dergelijke vervoermiddelen. Aangezien deze vervoermiddelen een geringer belang hebben, worden ze in dit overzicht verder niet beschouwd, en worden alleen fiets en auto weergegeven.

Het aantal gezinnen met één wagen blijkt voor de verschillende bronnen rond de 60% te liggen. Dit aandeel blijft merkwaardig stabiel in de tijd. De aandelen van huishoudens zonder wagen nemen af, deze met twee wagens nemen toe sinds 1978. Het aantal gezinnen zonder wagen zou bijna gehalveerd zijn tussen 1991 en 1996, van 28% tot 13%. Deze evoluties kunnen evenwel niet zonder meer met elkaar vergeleken worden.

Het fietsbezit neemt ook toe, hoewel het aantal gezinnen zonder fiets groter blijft dan het aantal gezinnen zonder auto in België. In Vlaanderen overwegen bij de enquête van 1978/79 de autoloze huishoudens met 7%, bij de volkstelling van 1991 de fietsloze met 4%, en bij de volgende onderzoeken is het verschil kleiner.

4.1.2.2 Fiets

Bij een gemiddeld fietsbezit van twee per huishouden, wat ongeveer overeenkomt met het gemiddeld aantal leden van een huishouden (2,5), blijken toch nog 28% (VT91) tot 13% (HB95/96) van de gezinnen in Vlaanderen niet over een fiets te beschikken. Dit is meer dan het aantal gezinnen zonder auto. Ongeveer een kwart beschikt over één fiets. Het aandeel gezinnen met twee of meer fietsen bedraagt ruim de helft, deze met drie of meer fietsen ligt volgens onderzoek verplaatsingsgedrag op een derde, wat wijst op het individueel karakter van het fietsbezit. De procentuele verdeling van huishoudens naar aantal fietsen vertoont dezelfde vorm als de procentuele verdeling naar aantal gezinsleden. De top is evenwel afgevlakt, wegens het aantal niet-fietsbezitters.

Het aandeel fietsloze gezinnen ligt heel wat hoger in het Brussels Gewest en in het Waals Gewest. Het grootstad-karakter van Brussel kan een verklaring zijn voor het lagere fietsbezit, zowel wat het gebruik van de fiets betreft als voor het stallen (appartementen). De grotere afstanden en het geaccidenteerd landschap in Wallonië kunnen een verklaring zijn voor het lagere fietsbezit.

De toename van het fietsbezit kon niet gecontroleerd worden met andere bronnen, maar de populariteit van het recreatief fietsen zou hiervoor een verklaring kunnen zijn. Anderzijds zou het kunnen dat hier, zoals voor het autobezit de enquêtes een onderschatting geven. Een schatting kon niet ge-

beuren omdat de evolutie van het totaal aantal fietsen niet bekend is, aangezien deze sinds 1987 niet meer geregistreerd worden.

4.1.2.3 Auto

De vergelijkbaarheid van de bronnen is zoals reeds vermeld een probleem. Omdat personenauto's wel geregistreerd worden kon hier een schatting gemaakt worden op basis van de evolutie van huishoudens en motorvoertuigen.

In het onderzoek verplaatsingsgedrag wordt gepeild naar het "bezit van een wagen" en in de volkstelling naar het "ter beschikking hebben van een wagen". Desondanks resulteert dit in het eerste geval in 17,4 % en in het tweede geval in 23,8 % gezinnen zonder auto. Volgens de budgetenquête bedraagt dit aantal slechts 13 %.

De groei van het aantal personenwagens is met 48.000 drie maal groter dan die van het aantal huishoudens. [N.I.S. (1997-E)] en [N.I.S. (1998-A)]. Op basis van de gegevens van 1991 en wanneer men veronderstelt dat :

– 10% van de gezinnen met meer dan één auto drie auto's bezitten (verhouding Onderzoek Verplaatsingsgedrag) en

– het aantal dat vier of meer wagens bezit, kan verwaarloosd worden,

komt men tot een aandeel van 92% van personenwagens in bezit van gezinnen ten opzichte van het totale personenwagenpark.

Wanneer men veronderstelt dat :

– het aandeel van de gezinnen in het autopark op 92% gebleven is sinds 1991

– binnen de groep van de autobezittende gezinnen een kwart meer dan één auto bezit, waarvan een tiende drie auto's (verhoudingen enquêtes) en dat het aandeel dat vier of meer auto's bezit kan verwaarloosd worden,

komt men voor 1996 tot een totaal van 2.358.849 auto's binnen de gezinnen en tot 80% gezinnen die een auto bezitten en dus 20% gezinnen zonder auto. Op basis van deze eenvoudige schattingen kan men stellen dat het aantal van 13 % autoloze gezinnen uit de gezinsbudgetenquête zeker een onderschatting is. Dit stemt overeen met de vermoedelijke onderschatting van het aantal gezinnen wonend op appartement. (zie bijlage betreffende woningen). De auteurs van de onderzoek verplaatsingsgedrag stellen zelf dat het cijfer van 17 % een onderschatting zou inhouden, omdat de laagste inkomensklassen ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef [Hajnal I., Miermans W. (1996) p. 12].

Tabel 14: evolutie huishoudens en personenwagens 1991-1996 [N.I.S. (1997-F)]

	private huishoudens (1/1/19nn) [N.I.S. (1997-E)]	personenauto's (1/8/19nn) [N.I.S. (1998-A)]	schatting personenauto's in gezinnen 10% gezinnen met meer dan 1 auto hebben 3 auto's	schatting % aandeel in personenautopark
1991	2.226.547	2.322.350	2.138.863	92%
1996	2.312.954	2.563.966	2.597.447	101%
aangroei	86.407	241.616		
% aangroei	3.88%	10,4%		
jaarlijkse aangroei	17.281	48.323		

4.1.3 Regionale spreiding voertuigbezit

Het gemiddelde voertuigbezit verbergt grote ruimtelijke verschillen. Voor de ruimtelijke spreiding van het auto- en fietsbezit werd beroep gedaan op de gegevens van de volkstelling 1991, wegens de beschikbaarheid en volledigheid [Gemeentekrediet (1997)] [N.I.S. (1997-F)]. Hierna worden enige kenmerkende gebieden genoemd.

De waarde voor gezinnen met één auto en met één fiets wordt in alle gevallen vrij goed benaderd. Het aantal gezinnen met geen of met meerdere voertuigen vertoont grote afwijkingen, waarbij we hier drie typische gebieden onderscheiden, hoofdzakelijk op basis van de spreiding van autogebruik. Het aantal gezinnen zonder fiets blijkt meer te variëren, vermoedelijk ook met de aard van het landschap. De interfererende variabelen tuin en garage werden mee opgenomen. Vooral in stedelijk milieu valt het lage aandeel woningen zonder tuin en/of garage op. Hoe groter de stad hoe kleiner dit aandeel.

– Gebieden met hoog aantal gezinnen zonder auto, hoog aantal gezinnen zonder fiets

In de stedelijke gebieden, de Dendervallei en de Kuststrook ligt het aantal gezinnen dat in 1991 niet beschikt over een auto tussen 25 en 40 %. In die gebieden is het aandeel gezinnen met meer dan één auto ook lager dan het Vlaams gemiddelde. Het aantal gezinnen zonder fiets ligt in deze gebieden ook hoog. Bepalende factoren in steden zijn onder meer de grotere ruimtelijke nabijheid van functies, beter openbaar vervoer en geringere mogelijkheden tot stallen en parkeren van voertuigen. Daarnaast spelen ook factoren als het grotere aantal gezinnen bestaande uit één of twee personen, de vergrijzing aan de kust en een groter aandeel

arme gezinnen. Het niet hebben van een auto betekent evenwel niet noodzakelijk dat men arm is, of zich niet autonoom kan verplaatsen, en deelnemen aan activiteiten. De evolutie naar een eenzijdige autogerichtheid van functies kan hierin verandering brengen.

– Gebieden met hoog aantal gezinnen met één auto, gering aantal gezinnen zonder fiets.

In zones met geringe dichtheid (zoals de Ardennen) en een grote verspreiding van de bewoning (Binnen-Vlaanderen, de Kempen) telt men het hoogste aantal gezinnen met één auto, wat eerder wijst op noodzaak dan op luxe. De organisatie van openbaar vervoer kan in dergelijke gebieden niet rendabel gebeuren, en een auto is vaak een noodzaak tot deelname aan activiteiten. Het aandeel gezinnen zonder fiets is hier zeer klein. Autobezit is niet direct te associëren met welstand. Het aandeel gezinnen zonder wagen is er geringer dan het aantal gezinnen met meerdere auto's. Verspreide bewoning en autobezit gaan hand in hand.

– Gebieden met hoog aantal gezinnen met meer dan één auto, en relatief laag fietsbezit.

In de residentiële randgemeenten stelt men het hoogste autobezit vast. Het aandeel gezinnen zonder auto ligt in 1991 tussen 10 en 15 % en bedraagt hooguit de helft van het Vlaams gemiddelde. Het aandeel gezinnen met meer dan één auto ligt met circa 30 tot 40 % op het dubbele van het Vlaams gemiddelde. Het aandeel van gezinnen zonder fiets ligt rond het gemiddelde, ondanks het feit dat het hier gaat om een "groene" omgeving, waar fietsen zou moeten kunnen en waar stallen geen probleem is.

4.1.4 Voertuigbezit volgens inkomen en grootte van huishouden

Gezinsgrootte, maar ook inkomen, aantal actieven en leeftijd van de huishoudens zijn variabelen die invloed hebben op voertuigbezit, maar ook met elkaar interfereren .

Deze gegevens zijn gebaseerd op het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen.

Van de alleenstaanden heeft 54% geen auto, 30% geen enkel vervoermiddel en 25 % enkel een fiets. Twee-persoonshuishoudens hebben voor 87% minstens een auto. De huishoudens zonder vervoermiddel bestaan voor 4/5 uit één persoon, en voor 1/6 uit twee personen.

Onder een inkomen van 40.000 frank/maand ligt het autobezit op 0,48 auto's per huishouden. Boven dit bedrag stijgt het autobezit sterk, van bijna 1 bij inkomens beneden 60.000 frank/maand tot 2 auto's bij inkomens boven 150.000 frank/maand.

Deze cijfers sluiten aan bij de voorgaande betreffende spreiding van voertuigbezit. Kleine huishoudens en lage inkomens komen het meest voor in de steden. Hogere inkomens meer in de residentiële buurten.

Tabel 15: percentage huishoudens al dan niet in bezit van een auto en fiets

	geen auto	één auto	twee auto's of meer	geen fiets	één fiets	twee of meer fietsen	één motorfiets,… of meer
HB78/79 Rijk	32,80	61,20	6,00	38,00			10,10
HB78/79 Vlaanderen	28,50	63,10	8,40	21,60			11,00
HB78/79 Brussel	39,00	53,50	7,50	73,20			4,20
HB78/79 Wallonië	31,60	60,80	7,60	52,60			10,80
HB87/88 Rijk	27,37	62,36	10,16				8,01
HB87/88 Vlaanderen	22,20	66,17	11,61				8,08
HB87/88 Brussel	48,01	45,65	6,04				4,66
HB87/88 Wallonië	28,18	62,33	9,32				9,17
VT91 Rijk	27,57	56,07	16,37	46,86	20,40	32,74	
VT91 Vlaanderen	23,83	57,93	18,24	27,94	25,01	47,05	
VT91 Brussel	43,31	46,79	9,90	83,28	9,07	7,65	
VT91 Wallonië	29,04	55,79	15,17	68,45	15,94	15,62	
OVP 94/95 Vlaanderen	17,40	59,3	23,20	20,00	20,30	56,80	
HB95/96 Rijk	17,50	64,00	19,00	32,40	21,40	46,20	8,70
HB95/96 Vlaanderen	13,00	64,00	23,00	12,90	20,10	67,00	10,30
HB95/96 Brussel	30,00	61,00	8,00	63,00	20,30	16,70	2,90
HB95/96 Wallonië	17,50	65,00	18,00	42,30	23,50	34,20	9,30

4.1.5 Conclusies

Conclusies uit de gegevens :

– Het aantal gezinnen met één auto bedraagt ongeveer 60% van het totaal aantal gezinnen, en is redelijk stabiel over de gewest- en gemeentegrenzen heen. Alleen in de steden ligt hun aandeel lager.

– Ongeveer een vijfde van de gezinnen in Vlaanderen beschikt niet over een auto, en nog iets meer niet over een fiets.

– Volgens de gegevens van de volkstelling zijn de gezinnen zonder auto en deze zonder fiets vooral te vinden in de stedelijke kernen. Hoe groter de stad, hoe groter deze groepen. Dit gaat samen met de aanwezigheid van kleinere huishoudens en een lager gemiddeld inkomen. Dit betekent evenwel niet dat deze gezinnen noodzakelijkerwijs arm zijn of zich niet autonoom kunnen verplaatsen. Openbaar vervoer, fietsen en te voet gaan zijn valabele alternatieven in een stedelijke omgeving, zolang functies op die manier bereikbaar blijven en niet uitwaaieren naar de periferie, waar autobereikbaarheid primeert.

– In gebieden met een verspreide bewoning zijn gezinnen zonder eigen vervoermiddel wellicht minder autonoom in hun verplaatsingen. Een auto of fiets is er bijna een noodzaak, omdat de voordelen van de stad, zoals ruimtelijke nabijheid en goed openbaar vervoer hier niet aanwezig zijn.

– In de residentiële gemeenten aan de rand van grote steden beschikt ongeveer een derde van de huishoudens over twee of meer auto's. Het aandeel gezinnen zonder auto bedraagt iets meer dan een tiende, het aandeel gezinnen zonder fiets ongeveer een kwart.

Besluiten naar mobiliteit toe :

– In een stedelijk gebied zijn de mogelijkheden groter om te leven zonder vervoermiddel. Een groter aandeel gezinnen in de stad zou het aantal autokm kunnen verminderen. Hierbij kan men stellen dat, aangezien ook bestemmingen willen bereikt worden buiten het bereik van het openbaar vervoer, er toch een zekere mate van individueel vervoer, moet mogelijk zijn, om de stad aantrekkelijker te maken voor meer dan 2-persoonsgezinnen. Hierbij kan men denken aan :

  – vernieuwen van de woningtypologie, aandacht voor tuin en garage (stallen fiets of auto) bij herinrichting of herbestemming ; dit gaat ten nadele van dichtheid ;

  – initiatieven voor gemeenschappelijk voertuigbezit, of huurvoertuigen, die steeds beter mogelijk worden dank zij technologische vooruitgang en waarbij meer spaarzaam wordt omgesprongen met ruimte ; (bv. Fiets Rennes ; auto Nederland) ;

  – verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer in termen van frequentie, snelheid, netheid, zitplaatsgarantie, sociale veiligheid,e.d., aangevuld met andere systemen in de daluren (nacht).

– In een landelijk gebied biedt het huidig openbaar vervoer geen echt goede oplossing. Aangezien spreiding samengaat met autobezit en gebruik, en verlies aan verplaatsingsautonomie, moet spreiding tegengegaan worden. Initiatieven die een meer economische aanvulling betekenen op traditioneel openbaar vervoer moeten aangemoedigd worden. De aanleg van veilige en aantrekkelijke functionele fietsroutes is hier eveneens aangewezen.

– In de residentiële gemeenten is de fiets in verhouding tot de openheid van de omgeving laag vertegenwoordigd. De auto geniet hier duidelijk een hoge status. Aanleg van fietsroutes, verbeteren van fietsparkeerplaatsen en verhogen van de kwaliteit van openbaar vervoer zullen hier wellicht minder invloed hebben dan in het landelijk gebied of in de stad. Een mentaliteitswijziging, is naast een verbetering van de voorzieningen noodzakelijk, zodat zoals in Nederland de directeur ook met de fiets naar zijn werk gaat, of zoals in Zwitserland met de tram.

Algemeen kunnen hier dus volgende maatregelen uit volgen :

– aanleg, onderhoud van veilige, aangename en functionele fietsroutes, en veilige parkeerplaatsen voor fietsen vooral buiten de stad, maar ook aansluitend daarop in de stad ;

– verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer in termen van frequentie, snelheid, netheid, zitplaatsgarantie, sociale veiligheid,e.d., vooral in de stad ;

– aanbod van vormen van vervoer tussen openbaar en privé-vervoer in stad (huursystemen, oproepsystemen 's avonds en 's nachts) en platteland (oproepsystemen) ;

– fiscaliteit op motorvoertuigen in termen van werkelijk gecumuleerd vermogen per huishouden, in verhouding tot het aantal gezinsleden ;

– verbeteren van het imago van fiets en openbaar vervoer door betere voorzieningen ;

4.2 Motorvoertuigen

4.2.1 Evolutie personenautopark

Het personenautopark is vanaf 1980 gegroeid met een gemiddelde jaarlijkse groei van 82.000 auto's voor België en 52.000 voor Vlaanderen, in percent uitgedrukt is dit voor België een groeivoet van 2,2 %. De groei is evenwel niet procentueel en ligt schijnbaar zelfs een beetje onder een lineaire evolutie. De groei van het autopark vertraagt dus, niet te verwonderen als men over een wagenpark van 2.652.712 voertuigen beschikt voor een bevolking van 5.898.824, dus één voertuig per 2,2 personen of 450 voertuigen per 1.000 inwoners. Dit behoort tot de hoogste in Europa. In Nederland is dit aanzienlijk minder.

In voertuigkm zien we een stabilisatie per voertuig van 14.600 km per jaar in België in 1997. Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen is dit 16.912 km in 1994/1995, waarvan benzinewagens loodvrij 14.400, benzinewagens loodhoudend 12.800, dieselwagens 22.400 en LPG 25.000. In Nederland is dit 16.300 km, inclusief de km afgelegd in het buitenland, met een gelijkaardige verdeling naar brandstof, 28.000 km voor dieselwagens, 29.700 km voor LPG en 13.300 km voor benzinewagens.

4.2.2 Samenstelling personenautopark

De samenstelling van het personenautopark is belangrijk, vooral met het oog op milieuaspecten. Onderscheid kan gemaakt worden naar vermogen, cilinderinhoud, leeftijd, energievorm, e.d. Hier worden enkel energievorm en cilinderinhoud besproken.

De evolutie in samenstelling van het bestaande personenautopark laat een sterke toename zien van het gedeelte dieselwagens, in 1997 bedraagt het aandeel voor België 35%. De toename van het wagenpark is volledig toe te schrijven aan de toename van dieselauto's. In Vlaanderen is het aandeel in de nieuw in het verkeer gebrachte wagens reeds 47%, in Wallonië en Brussel 42%, wat betekent dat de "verdieseling" nog toeneemt [N.I.S. (1997)]. Deze evolutie staat in sterk contrast met de samenstelling in Nederland, waar het aantal diesels ongeveer constant blijft en een belangrijk deel auto's op gas rijdt, hoewel dit aandeel ook daar afneemt.

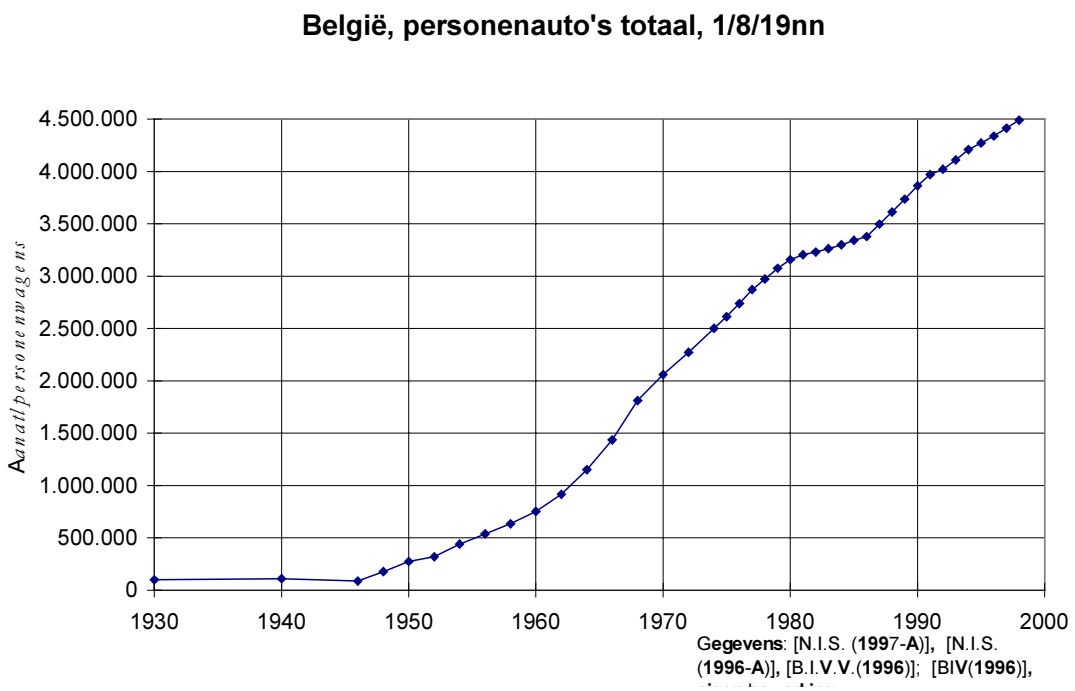
Uit de evolutie van de cilinderinhoud, blijkt vooral een toename van de middenklasse dieselwagens, en een terugval van de kleinere benzinewagens. De gemiddelde cilinderinhoud zal hierdoor stijgen. Aangezien de N.I.S. evenwel geen gegevens publiceert omtrent het vermogen van de voertuigen, zijn meer gedetailleerde trends niet af te leiden. De recente trend naar vierwielaangedreven voertuigen werd ook niet onderzocht in dit stadium.

4.3 Gegevens

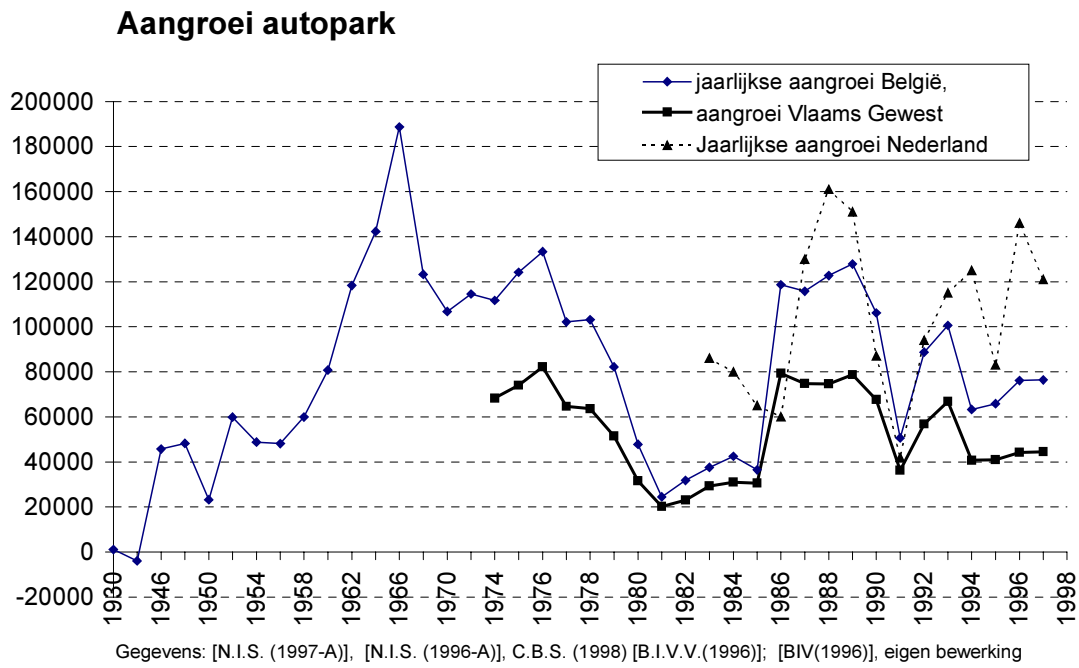
Tabel 16: illustratie ruimtelijke spreiding woningen bewoond door een huishouden dat al dan niet de beschikking heeft over een wagen, garage en tuin, gegevens in %
[N.I.S. (1997-F)] Volkstelling 1991

Woonplaats	Geen fiets	Geen auto	1 auto	2 auto's en meer	garage	tuin
BRUSSEL	85,6	49,5	42,6	7,9	18	19
BLANKENBERGE	38,1	40,1	51,3	8,6	34	38
ANTWERPEN	55,9	38,4	50,9	10,7	25	33
GENT	45,9	35,0	52,7	12,3	33	47
MECHELEN	36,5	31,6	54,4	14,0	35	61
GERAARDSBERGEN	40,2	29,5	56,4	14,1	57	78
BRUGGE	23,9	27,9	57,6	14,5	49	66
SINT-NIKLAAS	24,5	27,0	57,4	15,6	46	69
TURNHOUT	25,8	26,6	59,8	13,6	46	62
DENDERLEEUW	22,1	26,1	59,8	14,2	64	80
SINT-TRUIDEN	32,4	24,6	57,9	17,5	60	68
SCHOTEN	27,2	21,2	56,8	22,0	53	74
TIELT	19,7	20,7	59,2	20,1	62	81
HASSELT	24,6	20,5	60,6	18,9	58	65
ZAVENTEM	49,1	20,0	58,9	21,1	62	74
DILSEN-STOKKEM	13,8	19,6	63,4	17,0	76	74
DIKSMUIDE	19,2	19,6	61,5	18,9	71	82
HEIST-OP-DEN-BERG	13,4	17,8	61,0	21,2	73	85
KORTEMARK	13,1	17,3	62,5	20,2	73	89
DILBEEK	49,9	17,3	57,8	24,9	72	77
RIJKEVORSEL	10,1	16,8	65,1	18,1	71	88
AALTER	10,2	16,8	60,1	23,1	72	88
OOSTKAMP	13,8	15,9	61,6	22,6	72	87
SINT-KATELIJNE-WAVER	17,6	15,7	59,9	24,5	70	87
NEERPELT	9,4	14,7	67,1	18,3	75	78
ZUTENDAAL	19,5	10,8	62,6	26,7	80	76
OUD-HEVERLEE	23,3	13,5	55,0	31,5	80	93
SCHILDE	22,1	13,3	48,4	38,3	77	93
MEISE	29,7	12,6	55,1	32,3	80	88
SINT-MARTENS-LATEM	23,6	10,9	49,0	40,1	80	93
DE PINTE	22,1	10,2	57,9	31,9	80	95

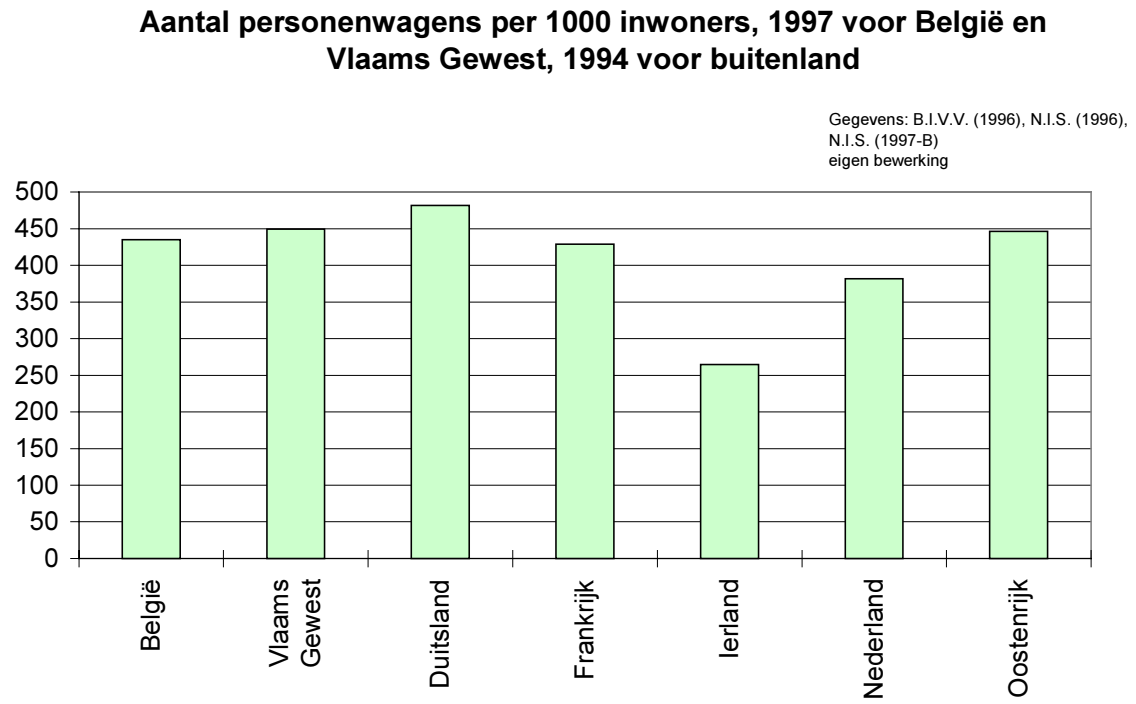
Figuur 33: evolutie personenautopark in België (vanaf 1994 geen voertuigen met handelaars- of proefrittenplaat)



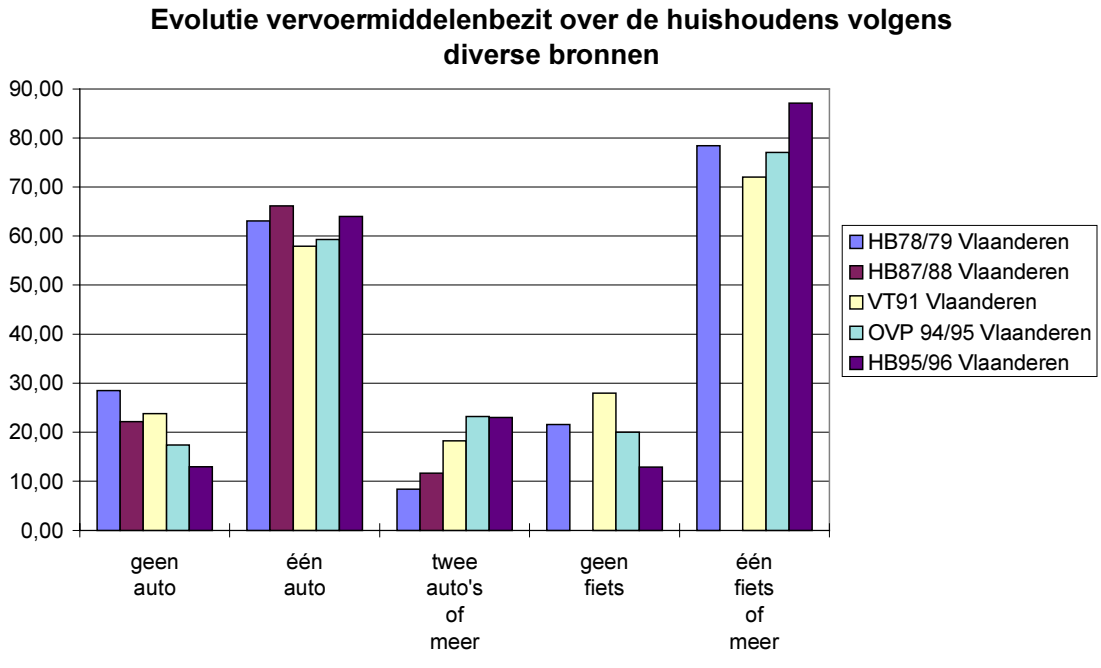
Figuur 34: aangroei personenwagenpark



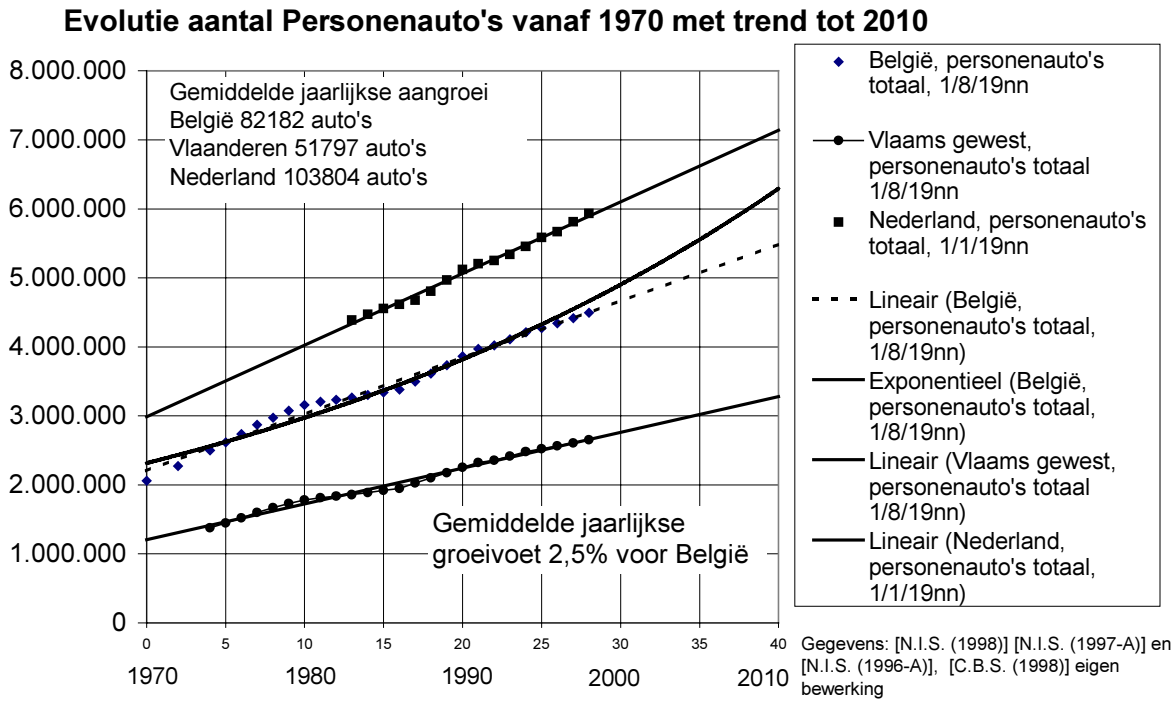
Figuur 35: aantal personenwagens per inwoner



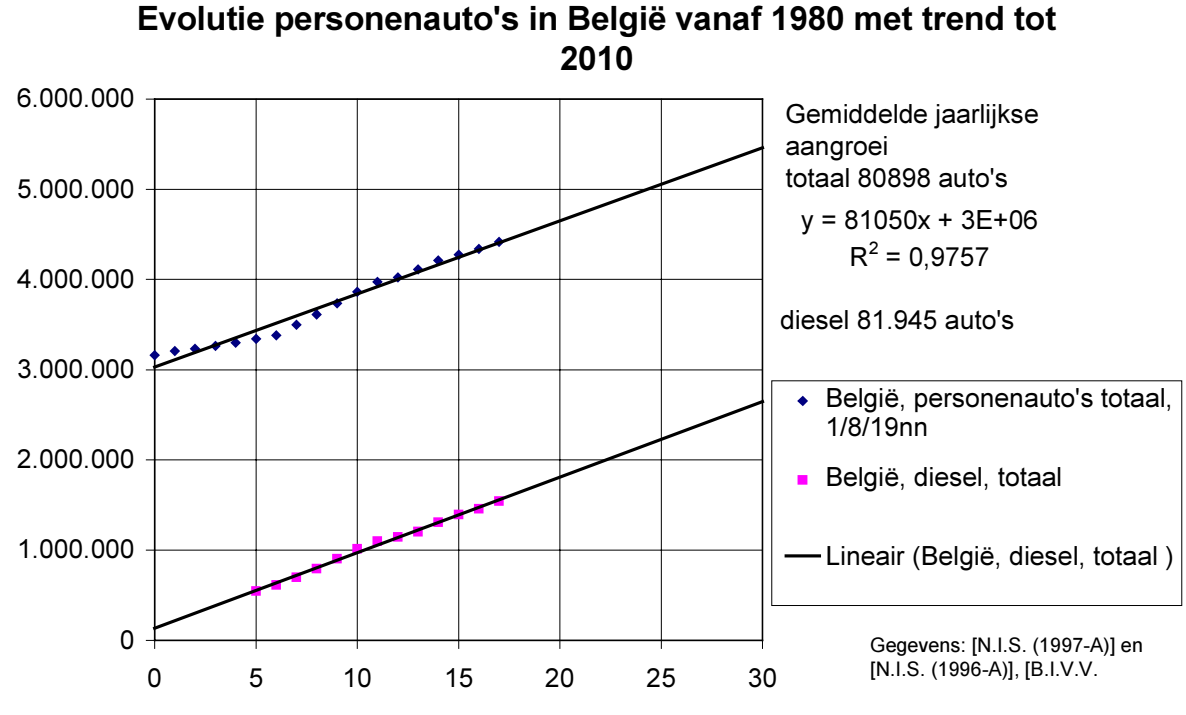
Figuur 36: evolutie verdeling vervoermiddelen over gezinnen



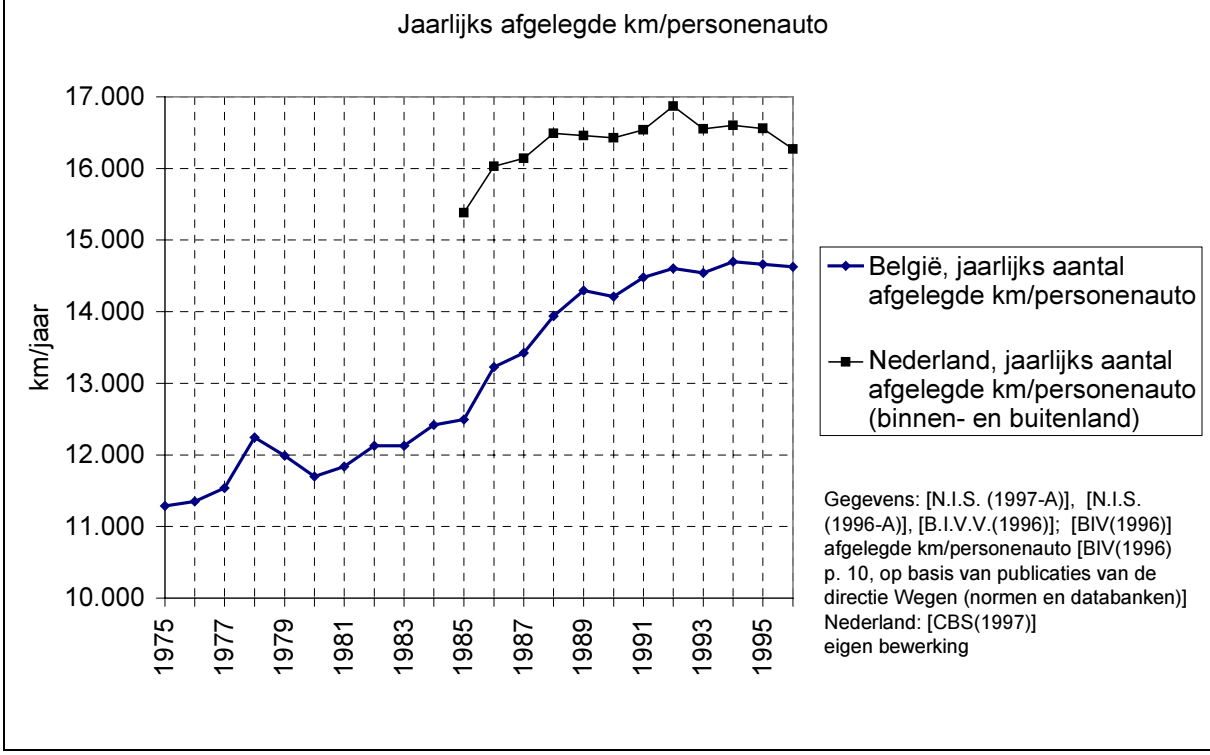
Figuur 37: evolutie personenwagenpark in België, Vlaams Gewest en Nederland



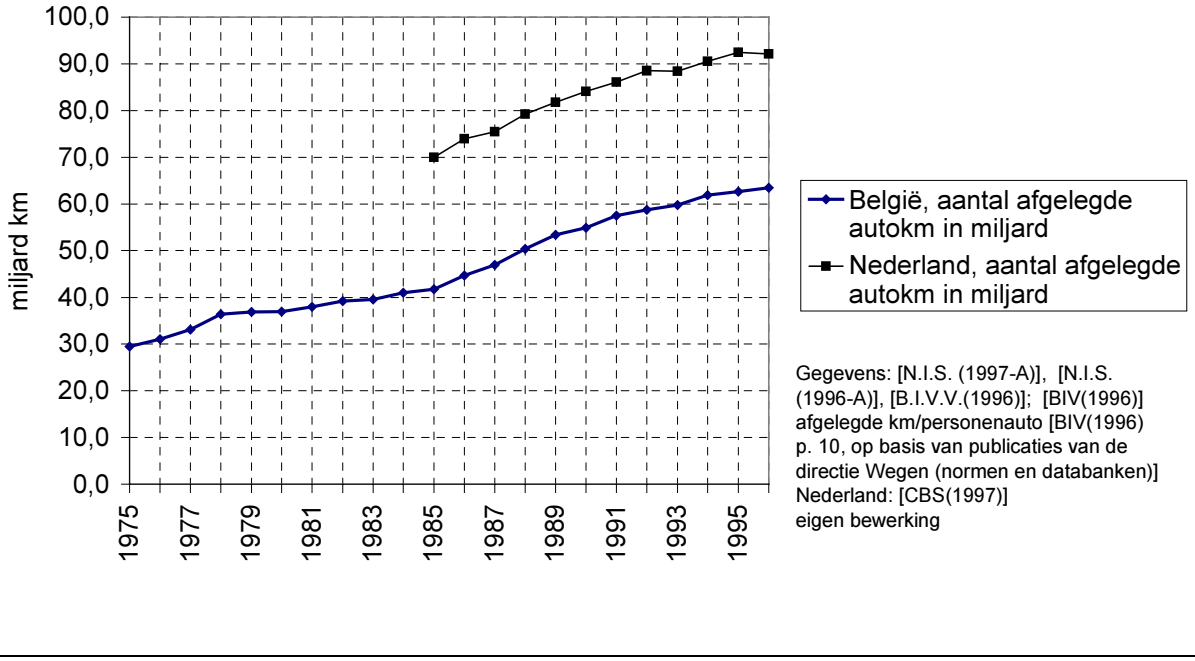
Figuur 38: evolutie totaal wagenpark en aandeel diesel in België



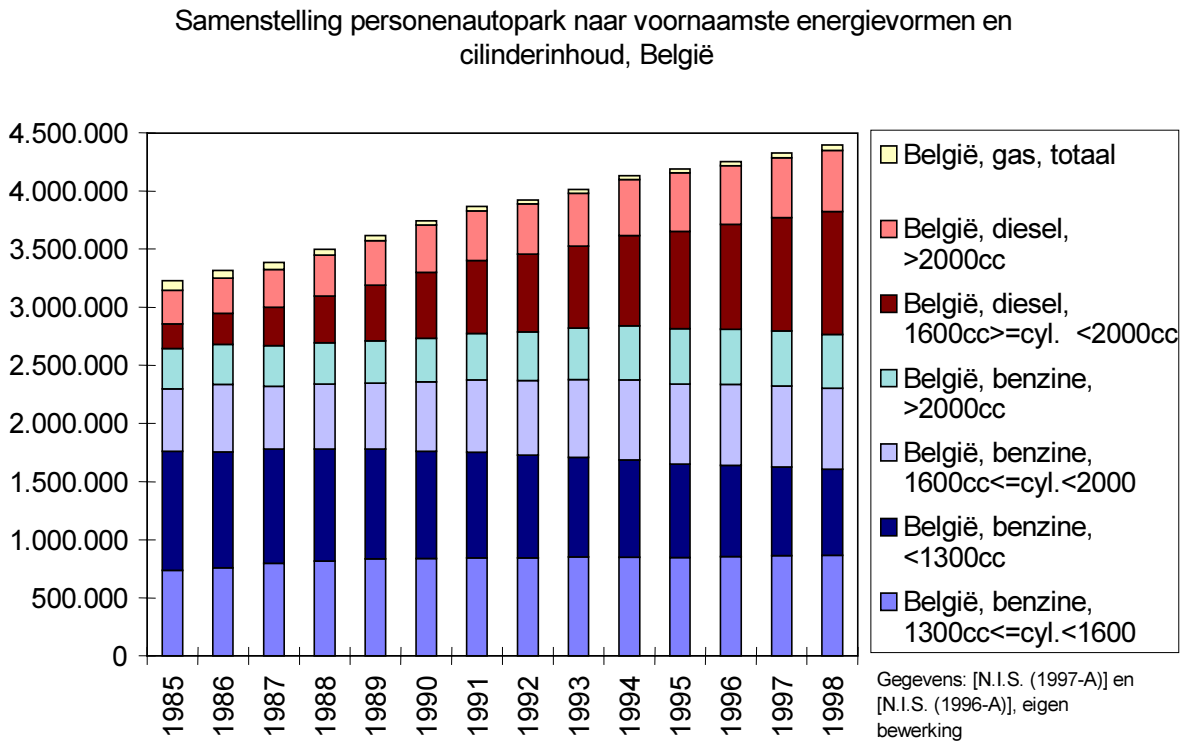
Figuur 39: evolutie aantal voertuigkm per voertuig in België en Nederland



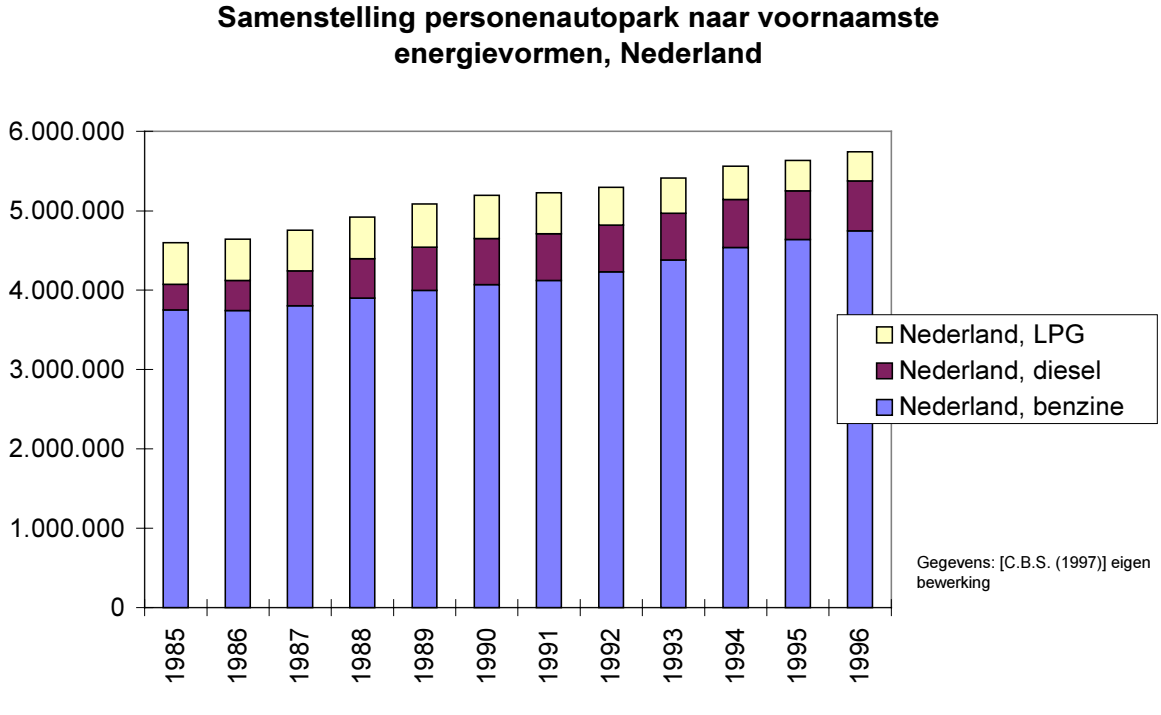
Figuur 40: evolutie totaal aantal afgelegde voertuigkm, personenauto's



Figuur 41: samenstelling personenautopark in België



Figuur 42: samenstelling personenautopark in België en Nederland, naar belangrijkste energiebron



5. VESTIGING VAN HUISHOUDENS

5.1 Bronnen

Gegevens omtrent de aard van woningen worden geleverd door :

– volkstellingen ;

– huishoudbudgetonderzoek.

5.2 Woningen

Uit de volkstelling 1991 [N.I.S. (1998-B) p.] komen volgende cijfers naar voor betreffende woningen van privé-huishoudens :

Tabel 17: aard van de woning in percent

		Rijk	Vlaanderen	Brussel	Wallonië
eengezinswoning	open	34,13	37,82	4,18	37,62
	halfopen	19,40	20,70	4,24	22,15
	gesloten	25,97	27,22	22,46	24,97
appartement	2woningen	2,28	1,17	3,43	3,82
	3-4 woningen	4,62	2,31	21,09	3,17
	5-9 woningen	4,43	3,93	13,00	2,48
	meer dan 9 woningen	8,54	6,66	30,61	4,50
ander		0,64	0,19	0,98	1,30

De situatie in Wallonië en Vlaanderen is gelijklopend. Brussel neemt een aparte positie in, als overwegend stedelijk gebied, met overwegend woningen in appartementen, terwijl in Vlaanderen en Wallonië duidelijk gekozen wordt voor de eengezinswoning, vooral in open bebouwing.

De schattingen van de budgetenquête houden wellicht een onderschatting in van het aantal appartementen. Het totaal aantal woningen in Vlaanderen zou immers gestegen zijn van 2.141.557 in 1991 naar 2.260.145, met een groei voor alle types en een daling van het aantal appartementen met 457.183 tot 318.206. Dit lijkt onwaarschijnlijk. Wellicht heeft men hier, zoals bij het onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, te maken met een te gering aandeel van sommige groepen binnen de enquête.

De evolutie werd niet verder onderzocht.

5.3 Keuze van vestigingsplaats en mobiliteit

Bij de maatschappelijke kosten komen een aantal aspecten niet of weinig aan bod komen. Ze zijn nog moeilijker te becijferen dan degene die courant genoemd worden (congestie, uitstoot, geluid, verkeersonveiligheid, infrastructuur). Het betreft onder meer ruimtebeslag en verschraling van autonome verplaatsingsmogelijkheden.

Gezinnen beginnen vrij jong met het aanschaffen van bouwgrond of een woning. Ze houden hierbij vaak te weinig rekening met de mogelijkheden betreffende mobiliteit die de plaats hen biedt, en worden bewust of onbewust beïnvloed door het maatschappelijk ideaal van een eigen woning in een groene omgeving. Vaak bouwen ze ook kwalitatief slecht. Met andere woorden, men bouwt waar en wat men op dat moment kan betalen of percipieert wat men kan betalen. Wat een dergelijke keuze op de langere termijn aan kosten inhoudt, op individueel vlak en op maatschappelijk vlak wordt niet beschouwd. Hierbij spelen verschillende elementen een rol voor wat betreft de individuele keuze :

– men beschikt over een gering investeringsvermogen en de investering en de hoogte van de afbetaling spelen een doorslaggevende rol bij de keuze van een vestigingsplaats ; transport is een probleem voor "later" ;

– men heeft geen of nog jonge kinderen, de gevolgen voor de kinderen worden vaak te kortzichtig geminimaliseerd, zowel in relatie met kosten als met ongemakken (lange busrit, gebrek aan autonomie, e.d.), in het bijzonder wanneer deze kinderen bijzondere zorgen behoeven ;

– men heeft een dubbel inkomen en twee wagens, waarvan bijvoorbeeld een firmawagen en de kosten van het individueel transport, worden als draaglijk ervaren, mede omdat de externe kosten niet worden aangerekend ;

– er bestaat een zekere krapte op de huurmarkt waardoor men moeilijk een degelijke huurwoning vindt ;

– men heeft een geringe woonervaring opgebouwd, alvorens men bouwt of koopt ;

– woningtypes die geschikt zijn voor een modern leefpatroon zijn in te geringe mate voorhanden in een voor mobiliteit gunstiger omgeving, bijvoorbeeld in de stedelijk kernen ;

Hierbij komt dat vanuit de overheid verkeerde signalen worden gegeven, zoals in een ander deel van de tekst wordt aangegeven, de werkelijke kost van mobiliteit wordt niet aangerekend.

Deze individuele keuzen worden weerspiegeld in de geografische differentiatie naar inkomen bij het huren of kopen van een woning, afhankelijk van de kwaliteit van het aanbod van transport op een plek. Vlaams Brabant en Brussel kunnen hierbij als voorbeeld dienen.

Wonen in Brussel zelf wordt gewoonlijk als weinig aantrekkelijk ervaren, omwille van verschillende factoren, onder meer het gebrek aan groen. De directe omgeving van Brussel wordt ingenomen door welstellenden, ze hebben een goede verkeersontsluiting zowel met de auto als met openbaar vervoer. Momenteel strekt deze zone zich naar het oosten uit tot Leuven. Van hieruit bereikt men Brussel ook binnen het uur per trein, bus of weg. De woonkost in Leuven wordt, net zoals in de Brusselse rand te hoog voor de modale burger, die zijn woongeluk zoekt in een woning in het groen. Deze zoekt een woning of bouwgrond, bijvoorbeeld verder in het Hageland, die hij wel als betaalbaar ervaart, maar die ongunstiger gelegen is in relatie tot verplaatsingen. Dit kan zowel een verplaatsing naar Brussel zelf zijn, als een verplaatsing naar Leuven, waar de vestiging in de omgeving van de arbeidsplaats niet meer mogelijk is.

Resultante van deze evolutie is een grotere maatschappelijke en individuele kost voor verplaatsingen.

Eén van de aspecten hierbij is de honkvastheid. Deze wordt in de hand gewerkt door de hoge lasten bij verkoop van een woning. Hierdoor blijven mensen wonen in woningen die hun behoeften niet echt weerspiegelen, of die beter tegemoet komen aan de behoeften van anderen.

De ontwikkelingen betreffende de vestigingsplaatskeuze van gezinnen en activiteiten leiden tot een verschralen van de autonome verplaatsingsmogelijkheden van :

– kinderen ;

– ouderen (70+) ;

– mensen zonder auto of rijbewijs ;

– mensen met een handicap ;

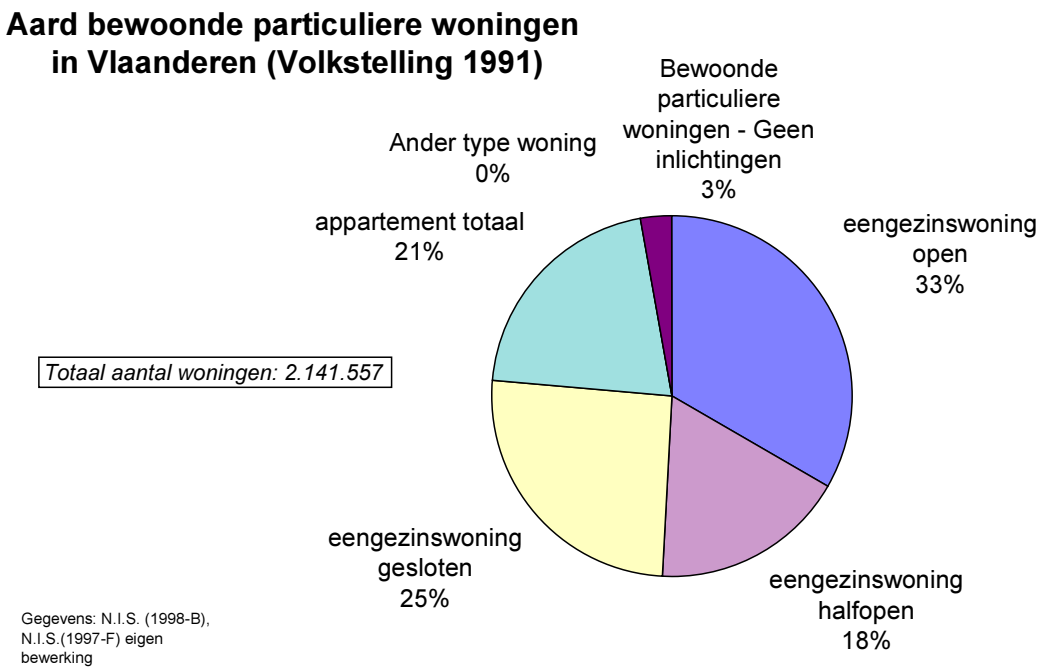
– ….

Wanneer zij op door de auto ontsloten plaatsen wonen, terwijl zijzelf van andere modi afhangen voor hun verplaatsingen, worden zij sterk afhankelijk van anderen voor hun mobiliteit. Vaak houdt dit lange verplaatsingstijden in, bijvoorbeeld voor kinderen heen en terug naar school met de bus.

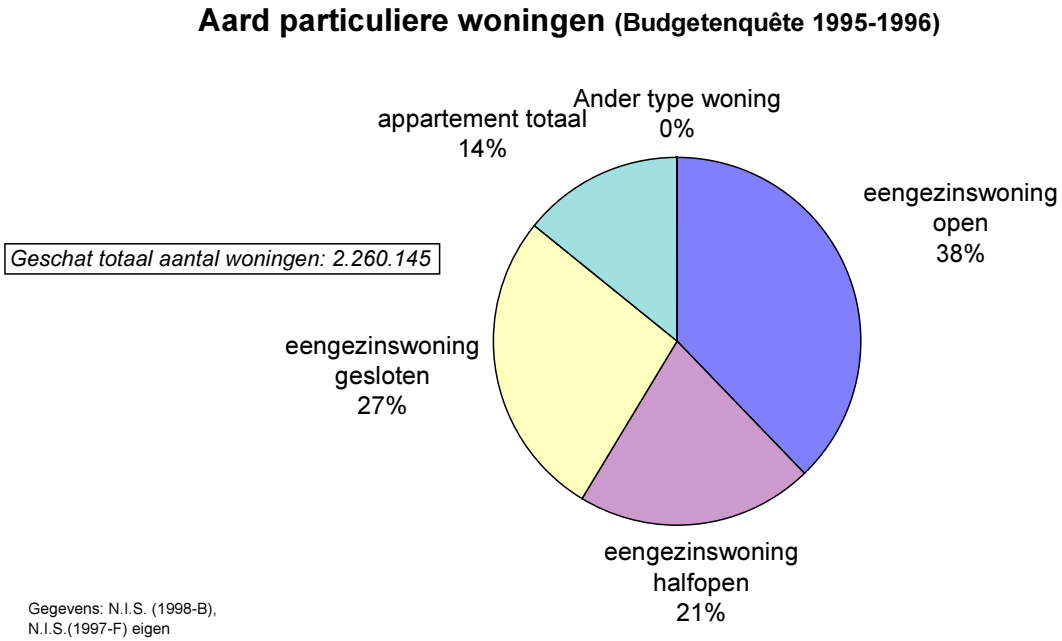
Ze leidt ook tot een verschraling van de mogelijke activiteiten van deze personen die zich op een plaats vestigen waar automobiliteit niet vereist is en de andere modi beter vertegenwoordigd zijn. Ze moeten vaak vaststellen dat de bereikbaarheid van de activiteiten waaraan ze willen deelnemen (winkelen, werk, onderwijs, recreatie, beurs, enzoverder) een autobereikbaarheid is geworden, waardoor ze moeilijkheden hebben om de gewenste activiteiten te ontplooien, gebruik makend van de modi die ter hun beschikking staan.

5.4 Gegevens

Figuur 43: woningen privé-huishoudens volgens de volkstelling 1991, Vlaanderen



Figuur 44: schatting aard woningen privé-huishoudens huishoudbudgetonderzoek 1995/1996



6. BEVOLKING, HUISHOUDENS EN ACTIEVE BEVOLKING

6.1 Algemeen

De vraag naar mobiliteit hangt onder meer af van een aantal demografische, economische en sociale factoren, die een relatie hebben met elkaar :

– totale bevolking en samenstelling van de bevolking naar leeftijd, opleiding, enzoverder ;

– aantal huishoudens en samenstelling van het aantal huishoudens, onder meer naar aantal personen, inkomen, sociaal statuut, enzoverder ;

– activiteitsgraad van de bevolking en tewerkstelling.

Het is daarom goed rekening te houden met bestaande evoluties en prognoses, op deze gebieden. De betrouwbaarheid van prognoses hangt af van het onderwerp en de waarde van de voorspelling neemt af met de termijn waarvoor ze gedaan wordt.

De prognoses betreffende bevolking zijn de meest betrouwbare, aangezien demografie in wezen een lange termijn wetenschap is. De prognoses door

het Nationaal Instituut voor de Statistiek, met tijdshorizon 1995-2050 worden hier besproken. Met name de evolutie van de vruchtbaarheid en de migraties vormen een probleem voor de lange termijnvoorspellingen, aangezien ze sterk maatschappelijk bepaald worden.

In het RSV worden prognoses gemaakt die voor de bevolking gebaseerd zijn op de prognoses van het N.I.S. uit 1992 en voor de huishoudens op vier mogelijke scenario's. Beide prognoses schijnen de werkelijke evolutie te overschatten. Er worden eveneens prognoses voor de actieve bevolking aangegeven.

De cijfergegevens betreffen Vlaanderen, tenzij anders vermeld.

6.2 Bevolking

6.2.1 Bronnen

De bronnen betreffende de evolutie van de bevolking betreffen :

– Bevolkingsvooruitzichten, opgesteld door het N.I.S. [N.I.S. (1995-B)] ;

– Prognoses, opgesteld in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

6.2.2 Evolutie

Bij de eerste volkstelling (1846) telde België 4,3 miljoen inwoners. In 1947 was de bevolking bijna verdubbeld. Tot 1970 steeg de bevolking met nog ruim 1 miljoen. Nadien zwakte de groei af, en bedroeg de totale jaarlijkse toename van de bevolking voor België 13.000 personen over de periode 1981-1991. De evolutie in de gewesten is verschillend. De aangroei in Vlaanderen voor 1991, bedroeg 26.000 personen ; in het Brussels Gewest -3.000 personen ; in 1996 respectievelijk 16.000 en -2.000. De evolutie is hoofdzakelijk te wijten aan migratie.

6.2.3 Algemene Prognose N.I.S. 1995

In [N.I.S. (1995-B)] wordt met betrekking tot de bevolkingsvooruitzichten gewerkt met een centraal scenario, waarvan men kan aannemen dat het op korte termijn een voorspelling van de bevolking weergeeft, en een centraal scenario dat op langere termijn, bevolkingsvooruitzichten geeft. Alternatieve scenario's geven marges aan waarbinnen de bevolking zich waarschijnlijk zal situeren en gelden als grenzen voor de waarschijnlijke evolutie. De combinatie van veronderstellingen betreffende levensverwachting, vruchtbaarheid, immigratie vanuit het buitenland en interne migratie leveren in totaal elf scenario's op, van minimale tot maximale verwachtingen. Er wordt ook een scenario berekend zonder migratie.

Voor de totale bevolking in België :

– 10,131 miljoen op 1.1.1995 ;

– verwacht men met het centraal scenario in 2020 een maximum met 10,338 miljoen ;

– en nadien een terugloop tot 9,983 miljoen in 2051.

In de prognoses van 1992 zag men eveneens een klokvormige curve voor België. De top kwam evenwel later (2029) en lag hoger (10,582) dan voor de prognoses uit 1995. [N.I.S. (1995-B) p. 85] In het centraal scenario heeft Brussel een dalende bevolkingscurve, en vertoont Wallonië een stijging tot 2030.

Voor Vlaanderen stelt het centrale scenario een klokvormige evolutie voorop, die zijn maximum bereikt in 2013 met 6,019 miljoen inwoners. Volgens het minimaal scenario wordt de top reeds bereikt in 2003, met 5, 935 miljoen inwoners. Met het maximaal scenario blijft de bevolking groeien.

De bevolking groeide in 1993 met 22.000 eenheden, in 1998 is de verwachte groei 15.000 en in 2003 9.000.

6.2.4 Algemene Prognose RSV

Aangezien de prognoses van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gebaseerd zijn op de prognoses van 1992 bevatten ook zij een overschatting van de groei van de bevolking, wat met de cijfers van 1997 reeds kan vastgesteld worden. De voorspelde waarde is 5.934.626 en de werkelijke waarde 5.899.316.

6.2.5 Samenstelling van de bevolking

Hoewel volgens het centrale scenario de bevolking in 2032 even groot is als in 1998, heeft ze een totaal andere leeftijdsopbouw. Ontgroening en vergrijzing zetten door : het aantal jongeren neemt af, en het aantal ouderen neemt toe.

In 2005 zijn er evenveel mensen jonger dan 20 als mensen van 60 jaar en ouder. Binnen de groep ouderen neemt het aantal hoogbejaarden toe. De groep tussen 20 en 60 stijgt tot 2005 en neemt dan af.

6.3 Huishoudens

6.3.1 Bronnen

De geraadpleegde bronnen betreffende huishoudens zijn :

– volkstelling, om de tien jaar ;

– rijksregistergegevens, jaarlijks 1 januari.

In [N.I.S. (1997-E)] zijn de gegevens van het Rijksregister opgenomen van 1990 tot 1997, evenals de gegevens van de volkstelling uit 1991. Voor 1991 geeft het rijksregister een overschatting van het aantal alleenstaanden met ongeveer 5%, waardoor ten opzichte van de volkstelling 1% meer huishoudens geteld worden. Dit verschil is groter in de stedelijke gebieden en bedraagt voor Antwerpen 8%. De vergelijkbaarheid tussen de gegevens onderling is hierdoor beperkt. De gegevens in het rijksregister wijken dus af van de feitelijke toestand, zoals geregistreerd in de volkstelling.

6.3.2 Evolutie 1970-1991

Op basis van de gegevens van de volkstellingen van 1970, 1981 en 1991 stelt men in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een toename vast van het aantal gezinnen met 29% van 1,7 miljoen tot 2,2 miljoen. Over deze periode is de groei te vinden in het aantal eenpersoonsgezinnen, die meer dan verdubbelen in aantal, met een relatief sterkere groei voor de mannen (160%). Het aantal meerpersoonsgezinnen met een vrouw als referentiepersoon stijgt met 70%, het aantal "klassieke" meerpersoonsgezinnen met een man als referentiepersoon stijgt trager dan gemiddeld met 11%. [Ministerie van deVlaamse Gemeenschap (1998)]

Tabel 18: evolutie gezinnen 1970-1991 [Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (1998)]

Volkstellinggegevens	**gemiddelde jaarlijkse aangroei**	**index**
gezinnen, totaal	**24000**	**129**
één persoon	14000	220
waarvan man	6400	259
waarvan vrouw	7300	199
meerdere personen	10200	115
waarvan referentiepersoon man	7200	111
waarvan referentiepersoon vrouw	3000	170

Verschillende maatschappelijke tendensen zijn hierbij te onderkennen. Versnippering van gezinnen, zelfstandig wonen van nooit-gehuwden en vergrijzende gezinnen die langer zelfstandig blijven. Langer studeren en de jobonzekerheid laten jongeren langer thuis wonen, in de tweede helft van de periode dan in de eerste helft. (RSV)

6.3.3 Evolutie 1990-1997

Over de periode 1990-1997 ziet men, op basis van de rijksregistergegevens een gelijkaardige evolutie, als in de periode 1970-1991. Het aantal huishoudens groeit minder regelmatig aan dan de totale bevolking. De gemiddelde jaarlijkse aangroei over de periode 1992 tot 1997 bedroeg 17.734 eenheden, van 2,25 tot 2,33 miljoen. [N.I.S. (1997-E)]

Naast de toename van het aantal huishoudens is er uiteraard ook een evolutie naar de aard van de gezinnen.

Tabel 19: evolutie samenstelling huishoudens, 1990-1997

Rijksregistergegevens	**gemiddelde jaarlijkse aangroei**	**index**
private huishoudens, totaal	**19.759**	**106**
één persoon	10.126	113
waarvan man	6.191	119
waarvan vrouw	3.935	109
twee personen	12.280	113
drie personen	-1.041	98
vier personen	78	100
vijf en meer personen	-1.683	94

De kleine huishoudens nemen het sterkst toe in aantal, waarbij vooral het stijgend aantal alleenstaande mannen in het oog springt. De grotere huishoudens nemen vrij sterk af. Huishoudens met drie en vier personen bekleden een middenpositie.

De gezinsverdunning houdt aan. Waar de huishoudens in 1991 nog gemiddeld 2,59 personen telden bedraagt dit in 1997 2,52, een daling van 0,01 per jaar. [N.I.S. (1997-E)]

6.3.4 Ruimtelijke spreiding

Deze algemene gegevens verbergen sterke ruimtelijke verschillen. In de grote steden ligt de gemiddelde gezinsgrootte lager dan het gemiddelde. Dit wordt weerspiegeld in de samenstelling van de huishoudens. Ter illustratie werden Antwerpen en Aalter vergeleken. In de grootstad bedraagt het aantal gezinnen met ten hoogste twee personen driekwart van het aantal gezinnen, in Aalter, een gemeente in het buitengebied, slechts de helft.

6.3.5 Prognose Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, worden drie prognoses naast elkaar gelegd, waarin een zwakke tot sterke groei wordt vooropgesteld. Voor 1997 geeft dit een waarde tussen 2.338.019 en 2.419.814, waar de werkelijke waarde ligt op 2.333.799. De scenario's geven dus alle een te groot aantal. Op basis van de toenmalige gegevens, wordt in het Structuurplan geopteerd voor het derde scenario. Aangezien het eerste scenario beter aanleunt bij de werkelijkheid, zal hier verder dit scenario beschouwd worden.

Tussen 1997 en 2002 geeft dit een gemiddelde jaarlijkse aangroei van 13.800 eenheden en tussen 2002 en 2007 van 10.810 eenheden.

6.3.6 Figuren

6.4 Actieve bevolking

6.4.1 Bronnen

Bronnen zijn :

– Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ;

– Volkstellingen N.I.S., 1947-1991 ;

– Ramingen van het Ministerie voor Arbeid en Tewerkstelling.

6.4.2 Algemene evolutie van 1947 tot 1991 en prognoses

In de evolutie van de actieve bevolking in België sinds 1947 zijn verschillende tendensen te onderscheiden :

– gestage daling van het aantal beroepsactieve mannen ; over de periode 1981-1991 met gemiddeld 12.500 personen per jaar ;

– gestage toename van het aantal beroepsactieve vrouwen ; over de periode 1981-1991 met 32.650 personen per jaar ;

– tot 1970 een toename van het aantal niet-actieve vrouwen en nadien een afname ; over de periode 1981-1991 met 26.300 personen per jaar ;

– een toename van het aantal niet-actieve mannen ; over de periode 1981-1991 met 18.900 personen per jaar.

De evolutie heeft te maken met een verhoging van de activiteitsgraad bij de vrouwen, langer schoollopen en vervroegde uittreding. De toename van het aantal actieven gaat niet gepaard met een even grote toename van de tewerkstelling, waardoor ook de werkloosheid sterk toenam.

De prognoses van het N.I.S. op basis van de bevolkingsprognoses voor België van 1992, die een overschatting van de bevolking inhouden, rekenen op een verdere daling van de mannelijke beroepsbevolking en een stijging van de vrouwelijke beroepsbevolking tot ten hoogste 1998.

Naast deze afvlakking in de curve van de totale actieve bevolking, geldt ook een verandering in de gemiddelde leeftijd van de actieve bevolking, die steeds hoger komt te liggen.

6.4.3 Tewerkstelling en sectoren

Hoewel de totale tewerkstelling tussen 1970 en 1992 netto slechts met 100.000 aangroeide, is er een totale verschuiving tussen de aard van de sectoren van 1.200.000 eenheden. (Gegevens MTA) In de tertiaire sector, waaronder ook de overheid, neemt de tewerkstelling sterk toe, en dit is vooral een vrouwelijke toename. In de secundaire en primaire sector neemt de tewerkstelling af.

Tabel 20: evolutie tewerkstelling in sectoren (MTA)

	man, primair	man, secundair	man, tertiair	vrouw, primair	vrouw, secundair	vrouw, tertiair	totaal, primair	totaal, secundair	totaal, tertiair
1970	136.709	1.226.250	1.111.080	40.292	309.056	817.809	177.001	1.535.306	1.928.889
1980	90.226	1.035.336	1.284.132	25.430	234.337	1.030.702	115.656	1.269.673	2.314.834
1990	73.811	852.340	1.342.030	26.202	203.725	1.265.992	100.013	1.056.065	2.608.022
1992	68.424	837.669	1.329.857	26.437	195.090	1.295.612	94.861	1.032.759	2.625.469
1970%	5,5	49,6	44,9	3,5	26,5	70,1	4,9	42,2	53,0
1980%	3,7	43,0	53,3	2,0	18,2	79,9	3,1	34,3	62,6
1990%	3,3	37,6	59,2	1,8	13,6	84,6	2,7	28,1	69,3
1992%	3,1	37,5	59,5	1,7	12,9	85,4	2,5	27,5	70,0

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden twee prognoses voorgesteld, een met minimaal ruimtegebruik, waarbij het aandeel van de tewerkstelling in de tertiaire sector, profit en non-profit, blijft toenemen, zoals in het verleden, van respectievelijk 31 en 32 % in 1991 tot 39 en 36 % in 2007 en een andere met een maximaal ruimtegebruik, waarbij deze evolutie bevroren wordt op de situatie van 1991.Voor de minimale prognose verwacht men een afname van de actieve bevolking vanaf 1997, in het andere geval, een toename evenwel, steeds verzwakkend tot 2007.

6.5 Mogelijke gevolgen voor mobiliteit

De consequenties voor mobiliteit kunnen ondermeer zijn (ceteris paribus) :

– door verwachte toename bevolking, stijging van de vraag naar mobiliteit tot ten minste 2003, evenwel aan een steeds trager tempo ;

– door daling van aantal jongeren, een dalend aantal woon-schoolverplaatsingen ;

– door de evolutie van klasse tussen 20 en 60, waartoe de recruteringsbevolking behoort (18-65), een toename woon-werkverplaatsingen tot 2005 en nadien een afname ; door de kleinere recruteringsbevolking kan het ook zijn dat mensen langer zullen werken en dat de actieve bevolking niet echt verkleint ;

– door stijging van het aantal ouderen een stijgend aantal recreatieve en sociale verplaatsingen, die door de grotere motorisatiegraad van

huidige generaties meer en meer autogebonden zullen worden ;

– door toename aantal hoogbejaarden en daling van het aantal jongeren, stijgend aantal verplaatsingen als chauffeur voor ouderen, en dalend aantal voor kinderen ;

– de toename van het aantal gezinnen werkt enerzijds het autobezit in de hand, anderzijds stelt men vast dat dit autobezit bij kleinere gezinnen lager ligt en is er door de gezinsverdunning dus een tegenovergestelde tendens te verwachten ; een terugkeer naar de stad sluit hierbij aan ; de betaalbaarheid van een vervoermiddel speelt hier een rol ;

– groeiend belang van openbaar vervoer en ruimtelijke nabijheid door het verouderen van de bevolking ;

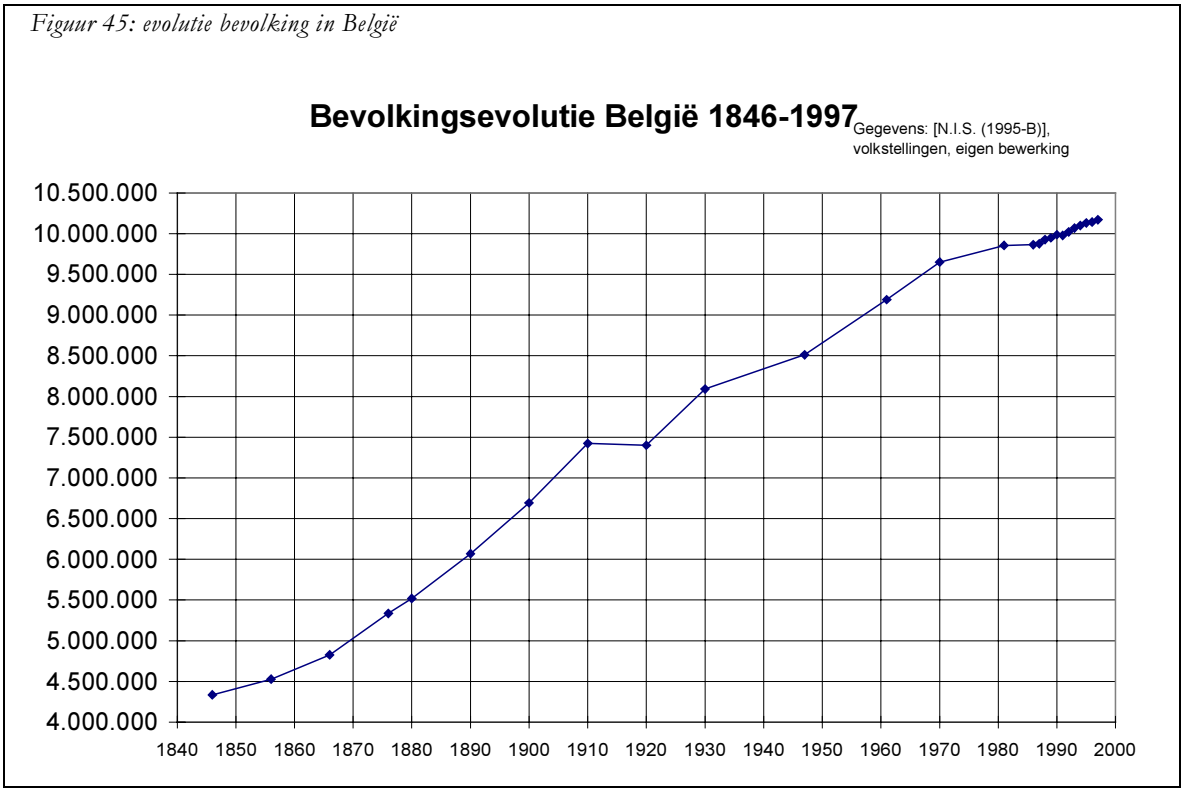
– door de evolutie binnen de sectoren van tewerkstelling, enerzijds een verder verminderen van de landbouw, waar geen woon-werkverkeer is, anderzijds een aangroei van de tertiaire sector, waar de mogelijkheden voor telewerk meer voor de hand liggen.

De consequenties van de veroudering van de bevolking moet in een ruimer sociaal-economisch kader bekeken worden : dalende productiviteit, toenemende arbeidsongeschiktheid, afnemende arbeidsmobiliteit, verminderde expansiemogelijkheden, veranderend consumptiepatroon, verlies aan dynamiek, toenemende lasten voor een kleiner wordende groep actieven, enzoverder.

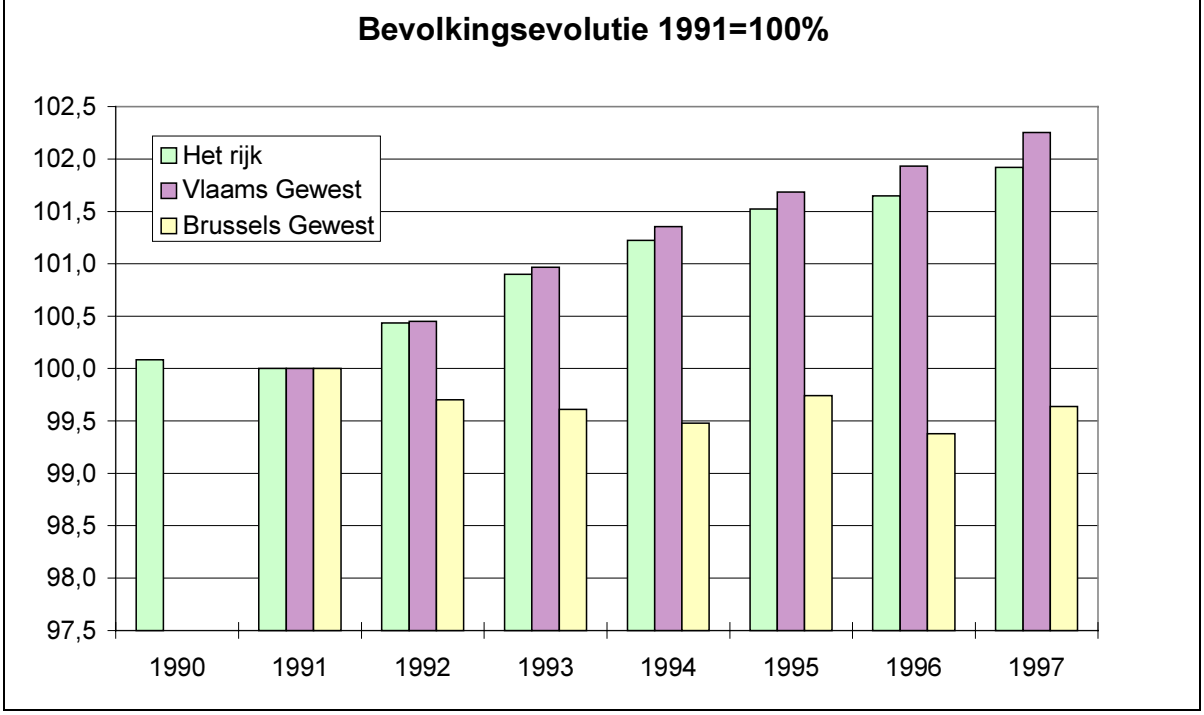
Met andere woorden, momenteel beleven we een periode waarin de groep personen van de middenleeftijd, degenen die een woning verwerven, die één of twee auto's bezitten, e.d. groot is in omvang door de invloed van de babyboom uit de jaren '50. Over twintig jaar zal deze situatie sterk veranderd zijn. Aangezien maatregelen betreffende mobiliteit vaak op lange termijn gericht zijn, moet met deze evoluties rekening gehouden worden ; evenals met de verminderde draagkracht in de toekomst.

6.6 Gegevens

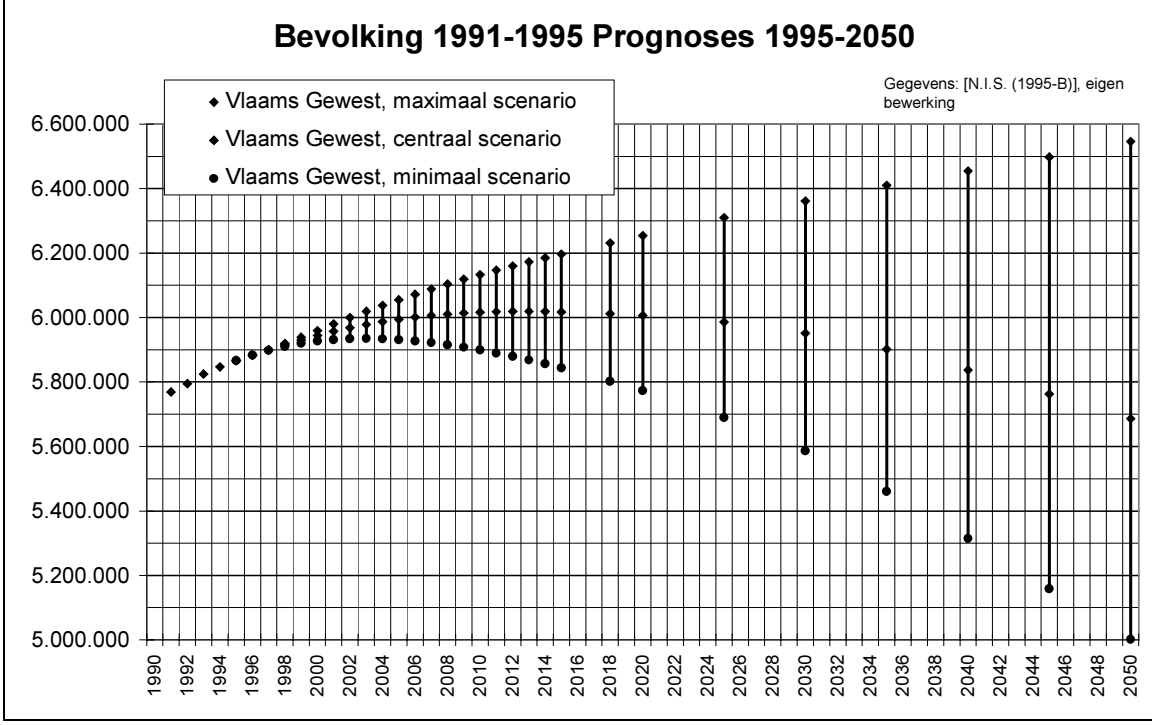
Figuur 45: evolutie bevolking in België



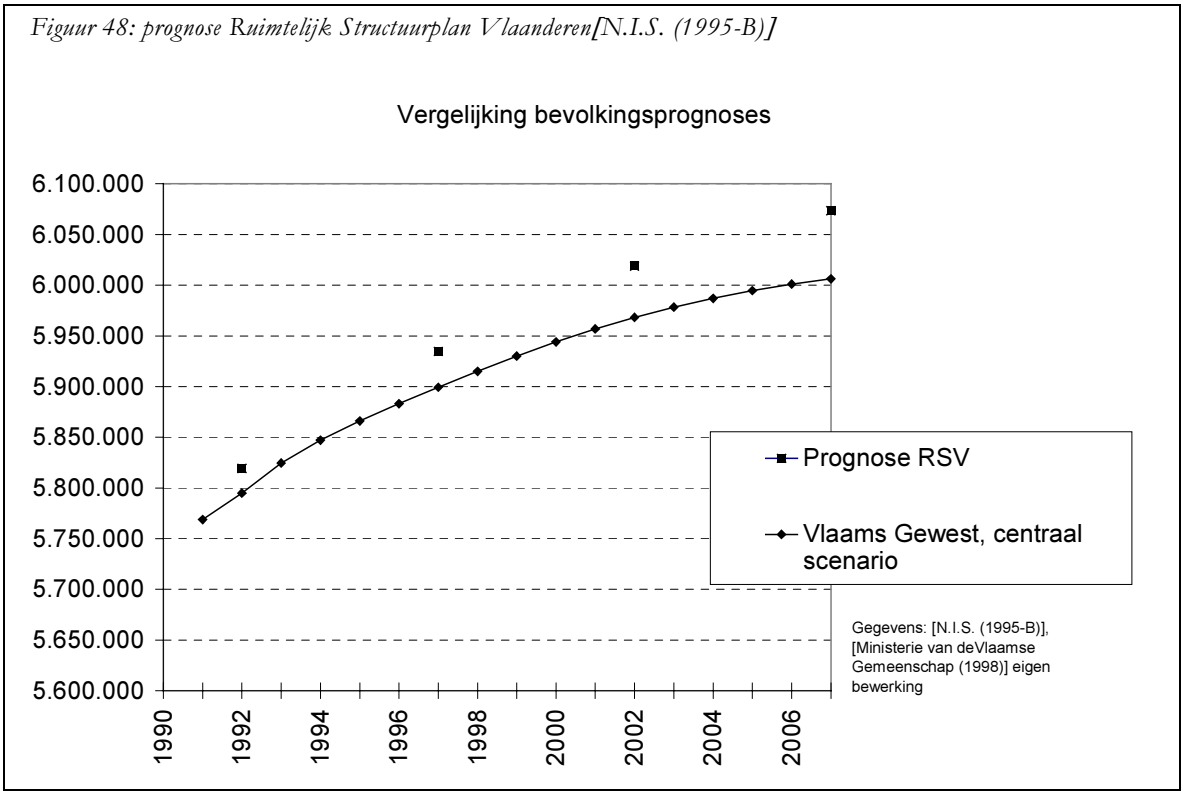
Figuur 46: vergelijking bevolkingsevolutie België, Vlaanderen, Brussel



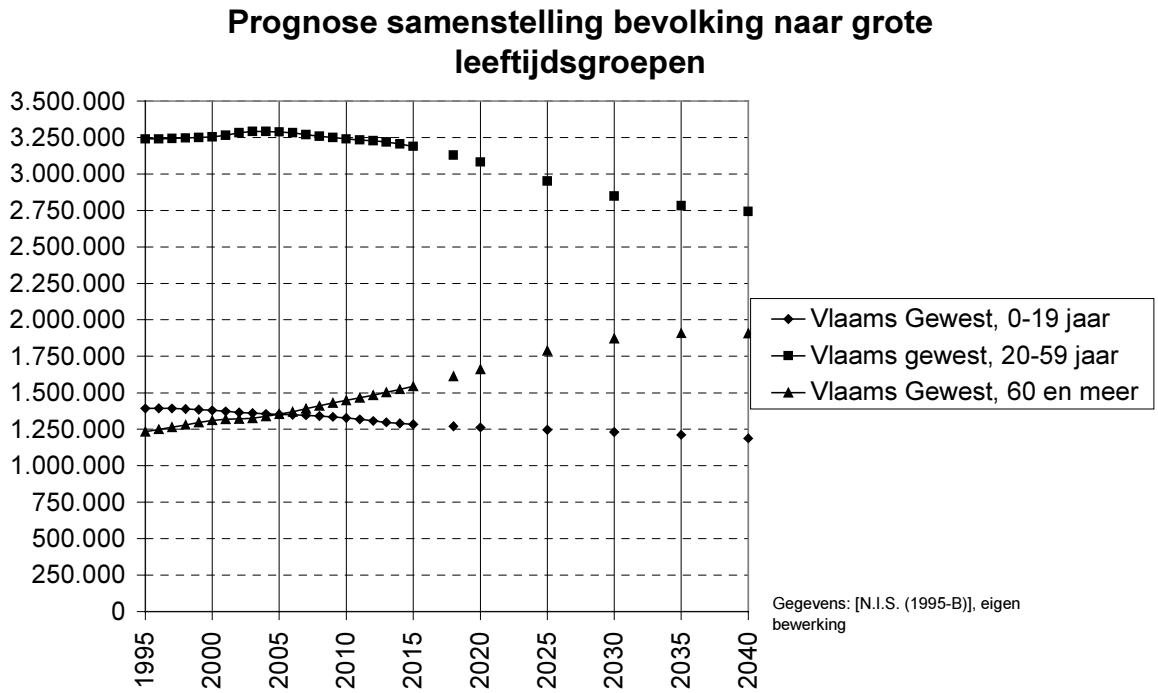
Figuur 47: prognose bevolking[N.I.S. (1995-B)]



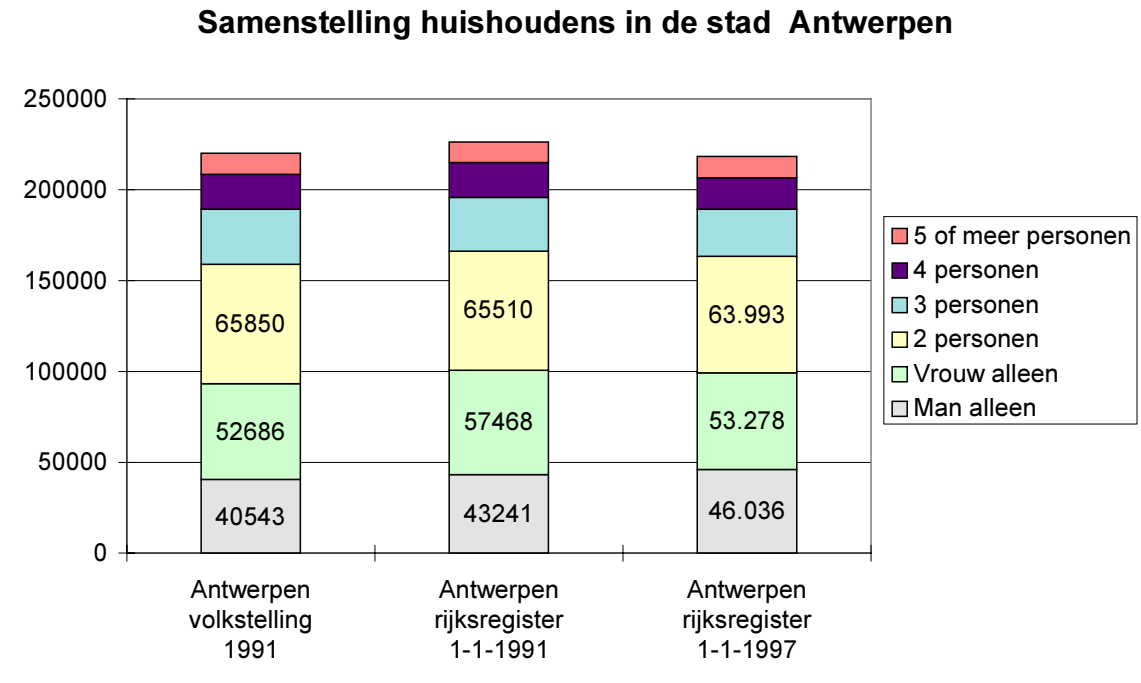
Figuur 48: prognose Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen[N.I.S. (1995-B)]



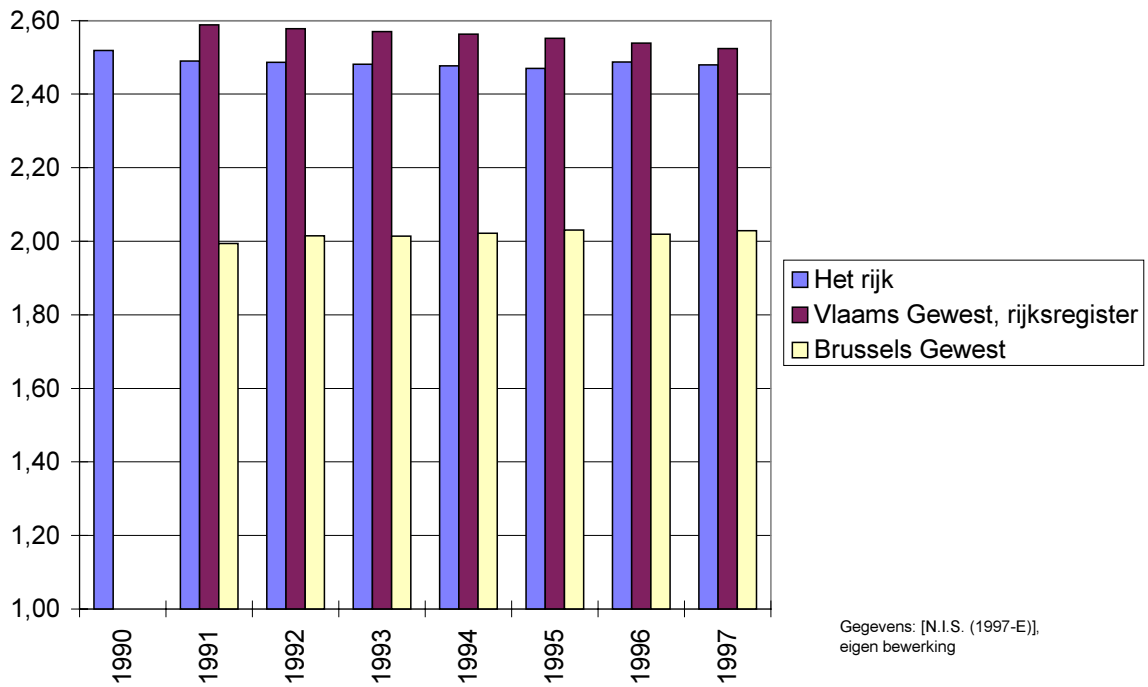
Figuur 49: samenstelling van de bevolking naar grote leeftijdsgroepen



Figuur 50: aard huishoudens Antwerpen [N.I.S. (1997-E)]



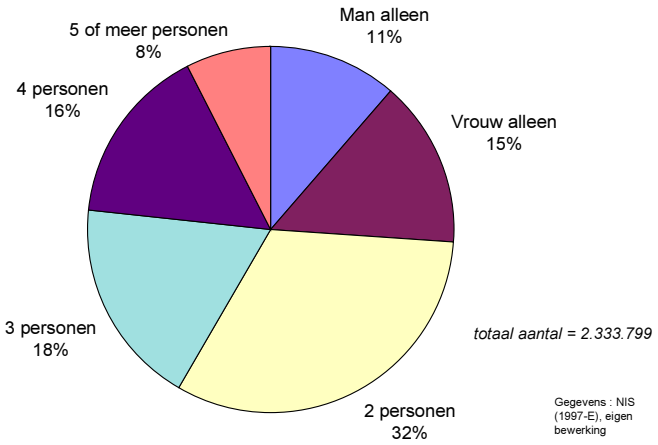
Figuur 51: gemiddelde gezinsgrootte



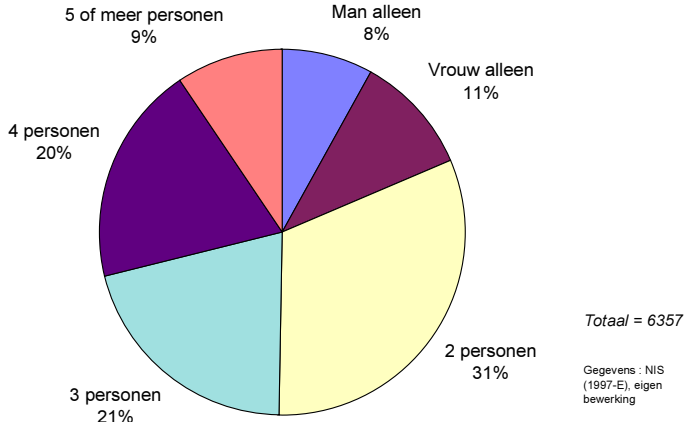
Gegevens: [N.I.S. (1997-E)], eigen bewerking

Figuur 52: vergelijking samenstelling huishoudens, Vlaanderen, stedelijk gebied, buitengebied

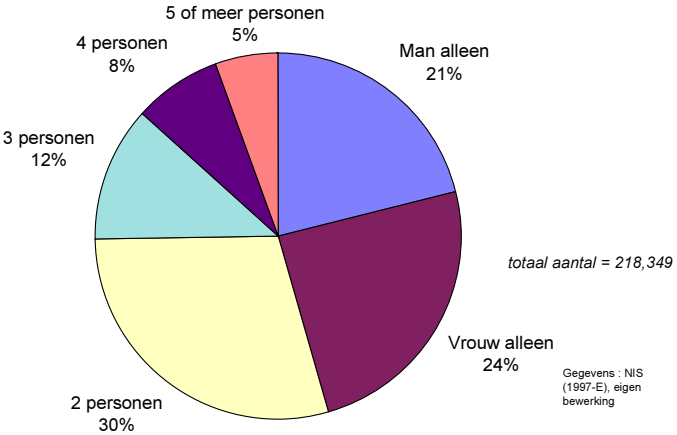
Vlaams Gewest 1-1-1997



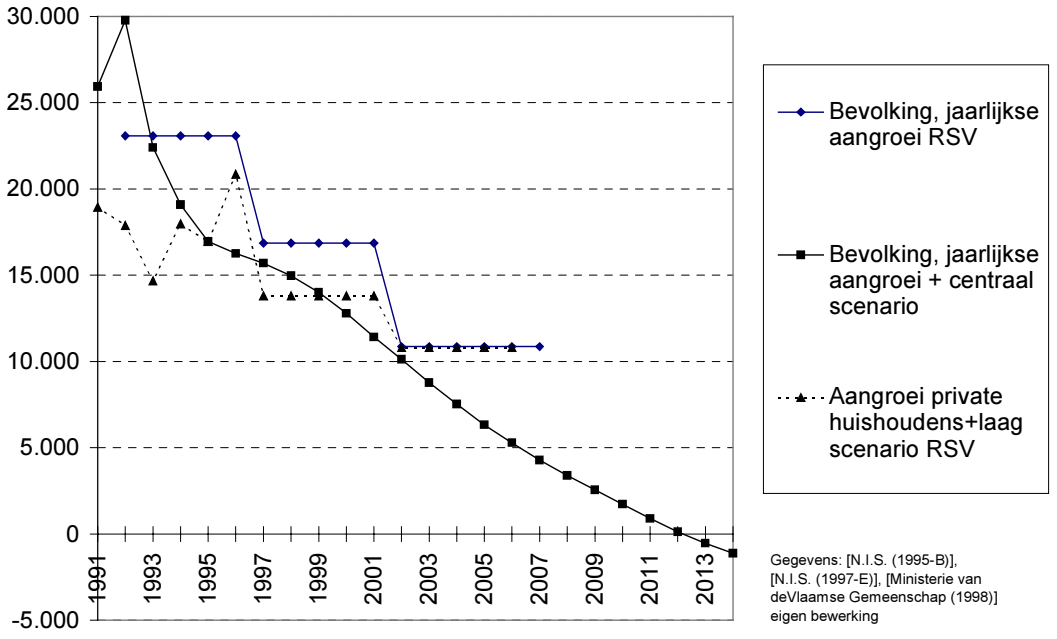
Aalter, 1-1-1997, samenstelling huishoudens



Antwerpen, 1-1-1997, samenstelling huishoudens

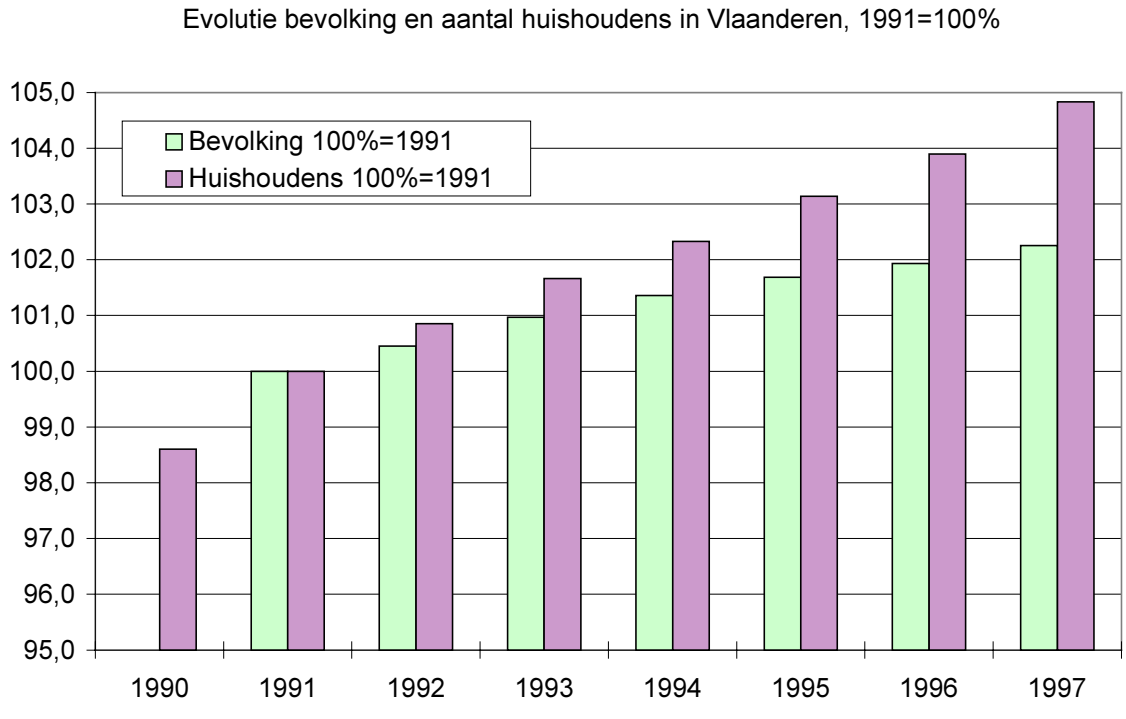


Figuur 53: jaarlijkse groei bevolking, huishoudens, prognoses

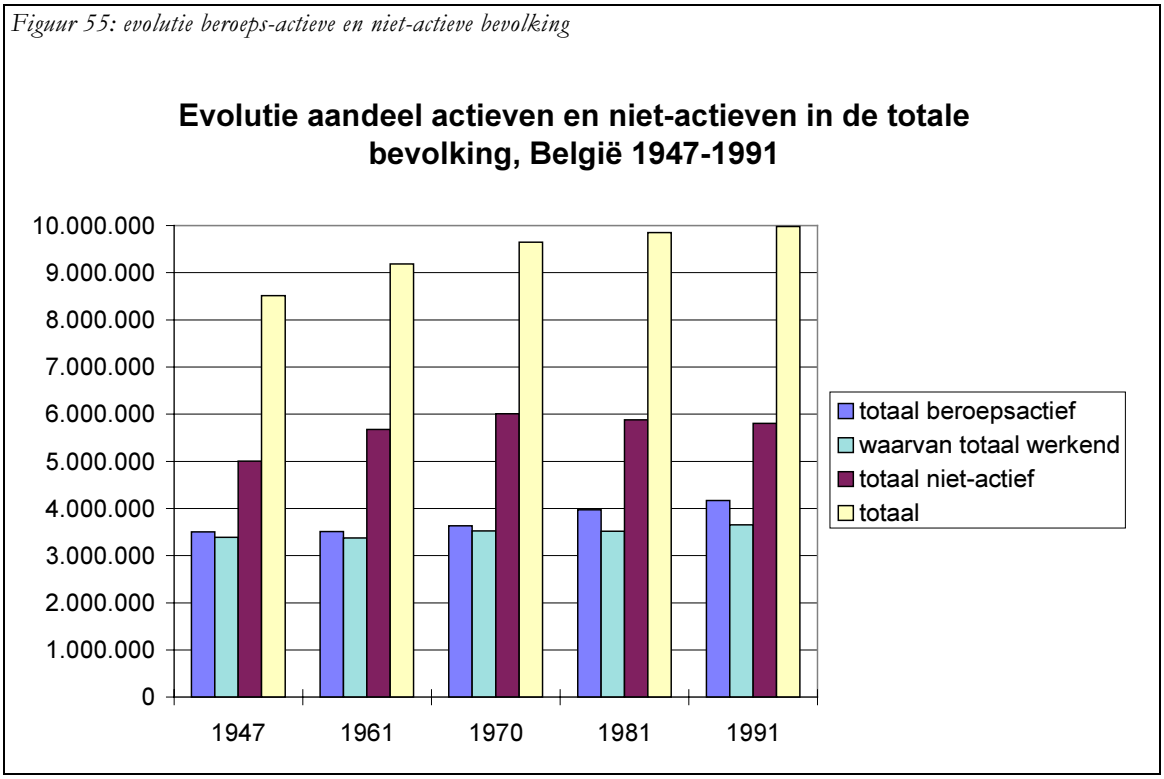


Gegevens: [N.I.S. (1995-B)], [N.I.S. (1997-E)], [Ministerie van deVlaamse Gemeenschap (1998)] eigen bewerking

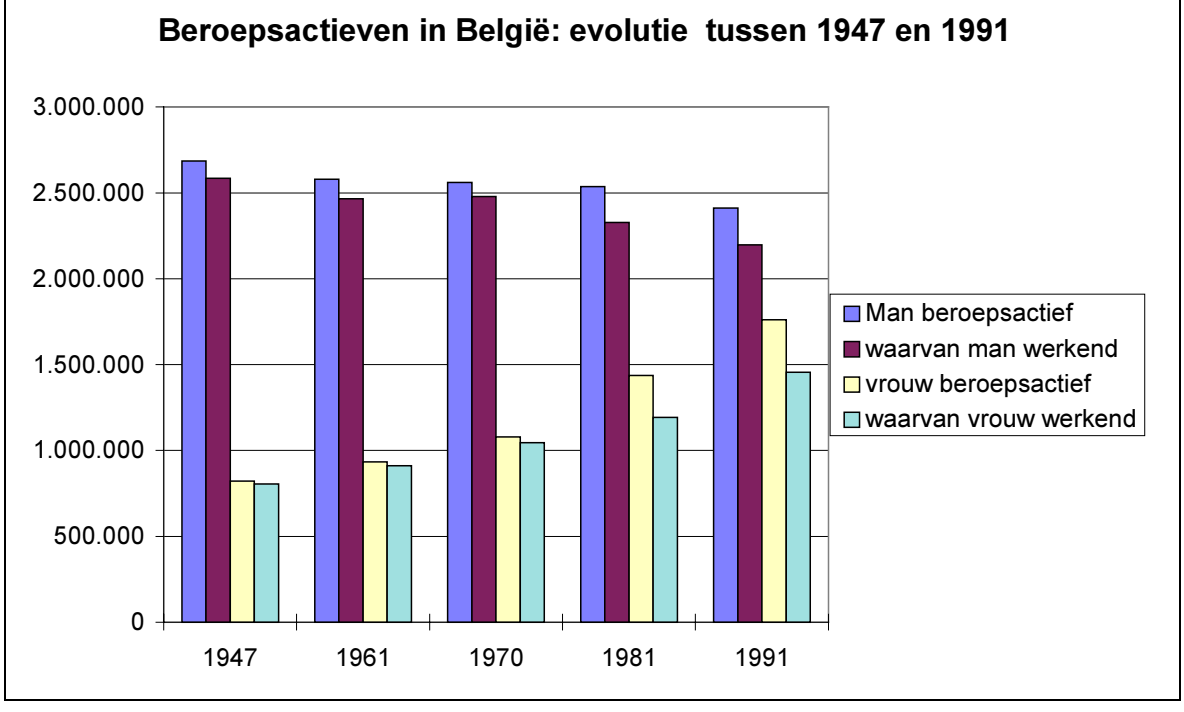
Figuur 54: recente evolutie bevolking en huishoudens in Vlaanderen



Figuur 55: evolutie beroeps-actieve en niet-actieve bevolking



Figuur 56: evolutie samenstelling actieve bevolking



7. GOEDERENTRANSPORT

7.1 Bronnen

Betreffende vervoersprestaties in de transportsector kunnen volgende bronnen geraadpleegd worden :

– Statistisch jaarboek en Jaarverslag NMBS ;

– Jaarverslag luchthavens ;

– Vlaamse havencommissie, jaarverslag ;

– Statistisch verslag van de Belgische Binnenscheepvaart ;

– Statistiek van het goederenvervoer over de weg N.I.S., 1995 en 1992-1993-1994 ;

– Binnenscheepvaart 1995 ;

– Verkeer en vervoer in België statistiek, overzicht gepubliceerd op federaal niveau ;

– Eurostat.

Rond vervoersprestaties zijn veel gegevens te vinden, rond bezettingsgraden weinig. De cijfers betreffende het wegvervoer uitgedrukt in tonkm zijn maximale cijfers, deze van de binnenvaart liggen aan de lage kant.

7.2 Vervoersprestaties

7.2.1 Evolutie

Tabel 21: vergelijking gemiddelde afgelegde afstand per ton in km

km	1965	1975	1985	1994
weg	36	41	55	72
binnenscheepvaart	79	61	54	54
spoorweg	106	114	114	127
pijpleiding			34	49

De cijfers betreffende het goederenvervoer bevatten over het algemeen een vertekening in het voordeel van het vrachtvervoer, voor wat betreft de afgelegde tonkm. Voor binnenvaart en spoor worden enkel de km afgelegd in België meegenomen, voor het goederenvervoer over de weg veronderstelt men dat de prestaties van Belgen in het buitenland

gelijk zijn aan deze van buitenlanders hier, alhoewel ze beduidend hoger liggen.

Naargelang de grootheid die men in aanmerking neemt, bekomt men dus een andere groei. Hier wordt niet verder ingegaan op deze moeilijkheid.

Tabel 22: vergelijking groei wegvervoer

	weg	1985	1990	1995	jaarlijkse groei
B.V.R.I. (1997)	vrachtwagen 1 deel voertuigkm op Belgische wegen		2,43	2,47	0%
B.V.R.I. (1997)	opleggers voertuigkm op Belgische wegen		2,47	3,2	5%
B.V.R.I. (1997)	vrachtwagens + aanhangwagens vtgkm op Belgische wegen		0,67	0,86	5%
tabel I7 N.I.S. (1995-A), NIS (1995-C)	miljard tonkm	19,1	25,8	34,55	6%
tabel I7 N.I.S. (1995-A), NIS (1995-C)	miljoen ton	345,7	398,6	488,2	4%
tabel I2 N.I.S. (1995-A), voor eigen rekening en voor derden	miljoen ton binnenlands vervoer	265,4	276,9	352,0	2,5%
tabel I2 N.I.S. (1995-A), voor eigen rekening en voor derden	miljard tonkm binnenlands vervoer	10,4	12,6	18,8	6%
tabel I2 N.I.S. (1995-A), voor eigen rekening en voor derden	miljoen ton internationaal vervoer	35,4	52,6	76,5	8%
tabel I2 N.I.S. (1995-A), voor eigen rekening en voor derden	miljard tonkm internationaal vervoer	11,7	19,4	28,3	9%

De vervoersprestaties uitgedrukt in ton geven een wat ander verloop in de tijd dan de vervoersprestaties uitgedrukt in tonkm, die steeds hoger liggen. Dit betekent eigenlijk dat de vervoerde goederen niet alleen stijgen in ton, maar eerder over langere afstand vervoerd worden. Deze stijging komt bijna volledig op rekening van het wegvervoer.

In absolute prestaties blijven de overige modi vrij gelijkmatig.

In 1965 zijn de gepresteerde tonkm ongeveer gelijk voor weg, spoor en binnenvaart. Er was een duidelijke relatie naar afgelegde afstand per ton (zie tabel) en de modus. Het wegvervoer presteerde evenveel tonkm, maar met veel meer vervoerd gewicht over kortere afstanden. Op middellange en lange afstanden worden scheepvaart en spoor gebruikt. Over de drie volgende decennia daalt de afstand die per schip wordt afgelegd, stijgt de afstand

die per spoor wordt afgelegd, maar verdubbelt de afstand voor het wegvervoer. Dit is niet alleen te wijten aan fouten in de schattingen. De aanleg van autosnelwegen vanaf de jaren '70 liet toe dat vrachtvervoer over de weg een aantal taken van de andere modi ging overnemen.

7.2.2 Vervoer per spoor

De vervoersprestaties van de NMBS zijn gedurende deze eeuw slechts licht veranderd. Het aantal vervoerde ton nam af van 77.000 in 1937 tot 59.000 in 1997. De gemiddelde afstand afgelegd per ton steeg van 85 km tot 127 km. Als resultaat van die twee tegengestelde bewegingen stijgen de vervoersprestaties van 6.200 mln tonkm in 1937 tot 7.500 mln tonkm in 1997. Tussendoor schommelden de jaarprestaties tussen 6.000 en een maximum van 9.150 in 1974.

Een regionale verdeling kon niet onderzocht worden.

7.2.3 Binnenscheepvaart

Op vlak van gepresteerde tonkm blijft de binnenvaart hangen op het niveau van de jaren '60, namelijk tussen de 5.000 en 6.000 mln tonkm. Deze werden in 1995 voor 38% gepresteerd op de Kempense kanalen, en voor respectievelijk 26 en 20 % op de bekkens van de Zeeschelde en de Bovenschelde. Dit betekent 83,5% of 4.850 tonkm op hoofdzakelijk Vlaamse waterwegen.

Sinds 1960 is het aandeel van de Zeeschelde gegroeid met 10% en dat van de Maas en Samber gedaald van 16% tot 11 %.

De relaties met Nederland en Duitsland zijn het belangrijkst.

7.2.4 Wegvervoer

Waar de spoor en binnenvaart schijnbaar reeds decennialang gesatureerd zijn, treedt binnen de sector van het wegvervoer een exponentiële groei op, tussen 1965 en 1995 met ongeveer 5% per jaar gemiddeld, over de periode 1987 tot 1995 met 5,5% gemiddeld, in miljoen tonkm. Door de overschatte waarde moet hier misschien toch omzichtig mee omgesprongen worden. In vervoerde tonnage, blijft er ook een groei, maar veel minder sterk, namelijk met 1,5% van 1965 tot 1995. Over de periode 1987 tot 1995 met 3%.

Over de periode 1990-1995 nam het vrachtverkeer toe met 5% per jaar voor de opleggers en vrachtwagens met aanhangwagens. Het aantal voertuigkm voor vrachtwagens uit één stuk bleef gelijk. Het vervoerde tonkilomter nam dus meer toe, met 6% voor vervoer van Belgen in het binnenland en met 9% voor vervoer van Belgen in het buitenland.

7.2.5 Pijpleiding

Het ondergronds transport per pijpleiding lijkt ook gesatureerd te zijn.

7.2.6 Zeevaart

De gemiddelde jaarlijkse groei voor de haven van Antwerpen bedraagt 2%, tussen 1980 en 1998, maar 4,5% over de periode 1993 tot 1998. Over 1998 groeide de haven met 7% tot net geen 120 miljoen ton. Het aandeel van containertrafiek in de totale tonnage van 8% in 1980 tot 17% in 1990 en bedraagt in 1998 30% of 35,5 miljoen ton.

Zeebrugge kende sedert 1985 een grote groei. Over 1998 groeide de haven met 3% tot 33,5 miljoen ton. De groei is volledig te wijten aan de groei van de containertrafiek. Het roro-verkeer is vooral gesitueerd in Zeebrugge. Het steeg van 1990 tot 1998 van 12.300 tot 14.500 ton. Het schijnt te stabiliseren, onder meer door de concurrentie van de kanaaltunnel, maar bedraagt in Zeebrugge nog 43% van de trafiek, tegenover 27% voor containers.

In het bijzonder voor het containerverkeer gelden zeer hoge groeicijfers, in ton uitgedrukt van gemiddeld 11% per jaar tussen 1980 en 1998 voor Antwerpen. Voor Antwerpen bedroeg de groei in 1998 7%, voor Zeebrugge 21%. Uitgedrukt in aantal containers (teu) is de toename in Antwerpen over het laatste jaar 11%. In Antwerpen behaalde de containertrafiek de cijfers die bij de opmaak van de plannen voor het containerdok op linkeroever werden voorgesteld voor 2004.

In Gent en Oostende bestaan geen belangrijke containertrafieken. De haven van Gent groeit desondanks met 2,8% over 1998.

Ter vergelijking : Rotterdam had binnen een totale overslag van 315,5 miljoen ton een overslag voor containers van 61,6 miljoen ton of 20%. De totale trafiek groeide met 1,5%, deze van containers in ton uitgedrukt met 5,2%.

7.2.7 Luchtvaart

Het vrachtvervoer in Brussel Nationaal neemt op exponentiële wijze toe met jaarlijks 7% over de periode 1980-1997.

In absolute cijfers zijn deze trafieken een paar grootteordes kleiner dan bijvoorbeeld de haventrafieken. 0,5 miljoen ton ten opzichte van 177 miljoen ton.

7.3 Modale keuzen

De keuze van transportmodus binnen het goederenvervoer wordt bepaald door onder meer :

– de aard van het goed ;

– mogelijke modi bij de plaats van laden en lossen (speelt meestal mee bij de keuze van vestigingsplaats, maar is nadien bepaald) ;

– de flexibiliteit, de snelheid, de betrouwbaarheid van de modus ;

– de kostprijs.

Uiteraard zijn de voornoemde factoren niet onafhankelijk van elkaar. Hier wordt de aard van het goed en de modus beschreven. Met het oog op een verschuiving in modale keuze is de aard van het goed medebepalend voor deze verschuiving.

Binnen de totale gepresteerde tkm in België neemt het wegvervoer 78%, de NMBS 12% en de binnenscheepvaart 8% voor hun rekening. [N.M.B.S. (1997-B][N.I.S. (1996-C)]. Hierbij kunnen de cijfers voor het wegtransport niet echt vergeleken worden met de overige cijfers, ze zijn iets te hoog, deze voor de binnenvaart zijn aan de lage kant.

Er kan een zekere specialisering vastgesteld worden binnen de drie transportsectoren,

– spoorweg : 27% machines, voertuigen e.d., 22% metaalproducten, 16% ertsen en metaalresiduen ;

– binnenvaart : 36% groefproducten en bouwmaterialen, 16% petroleumproducten ;

– wegvervoer : 29% machines, voertuigen e.d., groefproducten en bouwmaterialen 18%.

Bekeken vanuit het standpunt van de aard van de goederen, ziet men dat op enkele sectoren na het wegvervoer instaat voor meer dan 80% van het transport in elke sector. Enige uitzonderingen :

– ertsen en metaalresiduen : 58% NMBS en 27% binnenscheepvaart ;

– vaste brandstoffen : 50% NMBS en 23% binnenscheepvaart ;

– petroleumproducten : 17% NMBS en 33% binnenscheepvaart ;

– metaalproducten : 27% NMBS ;

– groefproducten en bouwmaterialen : 18% binnenscheepvaart ;

– meststoffen : 27% binnenscheepvaart.

Alhoewel machines en voertuigen voor de NMBS de belangrijkste goederensoort vormen, is het aandeel van de spoorwegen binnen het totaal transport van deze goederen beperkt tot 12%.

De specialisering per goederensoort stelt problemen bij de vervoerswijzekeuze en het wijzigen van deze keuze. Daar waar de doelgroepen zeer verspreid gevestigd zijn (voedingswaren en veevoeders) of de snelheid van belang is (landbouwproducten en levende dieren), staan spoorweg en binnenscheepvaart duidelijk het zwakst. Voor de overige producten staan dergelijke belemmeringen minder in de weg. Dit is zeker het geval door het toenemend gebruik van containers.

Binnen de aard van de goederen bestaat zeker een evolutie. Deze werd hier niet onderzocht.

7.4 Bezettingsgraad

De bezettingsgraad wordt gedefinieerd als de verhouding tussen de vervoersprestaties en de verkeersprestaties. Door de onstockeerbaarheid van vervoer zijn deze vrij laag, zowel voor personen als goederenvervoer. Met een hogere bezettingsgraad kan men dezelfde vervoersprestaties leveren, met minder verkeersprestaties. Hoofdzakelijk geba-

seerd op [Blauwens G., De Baere P. en Van de Voorde E. (1996) p. 34-35]

Cijfers voor vrachtverkeer zijn hoofdzakelijk voor wegverkeer voorhanden. In het binnenlands vervoer dalen de bezettingsgraden, van 1989 tot 1991. Ze bedragen dan 35,4% voor vervoer voor eigen rekening, en 40,3% voor vervoer voor derden. In het internationaal vervoer stijgt de bezettingsgraad over dezelfde periode voor vervoer voor eigen rekening tot 48,9 %, en daalt het bij vervoer voor derden tot 48,6 %.

Op basis van NIS-Statistieken van de binnenscheepvaart komt men tot een bezettingsgraad van 35 à 40 %.

Deze lage bezettingsgraden betekenen dat er met hetzelfde verkeer ongeveer twee maal meer zou kunnen vervoerd worden voor het goederenvervoer.

De verbetering van de bezettingsgraad is niet vanzelfsprekend. Factoren die de bezettingsgraad beïnvloeden :

– de specialisatie van de transportmiddelen, aangepast aan het type goed, bv. tankschepen ;

– het asymmetrisch karakter van de vervoersvraag ;

– aard van de goederen ;

– vervoerpolitieke beslissingen, bv. omtrent binnenlands vervoer door buitenlandse vrachtwagens ;

– ruimtelijke ordening, spreiding ;

– capaciteit van het vervoermateriaal ; naarmate het laadvermogen groter wordt, verhoogt de bezettingsgraad, ook opleggers en aanhangwagens vertonen een hogere bezettingsgraad ;

– eigen vervoer versus vervoer door derden, waarbij dit laatste een hogere bezettingsgraad heeft ;

– binnenlands vervoer heeft steeds een kleinere bezettingsgraad dan internationaal vervoer.

7.5 Aandeel transportprijs in productprijs

In [EC (1995-A) p.45] worden enige algemene principes betreffende het aandeel van transportkosten in de productprijs voorgesteld.

Gemiddeld bedraagt het aandeel van transport 2,8% in de verkoopprijs van producten in de EU, waarvan een derde (1%) wegtransport betreft. Er is een sterke inverse relatie tussen transportkosten als percentage van de totale verkoopprijs en de waarde per kg van individuele producten. De hoogste kosten betreffen het transport van goederen met lage toegevoegde waarde over een grote afstand. Voor intercontinentaal vervoer van gietijzer kan dit 18% bedragen, voor T-shirts zal dit slechts 3% bedragen. In het eerste geval zal een toename van de haventaksen en van kosten van maritiem transport een grotere invloed hebben dan in het tweede geval. Zelfs voor het transport van landbouwproducten bedraagt de transportkost binnen de EU slechts 5 procent van de totale waarde.

Binnen de ondernemingen wordt gestreefd naar een verlaging van de stockagekosten en het belang van een efficiënt en congestievrij transport wordt daardoor groter. De impact van een efficiënt aanrekenen van kosten zal voor individuele industrietakken verschillen, dit moet bij instellen van maatregelen onderzocht worden.

7.6 Conclusies

Het transport binnen België wordt beheerst door het wegvervoer. De groei van het wegvervoer naar vervoerde tonnage betekent een verdubbeling over 23 jaar. Spoor en binnenvaart hebben sinds decennia hun saturatie bereikt, en zullen zonder belangrijke impulsen wellicht geen marktaandeel kunnen terugwinnen. Deze impulsen kunnen zijn :

– het correct doorrekenen van externe kosten voor alle vervoerswijzen, waardoor deze vormen van transport een betere concurrentiepositie zouden krijgen ;

– een transparanter prijsbeleid en een openstellen van de markt ;

– het ontwikkelen van multimodaal transport, waardoor in feite een nieuwe modus ontstaat.

Binnen het internationaal goederentransport ziet men een paar segmenten die sterk groeien. De trafiek in de havens groeit de laatste jaren, maar vooral de containertrafiek in de havens kent een onstuimige groei, die een verdubbeling betekent in 7 jaar in aantal ton. Voor het luchtverkeer kan men een verdubbeling schatten over 10 jaar.

De trafieken met de sterkste stijging grijpen plaats in gebieden met aanzienlijk druk verkeer of congestie, namelijk rond Antwerpen, rond Zeebrugge en rond Zaventem.

De mogelijkheden die containertrafieken bieden tot het gebruik van spoor en binnenvaart geven kansen tot beheersen van wegtransport. Verwacht kan worden dat deze sterk groeiende vervoersvorm binnen de komende jaren voor belangrijke problemen zal zorgen, indien niet wordt ingegrepen. Onderzoek moet uitwijzen in welke mate bestaande voorzieningen binnen spoor en binnenscheepvaart hieraan tegemoet kunnen komen. Vermoed kan worden dat voor Antwerpen de spoorontsluiting en voor Zeebrugge de ontsluiting voor binnenvaart zullen moeten verbeterd worden.

7.7 Aanvulling : Goederenvervoer over de weg naar afstand in 1996

De verdeling van het goederenvervoer over de weg naar afstand komt in België niet overeen met de verdeling bij de NMBS en de binnenvaart, daar de gegevens betrekking hebben op het vervoer van goederen met Belgische voertuigen ongeacht of dit in België of in het buitenland gebeurt. Voor de andere twee vervoertakken hebben de gegevens enkel betrekking op het vervoer in België, dus op Belgische infrastructuur.

Tabel 23: goederenvervoer over de weg door Belgische voertuigen naar afstand [N.I.S. (1998-C)]

	Hoeveelheid		tkm	
	1000t	%	mln tkm	%
EIGEN VERVOER				
<25 km	56.030	41,1	580,9	6,1
25 - 49 km	24.813	18,2	773,0	8,1
50 - 99 km	22.774	16,7	1.332,1	14,0
100 - 199 km	17.185	12,6	1.880,7	19,8
200 - 299 km	7.115	5,2	1.317,6	13,8
300 km en meer	8.459	6,2	3.632,3	38,2
totaal	136.376	100,0	9.516,6	100,0
BEROEPSVERVOER				
<25 km	60.633	26,2	644,6	1,9
25 - 49 km	34.595	15,0	1.167,8	3,5
50 - 99 km	40.860	17,7	2.725,2	8,2
100 - 199 km	41.189	17,8	5.199,3	15,6
200 - 299 km	18.045	7,8	3.839,9	11,6
300 km en meer	35.906	15,5	19.663,1	59,2
totaal	231.228	100,0	33.239,9	100,0
TOTAAL				
<25 km	116.663	31,7	1.225,5	2,9
25 - 49 km	59.408	16,2	1.940,8	4,5
50 - 99 km	63.634	17,3	4.057,3	9,5
100 - 199 km	58.374	15,9	7.080,0	16,6
200 - 299 km	25.160	6,8	5.157,5	12,1
300 km en meer	44.365	12,1	23.295,4	54,5
totaal	367.604	100,0	42.756,5	100,0

Uit bijgaande tabel blijkt dat er een duidelijk verschil bestaat tussen het eigen transport en het beroepstransport. Bovendien krijgen we een verschillend beeld naargelang de activiteit uitgedrukt is in vervoerde hoeveelheid of in tkm.

Het eigen vervoer transporteert bijna 60% van de lading binnen een afstand van maximum 50 km, hetgeen in tkm amper 14% vertegenwoordigt. De transporten over 200 km en meer halen ongeveer 11% van de ladingen, maar nemen ruim de helft van de vervoersprestaties in tkm voor hun rekening.

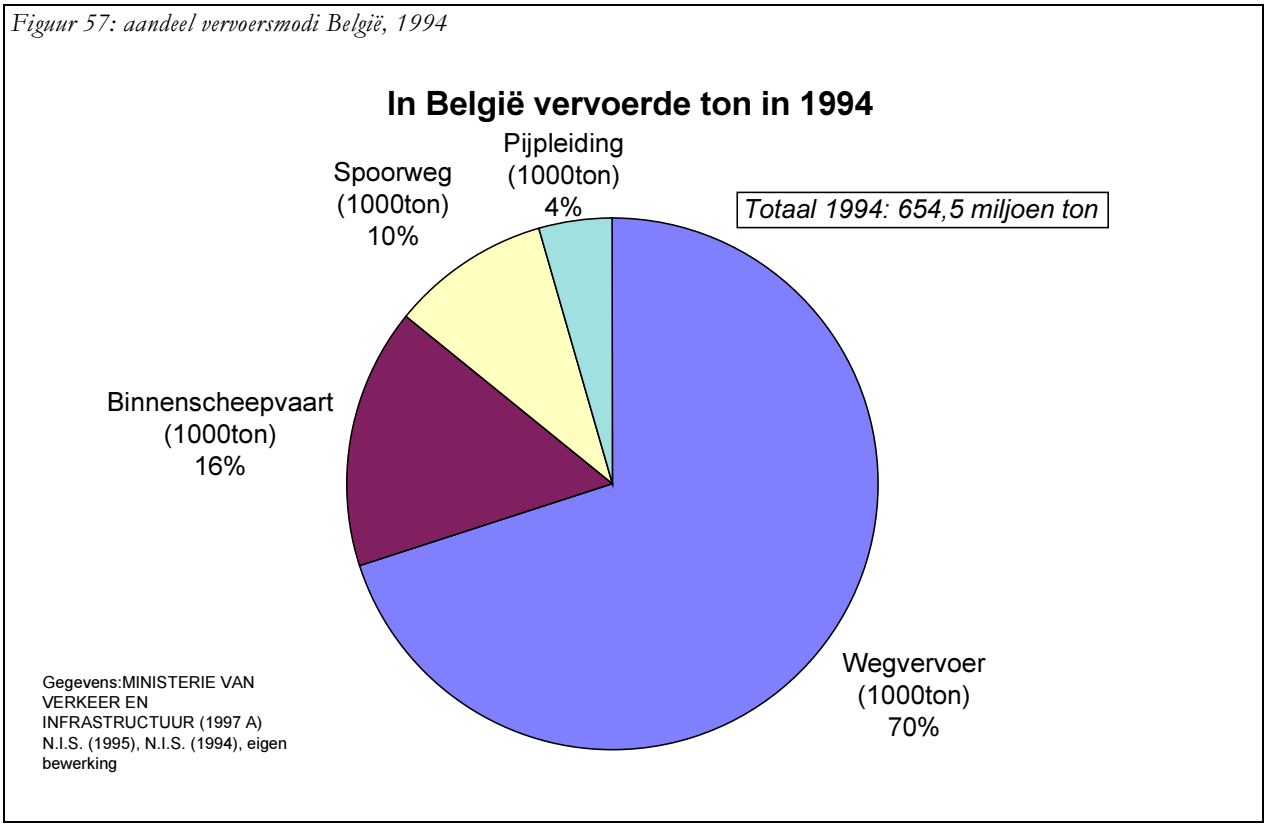
Bij het beroepsvervoer over de weg zijn de verschillen nog groter. Trafieken over een afstand tot 50 km vertegenwoordigen 41% van de ladingen en amper 5% van de tkm-prestaties, terwijl deze over 200 km en meer met minder dan een vierde van het

transportvolume ruim 70% van het aantal tkm uitmaken.

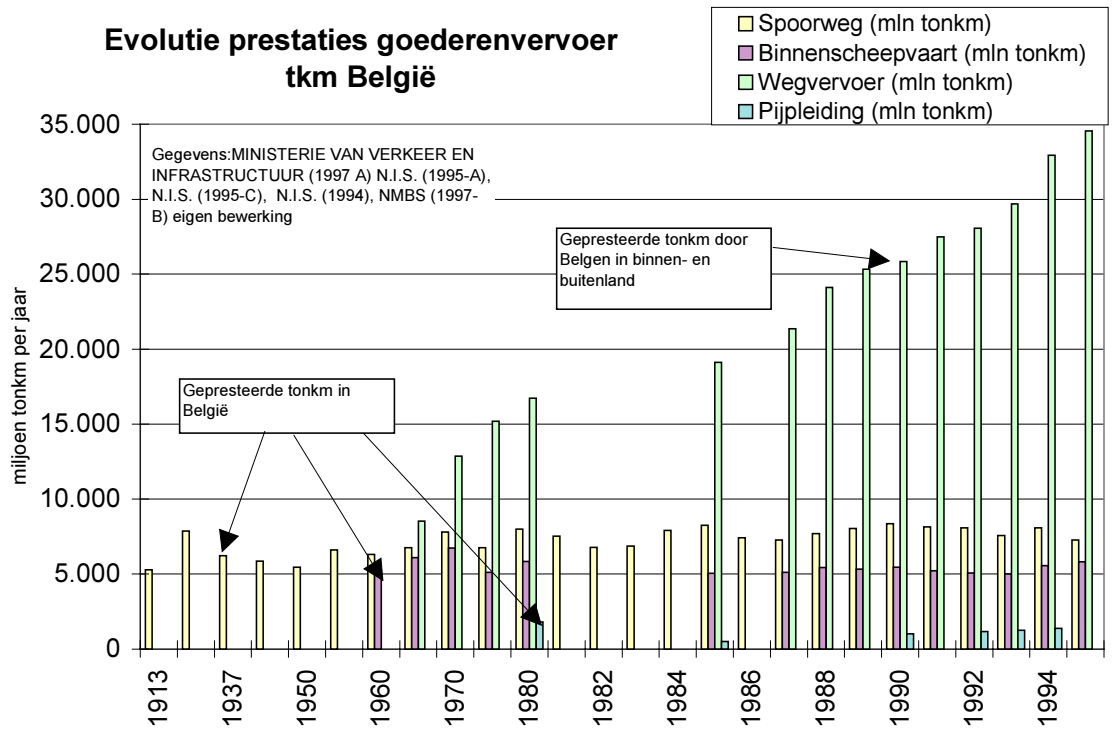
In het totaal transport vertegenwoordigen de activiteiten over een afstand tot 50 km ongeveer 40% van de vervoerde hoeveelheid en slechts 7% van het aantal tkm, terwijl de goederentransporten over 200 km en meer met minder dan 20% van het volume tweederden uitmaken van de vervoersprestaties uitgedrukt in tkm.

7.8 Gegevens

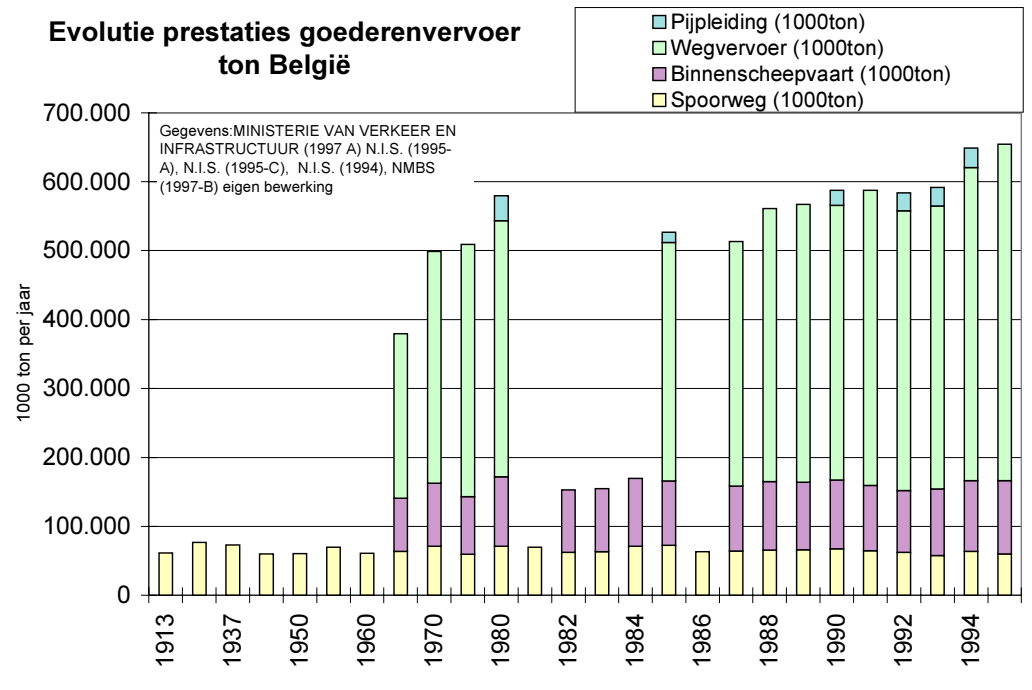
Figuur 57: aandeel vervoersmodi België, 1994



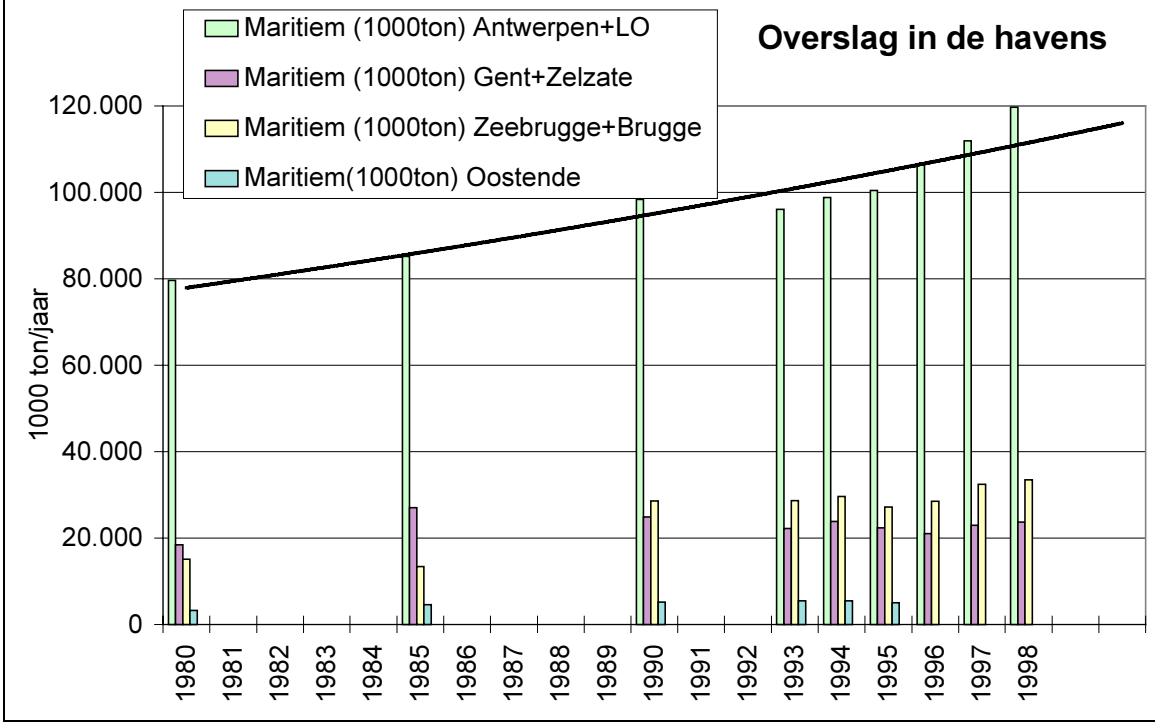
Figuur 58: evolutie vervoersprestaties tonkm



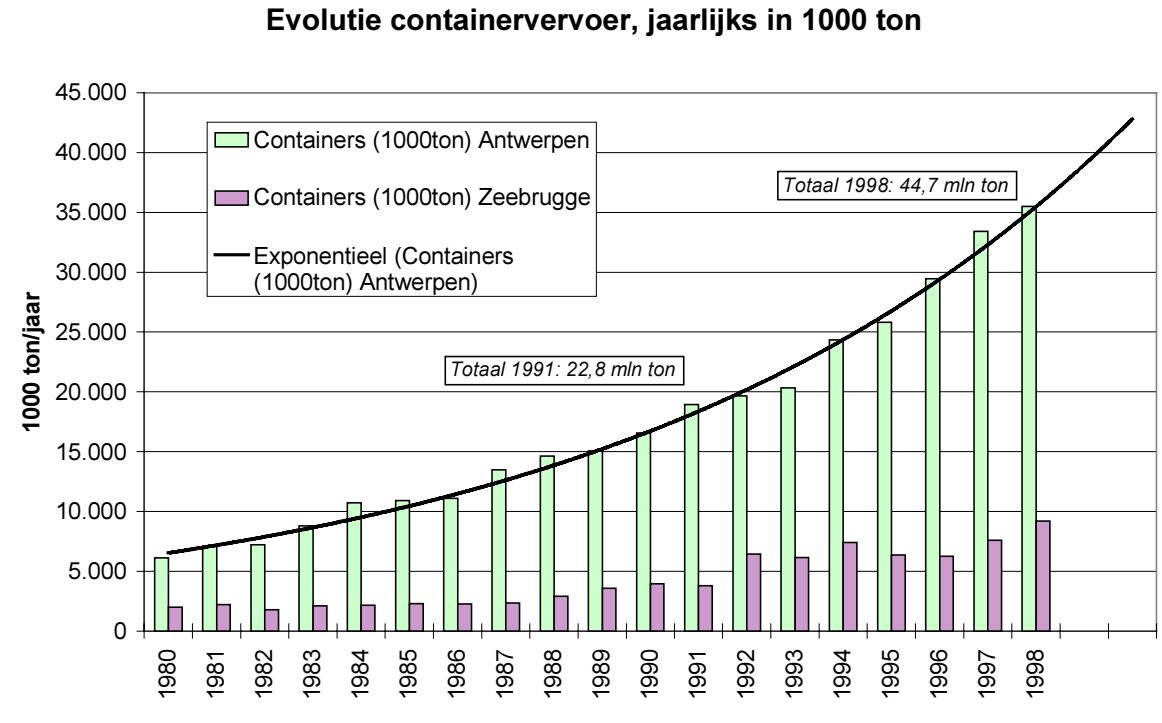
Figuur 59: evolutie goederenvervoer in ton per modus



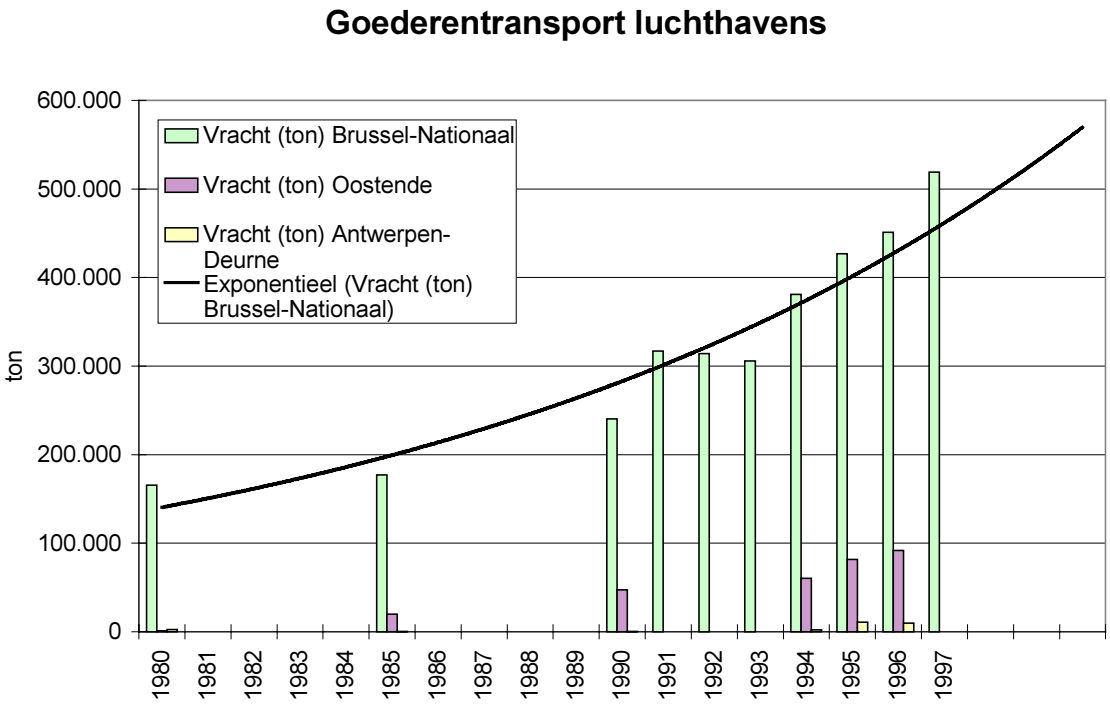
Figuur 60: evolutie haventrafiek in ton



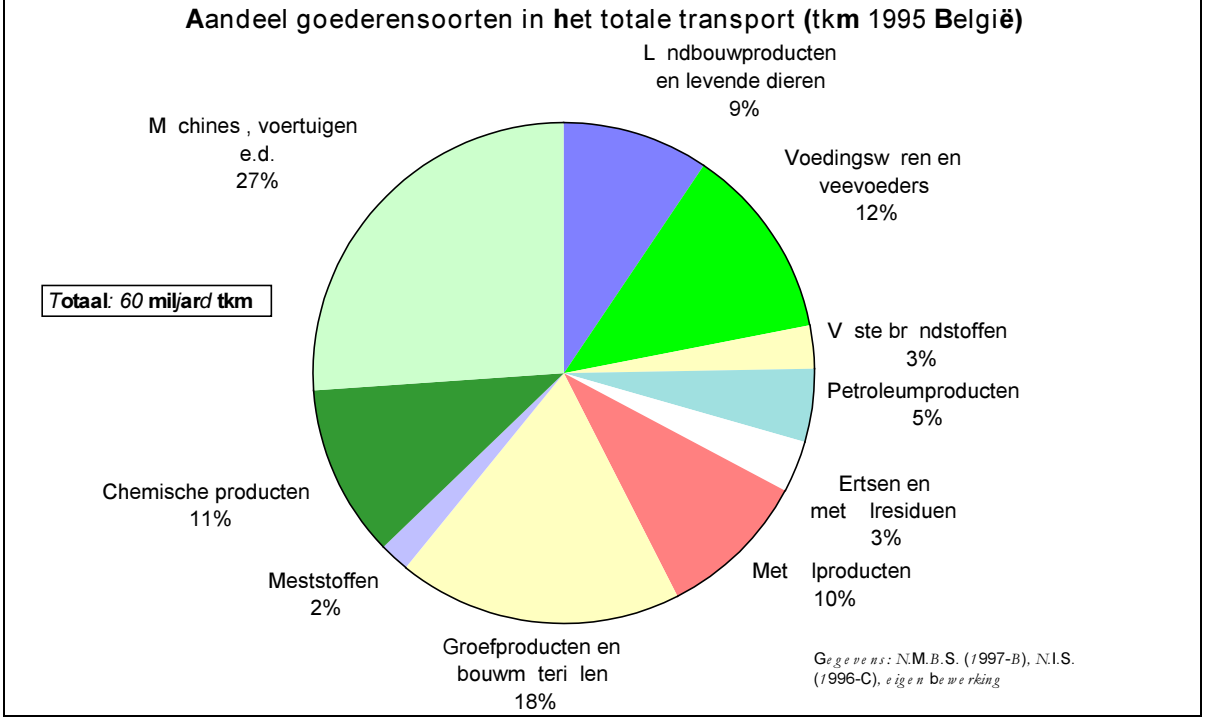
Figuur 61: containertransport in ton



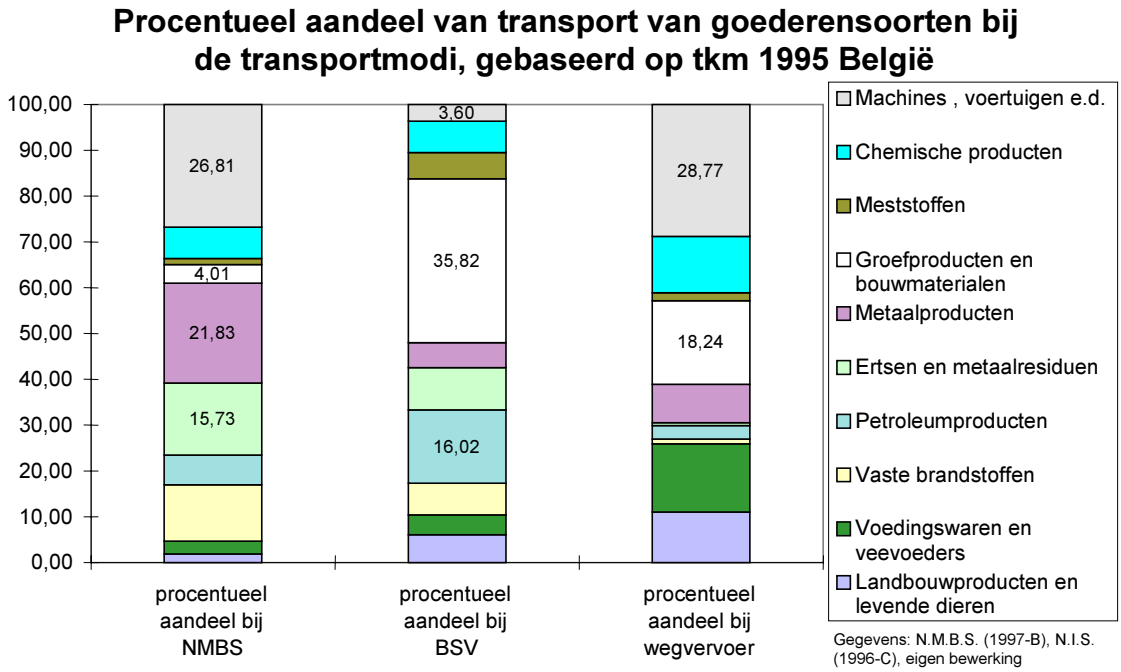
Figuur 62: luchttransport, goederen



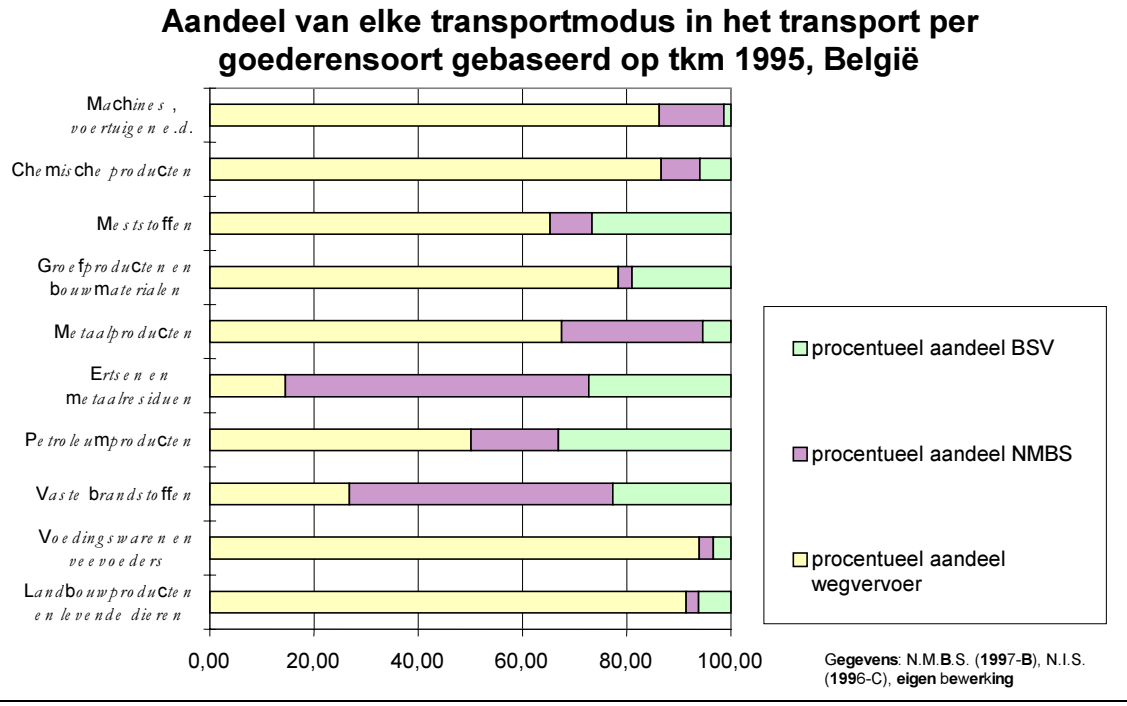
Figuur 63: aandeel goederensoorten in het totale transport



Figuur 64: aandeel goederensoorten bij de verschillende transportmodi



Figuur 65: aandeel transportmodi bij verschillende goederensoorten



8. VERKEERSVEILIGHEID

8.1 Bronnen

Volgende bronnen staan ter beschikking :

– Verkeersongevallen op de openbare weg met doden of gewonden, Nationaal Instituut voor de Statistiek (1996, 1997) , [N.I.S. (1997-B)] ;

– Kerncijfers Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (1997), gebaseerd op de cijfers van N.I.S. , [B.I.V.V. (1997)] ;

– Jaarverslag Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (1996) gebaseerd op de cijfers van N.I.S. , [B.I.V.V. (1996)] ;

– Verkeersongevallen met slachtoffers op de openbare weg, 1973-1996, [A.W.V. (1998)] ;

– Bij de provinciale diensten van het N.I.S. kunnen de ongevallenstatistieken per gemeente geraadpleegd worden ;

– webstek van Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid ;

– Verkeersongevallen 1997 Centraal Bureau voor de Statistiek, Nederland[C.B.S. (1998)] en informatie op de webstek ;

– Jaarverslag De Lijn [De Lijn (1997-A)] ;

– Statistisch Jaarboek NMBS [NMBS(1997-B)].

De basisgegevens voor de verkeersongevallen op de openbare weg zijn deze die geregistreerd zijn door het Nationaal Instituut voor de Statistiek, op basis van gegevens van politie en rijkswacht waarbij gewonden of doden vielen.

Voor de ongevallen met dodelijke slachtoffers kan men aannemen dat deze registratie volledig is. Naarmate de gevolgen van een ongeval minder ernstig zijn, neemt de kans op fouten toe. Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Vlaanderen [Hajnal I., Miermans W. (1996) p. 43-44] blijkt dat er misschien wel dubbel zo veel ongevallen gebeuren als er geregistreerd worden. Bijna 80% van de ongevallen wordt via de verzekering afgehandeld.

Er wordt onderscheid gemaakt naar lichtgewond, zwaargewond, dodelijk gewond, en doden, dat zijn de slachtoffers die ter plaatse overlijden of voor ze opgenomen zijn in het ziekenhuis. De doden 30 dagen zijn de zwaargewonden die overlijden binnen 30 dagen na het ongeval. Wellicht zijn de cijfers voor de zwaarste types ongevallen het meest betrouwbaar. Deze worden, ook met het oog op hun belang, hier verder gehanteerd. Omtrent ongevallen bestaan veel cijfergegevens. Hier wordt vooral de nadruk gelegd op de trends, vergelijkingen van gebieden en de vervoersmodi.

8.2 Evolutie Verkeersveiligheid op de weg

In 1997 betrof het aantal slachtoffers in België 1.364 doden en 11.423 ernstig gewonden in Vlaanderen, 751 respectievelijk 7.358. De dalende trend werd hiermee doorbroken, behalve voor het aantal doden in Vlaanderen.

De verkeersveiligheid op de weg is de laatste 25 jaar in de ontwikkelde landen sterk toegenomen. Zeker wanneer men rekening houdt met de toename in de bevolking en vooral in het verkeer. Overigens is de verkeersveiligheid de enige externe kost die niet toeneemt naarmate er een hogere intensiteit optreedt. Door drukker verkeer wordt er trager gereden, kunnen ongevallen beter voorkomen worden en zijn de gevolgen minder ernstig.

Voor deze gunstige evolutie zijn verschillende oorzaken aan te wijzen :

– reglementering, waarbij opvalt dat in de jaren ’80 echte initiatieven genomen werden :

  – algemene snelheidsbeperkingen die vooral hun aanleiding vonden in de energiecrisis van 1973 ;

  – snelheidsbeperking tot 90-120 km/u vanaf 21/5/1975 en tot 50 km/u in bebouwde kommen en 90km/u op wegen zonder fysieke scheiding, vanaf 1/1/1992 ;

  – gordeldraagplicht voorin (1/6/1975) en achterin (1/1/1991) ;

  – strafbaar alcoholgehalte 0,8 promille (1/7/1975) en 0,5 promille (1/12/1994) ;

  – helmdraagplicht voor bromfietsers klasse B en hun passagiers (1/10/1976) ;

  – voorrang voor voetgangers op oversteekplaatsen vanaf 1/4/1996 ;

  – kinderbeveiligingsmiddelen (1/9/1996) ;

– aangroei van het autosnelwegennet vanaf 1973, van 868 km tot 1.665 in 1994, waardoor het doorgaand verkeer van de gewestwegen werd afgehaald ;

– reglementering waardoor hogere eisen gesteld worden aan de technische kwaliteiten van voertuigen, onder meer remafstanden ;

– verbeteren van de rijopleiding en eisen voor een rijbewijs ;

– herinrichten doortochten en heraanleg kruispunten ;

– verbeteren van de geneeskunde, en de snelheid waarmee opgetreden wordt, wellicht is dit een reden voor de opmerkelijke terugval in het aantal overlijdens in de ziekenhuizen ;

en aan de ander zijde wellicht ook het verminderen van het gebruik van de fiets en het te voet gaan als transportmiddel.

Tabel 24: aantal "doden 30 dagen" per miljoen inwoners, 1997 en 1980

	1997	1980
Nederland	75	129
België	134	236
Brussel	42	127
Vlaanderen	127	234
Wallonië	172	269

De evolutie werd vergeleken met Nederland. De internationaal aanvaarde maatstaf van aantal "doden 30 dagen" per miljoen inwoners, werd berekend met de bevolkingscijfers van 1997, zonder rekening te houden met de evolutie van de bevolking, die uiteraard verschillend was voor de verschillende gebieden – in Brussel een daling, in Nederland een sterkere stijging. Deze maatstaf evolueert ongeveer gelijk in de gewesten, maar is in absolute termen steeds groter in Wallonië en zeer veel kleiner in Brussel. In Wallonië schijnt deze daling zich niet verder door te zetten. In Vlaanderen zitten we momenteel op het cijfer van Nederland in 1980.

Dit heeft onder meer te maken met de aard van de omgeving. Binnen Brussel gelden op de meeste wegen 50 km beperkingen. De kans op overlijden voor automobilisten is er geringer, voor voetgangers blijven de risico's even groot, zodat voetgangers er een relatief groter deel uitmaken van de slachtoffers. In Wallonië wordt door de geringe bebouwingsdichtheid sneller gereden, wat de onveiligheid en het overlijdensrisico groter maken.

De evolutie voor het aantal ernstig gewonden en doden verloopt ook dalend, maar in beide gewesten schijnt deze daling zich in 1997 niet door te zetten. Toevallige factoren kunnen hier een rol spelen, zoals dit het geval was met de strenge wintermaanden in 1979 en 1985, waardoor er minder gefietst werd, en men voorzichtiger reed.

8.3 Bijzondere kenmerken verkeersveiligheid op de weg

– Tijdstip van de dag

Het grootste aantal ongevallen gebeurt tijdens de avondspits, dit wordt ook in Nederland geobserveerd. Voor het totaal aantal ongevallen is er een relatie met de verkeersintensiteit. Dit geldt niet voor de ongevallen met doden, deze zijn gelijkmatig gespreid over 24u. Tijdens de daluren gebeuren dus relatief meer zware ongevallen. Het aantal doden tussen 0 en 8 uur bedraagt in 1997 30% van het totaal aantal doden. In Nederland is dit slechts 20%.

In Nederland is er ook bij de dodelijke verkeersongevallen een relatie met de verkeersintensiteit, en gebeuren die vooral tijdens de avondspits.

– Dag van de week

In België is er voor het totaal aantal ongevallen slechts een gering verschil tussen de dagen van de week. Het aantal dodelijke gewonden en doden is evenwel vooral gesitueerd op vrijdag, zaterdag en zondag. Vooral de avondspits op vrijdag en zaterdag en de ochtenduren (tussen één en vijf) op zaterdag en zondag zijn hiervoor verantwoordelijk. In Nederland is vooral de vrijdag een dag met veel dodelijke verkeersongevallen.

– Type weg, aard van bebouwing

Vooral in de bebouwde kom is het aantal ongevallen en slachtoffers sterk gedaald tussen 1991 en 1996, door invoeren van de 50km/u, herinrichten, sensibilizeren en verkeerstoezicht. Hoewel hier 48 % van de letselongevallen plaatsgrijpen vallen hier slechts 22% doden (30dagen). Buiten bebouwde kom telt men 45% van de letselongevallen, maar 63,5% van de doden. De ongevallen op de auto-

snelwegen maken 7,3% uit van het totaal, maar het aantal doden bedraagt 14,2%. In termen van doden (30 dagen) per miljard voertuigkm zijn autosnelwegen een factor 3 veiliger dan gewestwegen, en in termen van letselongevallen een factor 5. De ernst van de ongevallen is veel groter. Dit betekent 7,4 doden per miljard voertuigkm op een autosnelweg. Autosnelwegen zijn intrinsiek veiliger dan gewone wegen, ook al halen ze vaker het nieuws door spectaculaire ongevallen. (cijfers 1996)

– Aard van het ongeval

Naarmate het verschil in massa en snelheid tussen de weggebruikers groter is, neemt de ernst van de ongevallen toe. Ongevallen met vrachtwagens zijn bijzonder ernstig. Aanrijden tegen een hindernis is kenmerkend voor de nachten, ongeveer de helft van de aanrijdingen 's nachts zijn aanrijdingen tegen een hindernis.

Gepubliceerde gegevens betreffende ladingverlies en kantelen van vrachtwagens werden niet gevonden voor België. In Nederland begint men daar nu onderzoek naar te doen, aangezien dit een belangrijk probleem vormt, niet allen betreffende veiligheid, maar ook voor de veroorzaakte congestie.

Tabel 25: aard van ongeval, België en Nederland, 1996 [B.I.V.V. (1996), C.B.S. (1998)]

		België doden per 1000 ongevallen	België aantal ongevallen	België aantal "doden 30 dagen"	Nederland aantal "doden 30 dagen"
personenauto	voetganger	37	3.014	111	59
personenauto	fietsers	13	4.648	62	113
personenauto	bromfiets	8	4.265	36	48
personenauto	personenauto	13	16.249	217	119
personenauto	hindernis	61	7.664	469	
vrachtwagen+trekker	voetganger	165	79	13	18
vrachtwagen+trekker	fietser	139	209	29	82
totaal vrachtwagen	personenauto	84	3.237	137	105
vrachtwagen+trekker	personenauto	65	1.628	106	
lichte vrachtwagen	personenauto	19	1609	31	
TOTAAL		20	48.750	1.356	1180

– Aard van de weggebruiker

Uiteraard weerspiegelt zich in de aard van de slachtoffers de verschillen tussen de gewesten, in de verdeling naar weggebruiker van het aantal doden en ernstig gewonden. Ook de mortaliteit (aantal doden 30 dagen per 1.000 slachtoffers) is verschillend. Door de hogere snelheden en geringe dichtheid in Wallonië is deze hoger en door de stedelijkheid in Brussel lager dan voor Vlaanderen.

In het Brussels Gewest, waar het totaal aantal slachtoffers laag is, is het aandeel voetgangers hoog (36%).

In het Vlaamse Gewest is het aandeel fietsers bij de slachtoffers 13,9 % dubbel zo groot als het deel voetgangers 7,1%, maar de mortaliteit bij voetgangers is wel hoger. Samen met bromfietsen 10,6%, en motorfietsen 8,7 % vormen de niet-autogebruikers 40% van het totaal. Autogebruikers nemen 55% in van het totaal. In Wallonië is dit 65%.

In relatie tot het totaal afgelegde voertuigkm is het aandeel van niet-autogebruikers hoog. Motorfietsen en bromfietsen nemen een groot aandeel in van de slachtoffers.

Per miljoen inwoners is de veiligheid van zwakke weggebruikers in Nederland even groot als in Vlaanderen. De relatie met het fietsgebruik werd hier niet verder onderzocht. De veiligheid van gebruikers van gemotoriseerd verkeer, is in Nederland tweemaal zo hoog als in Vlaanderen. Eén aspect hierbij is het grotere aantal vroeg-ochtendlijke ongevallen in Vlaanderen, waarbij vermoedelijk vooral personenauto's betrokken zijn. Waarom dit zo is werd niet verder onderzocht. Mogelijk spelen hier culturele verschillen, maar ook de infrastructuur kan een rol spelen.

– Alcohol

Bij 10% van de dodelijke ongevallen was alcoholgebruik in het spel. In de weekendnachten is dit 25%, in de weeknachten 20,5%. Dit aandeel is een onderschatting.

8.4 Ruimtelijke verdeling

Binnen de administratie wegen en verkeer worden de zwarte punten binnen het wegennet in kaart gebracht. Er wordt ook gewerkt aan een herinrichting van wegen, zoals voorgesteld binnen de functionele categorisering van het wegennet uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De kaart betreffende zwarte punten levert veel zwarte punten op waar de verbindende functie van de wegen en de inrichting ervan gericht op doorstroming, in conflict komt met de omgeving. Een herinrichting die ofwel gericht is op doorstroming ofwel op de omgeving moet zo snel mogelijk gerealiseerd worden.

Dit is onder meer het geval voor N49 en A12 tussen Brussel en Antwerpen waar een inrichting met ongelijkvloerse kruisingen noodzakelijk is, zoals is aangegeven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

In andere gevallen moet een afweging gebeuren naar de functie van de weg.

8.5 Verkeersveiligheid en verplaatsingsgedrag

Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Vlaanderen [Hajnal I., Miermans W. (1996) p. 43-44] blijkt dat er misschien wel dubbel zo veel ongevallen gebeuren als er geregistreerd worden. Bijna 80% van de ongevallen wordt via de verzekering afgehandeld.

9 % van de respondenten beweert een of meerdere ongevallen te hebben ondergaan, dat zou betekenen dat 490.000 Vlamingen met een ongeval zijn geconfronteerd. Slechts 40% beweert dat het ongeval geregistreerd werd. Ruim 80% was autobestuurder, 10,8% fietser en 4% bromfietser, 1,9% voetganger. Dit is ongeacht de ernst van het ongeval. Van die 9% beweert 17,5% dat ze gewond zijn. Dit geeft een schatting van 85.000 gewonden, waar officieel slechts 47.725 gewonden geregistreerd zijn.

8.6 Veiligheid openbaar vervoer

Op basis van de jaarverslagen van De Lijn en de NMBS.

Openbaar vervoer is een veilige manier om zich te verplaatsen. De omgeving loopt een groter risico dan de reizigers zelf.

De meeste slachtoffers bij ongevallen waarbij voertuigen van De Lijn betrokken zijn, zijn wellicht reeds opgenomen in de algemene ongevallenstatistieken.

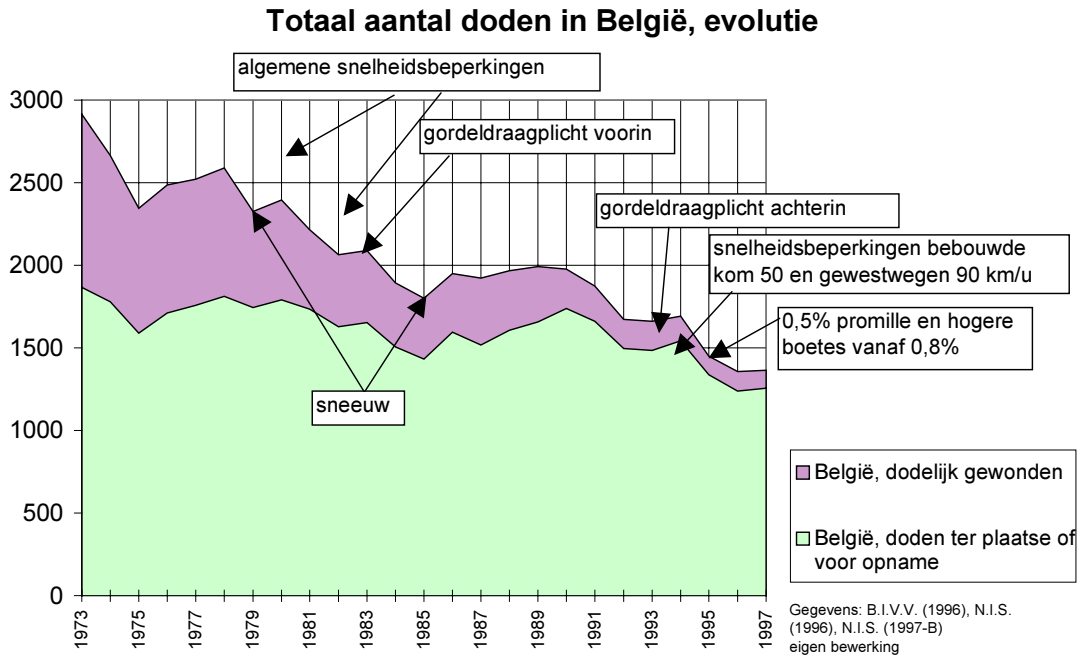
Bij de slachtoffers die vallen bij het spoor wordt bij meer dan de helft vermeld door eigen onvoorzichtigheid, bij de doden in 1997 betreft dit 3 op 4, in 1996 4 op 8. De overwegen eisen nog steeds een hoge tol [De Lijn (1997-A)] [NMBS(1997-B)].

Tabel 26: veiligheid openbaar vervoer

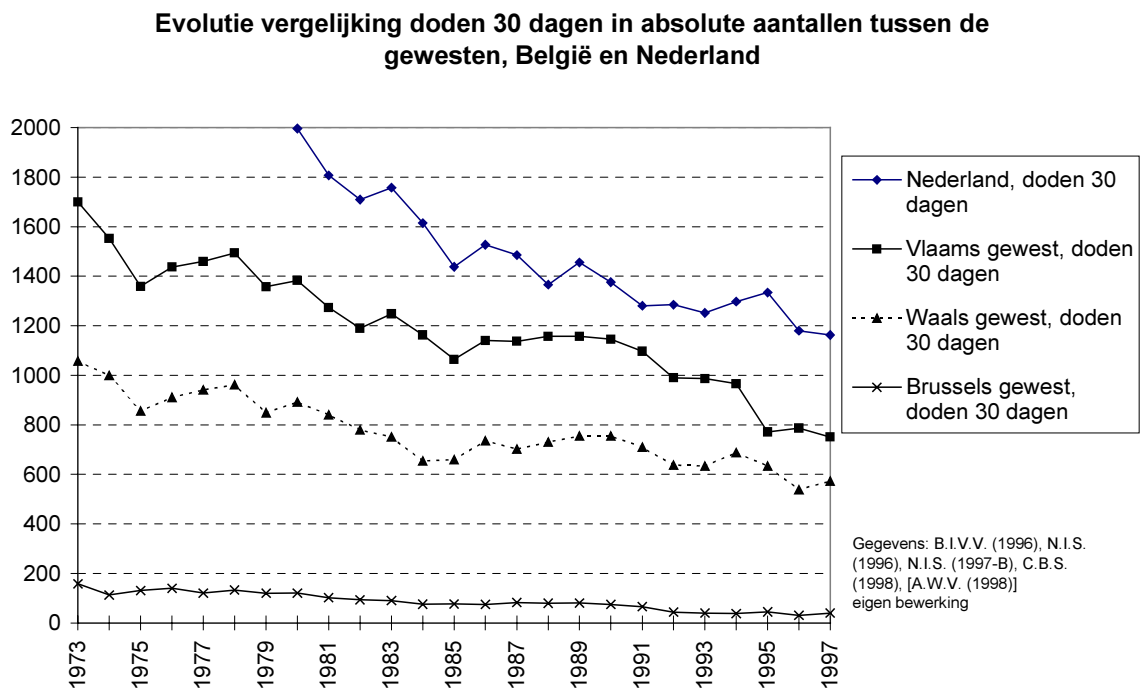
De Lijn, aangegeven als weg + spoor	**1995**	**1996**	**1997**
arbeidsongevallen, in dienst, doden			0
doden, reizigers	0 + 0	0 + 0	0 + 0
doden derden	2 + 4	2 + 3	5 + 6
zwaargekwetsten, reizigers	4 + 1	4 + 1	10 + 4
zwaargekwetsten derden	3 + 8	7 + 8	19 + 11
NMBS	**1995**	**1996**	**1997**
arbeidsongevallen, in dienst, doden		2	3
doden, reizigers		6	1
gekwetsten, reizigers, >14 dagen arbeidsongeschikt		101	38
doden bij ongevallen aan overwegen		16	16
zwaargekwetsten bij ongevallen bij overwegen		22	22
per honderd miljoen vervoerde reizigers			
aantal reizigers gedood		4,2	0,7
aantal reizigers gekwetst		71,3	26,5

8.7 Gegevens

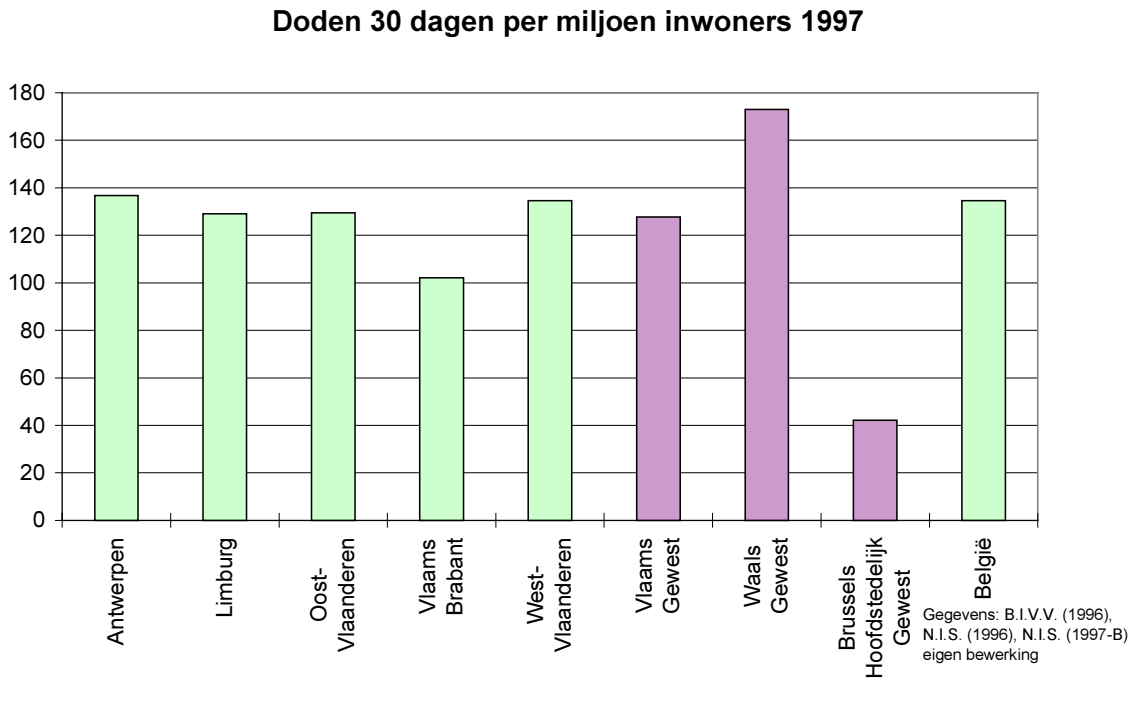
Figuur 66: evolutie verkeersveiligheid België, 1970-1997



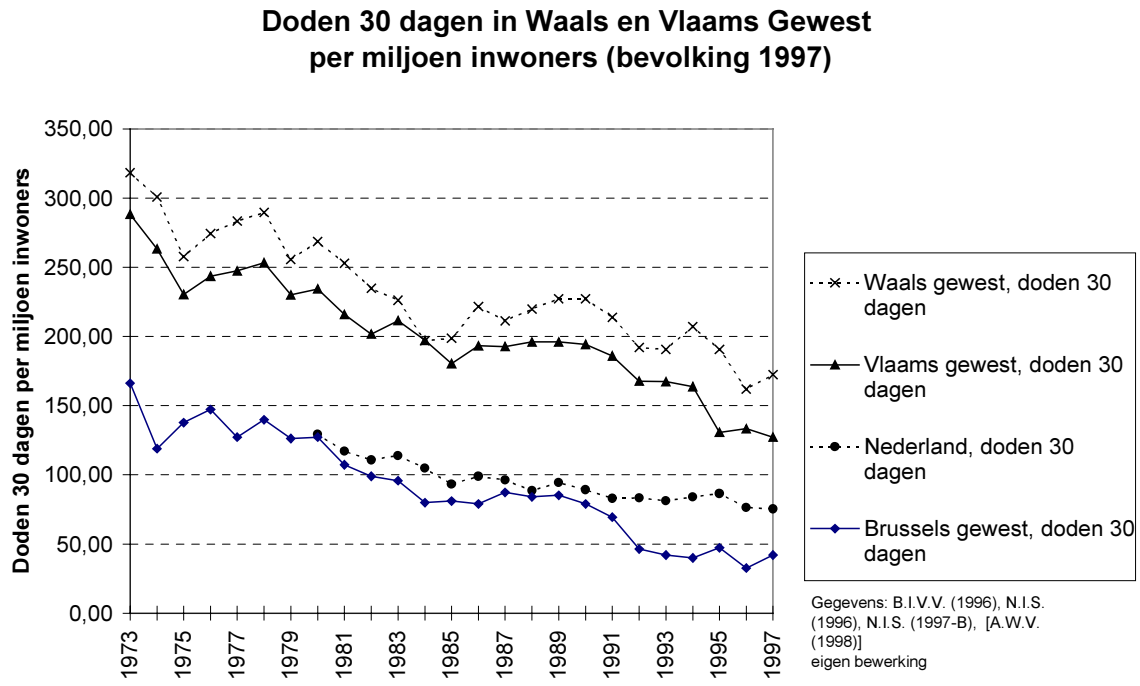
Figuur 67: vergelijking evolutie doden ter plaatse en binnen 30 dagen, tussen de gewesten en Nederland



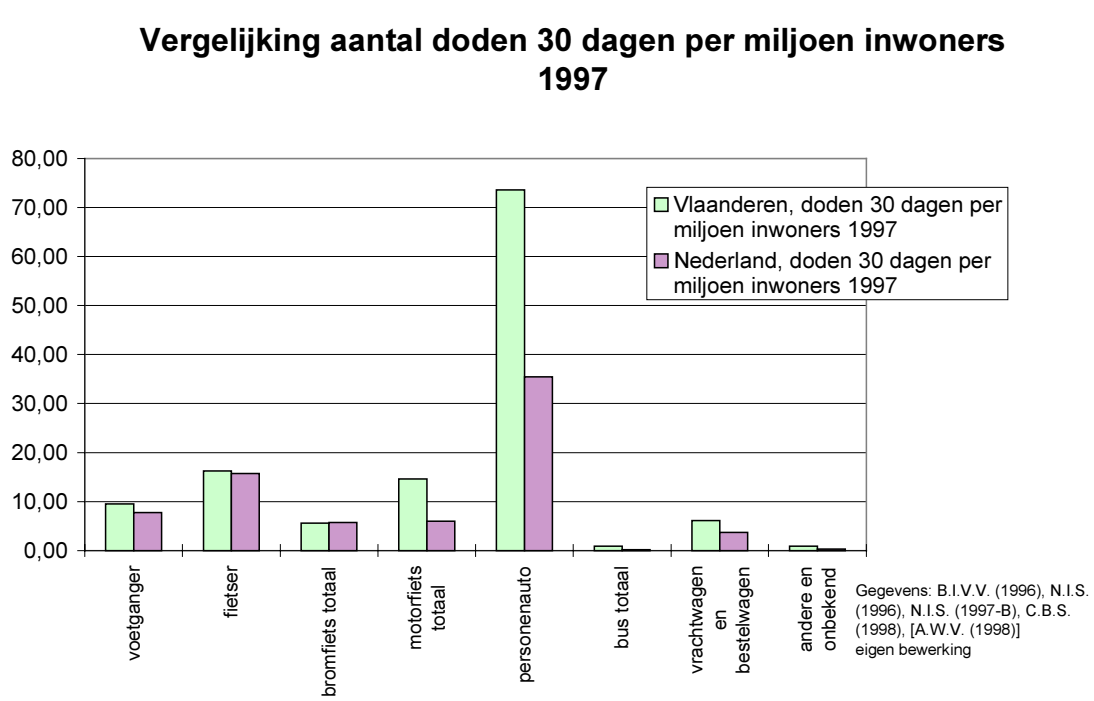
Figuur 68: doden ter plaatse en binnen 30 dagen per miljoen inwoners, provincie en gewesten, Nederland



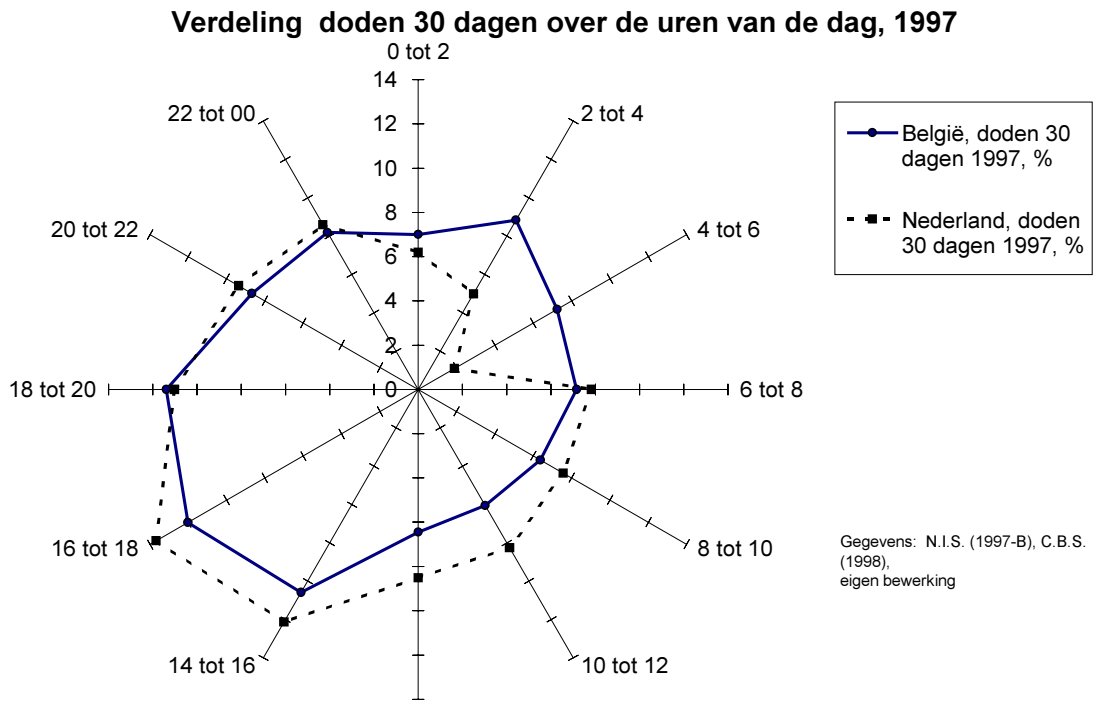
Figuur 69: evolutie doden ter plaatse en binnen 30 dagen per miljoen inwoners



Figuur 70: vergelijking doden ter plaatse en na 30 dagen naar vervoerswijze, 1997



Figuur 71: doden ter plaatse en binnen 30 dagen, spreiding over de dag



9. MILIEUASPECTEN

9.1 Milieu

9.1.1 Energieverbruik

Gebaseerd op [VVM (1996) p. 168-171].

Het totale eindgebruik van energie voor verkeer en vervoer bedroeg in 1994, dit is **28,4 % van het totale eindenergiegebruik**. Hiervan gaat **meer dan driekwart** naar het wegtransport.

De prognoses voor 2000 en 2010 die opgesteld zijn door verschillende instituten, lopen fel uiteen, wat wijst op de moeilijkheidsgraad van het opstellen van prognoses. Geen enkele prognose ziet evenwel een vermindering van het energieverbruik, globaal of voor transport. De voortschrijdende technologische verbeteringen voor het wegtransport, wegen niet op tegen de aangroei van de verkeersstromen en het verlangen naar meer luxueuze en grotere wagens.

9.1.2 Broeikasgassen

Gebaseerd op [VVM (1996) p. 456-].

De emissie van broeikasgassen is vooral te wijten aan de verbranding van fossiele brandstoffen. Gegevens geven de toestand weer voor 1994. Hierbij wordt een uitsplitsing gemaakt naar onder meer Energiesector en Verkeer en Vervoer, het is evenwel niet duidelijk of door elektriciteit aangedreven voertuigen bij de ene of andere opdeling thuishoren. Voor beide is hun aandeel in de CO_2-productie belangrijk, voor de overige broeikasgassen spelen ze een kleinere rol. Die worden hier buiten beschouwing gelaten.

De sector verkeer en vervoer produceert 20% van de totale uitstoot van 68.770.000 ton.

9.1.3 Fotochemische luchtverontreiniging

Gebaseerd op [VVM (1996) p. 443].

Fotochemische luchtverontreiniging (o.a. ozonverontreiniging) is een secundair proces dat ontstaat in aanwezigheid van NOx en vluchtige koolwaterstoffen (VOS). Het verkeer is verantwoordelijk voor meer dan de helft van de emissies van beide. Doordat het verkeer deze twee stoffen gezamenlijk uitstoot, kunnen ze onmiddellijk bijdragen tot ozonvorming.

9.1.4 Geluid en trillingen

Gebaseerd op [VVM (1996) p. 377-384].

In 1995 is potentieel 75 % van de bevolking matig gehinderd door geluid, en 40% sterk gehinderd. 81% van de natuurgebieden zijn potentieel verstoord door geluid. Het wegverkeer is de voornaamste bron van trillingen en van geluid, dit hoeft ons niet te verwonderen aangezien er veel wegen zijn met langsbebouwing in onze regio. Spoorwegen luchtverkeer vormen voor minder mensen een hinder. Alhoewel veel bronnen stiller zijn geworden, zorgt het toenemend aantal bronnen voor een ongeveer gelijkblijvende hinder.

9.1.5 Algemeen

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt aandacht besteed aan de negatieve effecten van verkeer. Deze worden verder uitgediept aan de hand van de gegevens in [V.M.M. (1996) p.147-165].

Het verkeer levert een aanzienlijke bijdrage aan luchtverontreiniging, geluidshinder, barrièrewerking en versnippering [Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (1998) p. 187-188].

Het verkeer is de belangrijkste bron van NOx-uitstoot (61%). Samen met SO_2 draagt de NOx-uitstoot bij tot de verzuring. Het aandeel in de CO_2-uitstoot bedraagt 22%. Koolmonoxide (CO) dat niet alleen indirect een bijdrage tot het broeikaseffect levert, maar ook toxisch is bij hoge concentraties, wordt voor 90% veroorzaakt door het wegtransport. In vluchtige organische koolwaterstoffen bedraagt het aandeel van de transportsector 78%. Verkeer blijft de voornaamste bron van looduitstoot, namelijk 75%.

Door de strengere typegoedkeuringseisen (91/441/EEC) worden de emissies van CO, NOx en KWS aan de bron sterk (80%) teruggedrongen voor personenwagens (driewegskatalysator). Het terugdringen van CO heeft wel een verhoging van CO_2 voor gevolg.

Vanaf 1995 is zowel SO_2 als stofdeeltjes ten gevolge van dieselverbranding sterk teruggedrongen door een lager S-gehalte in diesel.

CO_2 kan enkel gereduceerd worden door minder brandstofverbruik.

Tabel 27: belangrijke aspecten van de milieudruk door de sector verkeer en vervoer [V.M.M. (1996) p.147-165].

Onderdeel	Milieudruk
Infrastructuren	ruimtebeslag
	verdamping VOS in benzinestations
	versnippering
	onderhoud waterwegen
	dooizouten, afspoeling van de wegen
Transportmiddelen	Wrakken
Transportstromen	emissies naar lucht van CO_2, CO, VOS, NO_x, lood, deeltjes en SO_2
	geluid
	energiegebruik

De tabel maakt geen gewag van de problemen in verband met aanvoer van brandstof, in het bijzonder de vervuiling van de zee door tankers, en de bodemvervuiling door opslag.

9.1.6 Licht

Verlichting van wegen is een belangrijke bron van lichtvervuiling. Ze kan teruggedrongen worden door meer geschikte technologie.

9.1.7 Dooizout

In de jaren '90 schommelde het gebruik van dooizout op het hoger wegennet (5.900 km en 80 km^2) tussen 13.000 en 65.000 ton per jaar. Op het secundair net wordt ongeveer dezelfde hoeveelheid gestrooid, maar op 400 km^2. Kennis en gegevens zijn onvoldoende om vooruitzichten in verband met bodemaantasting (verzilting) op te maken. Deze zouten komen ook terecht in het oppervlaktewater.

9.1.8 Bagger- en ruimingsspecie

Onderhouds- en infrastructuurbaggerwerken aan bevaarbare waterlopen en het ruimen van onbevaarbare waterlopen brengen specie van de waterbodems aan land. Deze is grotendeels verontreinigd (zware metalen, minerale oliën, PAK's) en moet worden gestort. Voor 1996 betrof dit een vereiste bergingsruimte van circa 10 miljoen m^3. Het

tekort aan bergingscapaciteit kan leiden tot belangrijke knelpunten.

9.1.9 VOS-emissies

Gebaseerd op [V.M.M. (1996)].

Binnen de VOS wordt methaan meestal afzonderlijk beschouwd, wegens de lage reactiviteit en de hoge concentraties. Binnen de VOS onderscheiden zich enkele stoffen door hun kankerverwekkende eigenschappen, zoals benzeen, e.d. De doelstellingen houden een reductie in van de emissieniveaus van VOS tot 43% in 2005 en tot 34% in 2010 ten opzichte van het emissieniveau van 1990. Voor benzeen wordt vooropgesteld door de Derde en Vierde Noordzeeconferentie dat de concentratie in stedelijk gebied moet verminderen tot 6 mg in 1999 en 3 mg in 2010. Voor landelijk gebied is de norm drie maal strenger. In 1995 bedroeg de concentratie nog 9 mg in stedelijk gebied.

Wegverkeer (45,4%) en tankstations (3,4) vormden samen de belangrijkste bron van VOS in 1994.

9.1.10 Producten van onvolledige verbranding

Het verkeer vormt een belangrijke bron van CO-emissie, in 1994 70% van de totale emissie, en van de kankerverwekkende PAK's (polycyclische aromatische koolwaterstoffen)-emissie, in 1993 52% van het totaal.

Door strengere emisienormen voor nieuwe voertuigen kan het aandeel in de CO-emissies bij de bron met een factor 4 dalen.

9.1.11 Zware metalen

Zie [V.M.M. (1996) p. 345-351].

De emissie van zware metalen in de lucht is aanzienlijk gedaald tussen 1985 en 1995, voor lood betreft dit een daling tot 30%.

Het verkeer heeft in 1995 een groot aandeel in de emissie van lood (meer dan de helft), voor koper (de helft), voor cadmium (een derde) en voor zink (een tiende). Dit aandeel daalt praktisch niet, ondanks de verbeterde technieken.

9.1.12 Stikstofoxiden en SO_2

Stikstofoxiden en SO_2 spelen een rol bij de verzuring van het milieu, voor verwering van historische gebouwen en metaalcorrosie. Beide worden mede veroorzaakt door het verkeer.

9.1.13 Deeltjesvormige polluenten

Gebaseerd op [V.M.M. (1996) p.249].

Zwevend stof wordt onder meer veroorzaakt door het verkeer. De inadembaarheid van deeltjes ligt tussen 2,5 mm en 10 mm (meetmethoden PM 2,5 en PM 10).

Komen vooral voort van de verbranding van fossiele brandstoffen, onder meer in het verkeer.

Maatregelen in het verkeer :

– katalysator : VOS, producten van onvolledige verbranding (PAK, CO), zware metalen, NO ;

– dampretour en opvang : VOS ;

– roetfilter : deeltjes.

9.1.14 Overige

Andere aspecten die een milieubelang hebben, zijn de productie en afbraak van voertuigen, de invloed van wegbekleding, in het bijzonder asfalt, de invloed van ondoordringbare oppervlakken, overige uitstoot, enzovoort.

9.1.15 Personenvervoer

Naarmate de emissienormen strenger worden, daalt de uitstoot en verminderen dus ook de externe emissiekosten. Dit is meer het geval voor benzinewagens dan voor dieselwagens. Deze zijn bijzonder voor wat betreft de uitstoot van schadelijke deeltjes en de externe kosten van een moderne dieselwagen zijn dan ook dubbel zo hoog in vergelijking met een benzinewagen.

De effecten hangen ook af van het moment en de lokatie. Enerzijds varieert de emissie, anderzijds varieert het aantal gehinderden. De externe kosten voor een moderne dieselwagen zijn tot 4 keer

hoger in de stad dan op het platteland. Deze verschillen zijn nog groter bij congestie, zodat deze voor een dieselwagen in de ochtendspits tot 25 frank/km kunnen bedragen, ter vergelijking is dit voor een benzinewagen bij vlot verkeer op het platteland slechts 0,5 frank/km [De Nocker L. (1998)].

De mate waarin een bus milieuvriendelijker is dan de auto hangt af van de bezettingsgraad en zijn leeftijd. Een bus zal een bezettingsgraad van 15% moeten hebben om te concurreren met een dieselwagen (bezetting 1,3) en van 50% om te concurreren met een benzinewagen. Trams scoren veel beter, ook bij lage bezettingsgraad. Bij oudere bussen liggen de verhoudingen nog slechter. Moderne bussen zijn in een stedelijke omgeving dan ook aangewezen, vanuit het oogpunt volksgezondheid.

9.2 Ruimtelijke Aspecten

Deze aspecten zijn minder gemakkelijk in cijfers te vatten, aangezien ze vaak te maken hebben met kwaliteit en belevingswaarde. Dit betekent niet dat deze aspecten niet belangrijk zijn, aangezien de bepalende factoren op lange termijn hun invloed laten gelden en slechts beperkt omkeerbaar zijn.

9.2.1 Versnippering

Gebaseerd op [VVM (1996) p.397-411].

De wijze waarop we omgaan met de beschikbare geografische ruimte heeft gevolgen voor mens (belevingswaarde), natuur (belang van corridors, e.d.) en economie (inefficiëntie in de ruimtelijke ordening). De sector transport heeft vooral invloed door het versnijden van open ruimte, waardoor secundaire effecten zoals dichtslibben van de ruimte mogelijk worden door de betere bereikbaarheid. Wetenschappelijk onderzoek is nog nodig.

9.2.2 Ruimtebeslag

Gebaseerd op [A.P.S. (1996)].

Ruimtebeslag door infrastructuur voor rijdende en stilstaande voertuigen kan gemeten en vastgesteld worden. Beschikbare cijfers betreffen de niet gekadastreerde oppervlakte (openbare wegen, pleinen, waterlopen, e.d.). De niet gekadastreerde oppervlakte steeg tussen 1985 en 1995 in Vlaanderen met 7,3%. Dit betekent een toename van 6,30% van de totale oppervlakte in Vlaanderen tot 6,76% van de totale oppervlakte. Ze nam vooral toe ten gevolge van belangrijke verkeersinfrastructuur (autosnelwegen e.d.), die meestal werd aangelegd ten nadele van onbebouwde gronden (landbouw).

Hiermee heeft men geen idee van de evolutie van aanleg van parkeerplaatsen op gekadastreerde oppervlakken, zoals bij baanwinkels.

Het ruimtebeslag heeft ook meer kwalitatieve aspecten, bijvoorbeeld de inname van heel wat openbare ruimte in stedelijk gebied.

9.2.3 Leefbaarheid

Leefbaarheid kan beschouwd worden als "verkeersleefbaarheid" in directe relatie met het verkeer in een gebied, het kan meer algemeen gezien worden als "ruimtelijke kwaliteit". Na herinrichting van doortochten blijkt meestal dat de leefbaarheid als hoger ervaren wordt voor omwonenden en weggebruikers. Leefbaarheid wordt onder meer bepaald door milieuhygiënische aspecten en verkeersveiligheid, zoals hiervoor beschreven en door snelheid en verkeersintensiteit van motorvoertuigen, bijvoorbeeld het kunnen dwarsen van een straat. Leefbaarheid heeft ook te maken met het uitoefenen van functies, die "normaal" zijn op een plek. De ruimtelijke kwaliteit is moeilijker aan te geven.

10. HOEVEEL KOST MOBILITEIT ?

10.1 Overheidsuitgaven en inkomsten

Er worden voor transport uitgaven gedaan. Degenen die de uitgaven doen zijn de overheid, de bedrijven en de gezinnen. De overheidsuitgaven betreffen onder meer verkeersvoorzieningen, subsidiëring van openbare vervoermaatschappijen en organisatie van verkeer. De uitgaven van bedrijven betreffen vooral vervoermiddelen en organisatie. De uitgaven door gezinnen betreffen vervoermiddelen en transportdiensten. Deze worden in de betreffende bijdrage uitgebreid besproken.

De overheid ontvangt anderzijds ook inkomsten uit de sector. Hierna wordt een schatting gemaakt van wat de overheid betaalt en ontvangt. De resultaten zijn functie van de aangenomen hypothesen.

Bovendien stelt men vast dat bepaalde uitgaven en inkomsten niet gekend zijn. Deze worden enkel vermeld. Het is bovendien vaak vrij moeilijk in te schatten wie de bevoordeelden zijn, zodat de maatschappelijke effecten in het ongewisse blijven.

Overheidsuitgaven voor verkeersvoorzieningen betreffen :

– investeringen in infrastructuur ;

– investeringen in installaties ;

– onderhoud, onder meer wegdek, strooien, wegbermen, baggeren, e.d.

Binnen een budget voor wegen kan men stellen dat de autosnelwegen voornamelijk door individueel wegvervoer gebruikt worden, zowel personen als goederen. Andere wegen worden in min of meerdere mate gedeeld met openbaar vervoer, fiets en voetgangers. Bovendien hebben vele straten en pleinen ook een verblijfsfunctie en een landschappelijke waarde. Deze multifunctionaliteit geldt eveneens voor waterwegen. De waterwegen hebben naast een functie in de transportsector ook een functie voor waterbeheer, recreatie, natuurbeheer en een landschappelijke waarde. Voor spoorwegen, pijpleidingen en luchthavens geldt deze multifunctionaliteit minder of niet.

Voor wat betreft organisatie, kan men stellen dat deze door de openbare vervoersmaatschappijen voor een groter deel intern gedragen worden. Voor ander verkeer wordt dit grotendeels door de overheid gedragen. Het betreft onder meer :

– politie- en rijkswachttaken als begeleiding en regeling van verkeer ; vaststellen van ongevallen en overtredingen ;

– administratieve taken zoals inschrijving en keuring van motorvoertuigen ;

– evacuatie bij ongevallen, e.d. ;

– regeling sluizen, e.d. ;

– veiligheidscampagnes, e.d.

10.2 Wegverkeer

10.2.1 Globale vergelijking

Enige (te) eenvoudige rekensommetjes leren dat de overheid, zonder rekening te houden met de BTW, volgende inkomsten heeft uit het wegverkeer :

– belasting bij het in verkeer brengen ;

– eurovignet voor vrachtvervoer ;

– accijnscompenserende verkeersbelasting voor dieselwagens ;

– accijnsrechten op diesel en benzine.

Deze sommeren tot 190 miljard BEF per jaar. In [De Borger B., Proost S. red. (1997) p. 156] komt men, rekening houdend met andere aspecten, tot een geschat bedrag van 135,5 miljard BEF.

Voor wat de overheid uitgegeven heeft voor wegverkeer bestaan alleen gegevens omtrent de investeringen, 37 miljard BEF (België). Voor onderhoud kan men 10 miljard schatten. De kosten betreffende organisatie zijn niet ter beschikking.

Men zou dus kunnen stellen dat zonder rekening te houden met maatschappelijke kosten en een aantal organisatorische kosten, het wegverkeer een bron van inkomsten is voor de overheid, van ten minste 90 miljard.

10.2.2 Vergelijking wegtransport in Europa

In [EC (1995-A) p. lxx] wordt een overzicht gegeven van uitgaven en inkomsten voor wegtransport. Hiervan een korte vergelijking, in MECU. Indien deze uitgaven stabiel zijn over de jaren, dan kan geschat worden dat de totale uitgaven begin de jaren 90 zowat 1% bedragen van het GDP en de totale belastingsinkomsten 2%.

Opvallend is dat in Nederland en Frankrijk een groter evenwicht bestaat tussen inkomsten en uitgaven voor wegtransport en dat in Oostenrijk, Groot-Brittannië en Frankrijk het goederentransport een groter aandeel inbrengt.

In België wordt in vergelijking vrij weinig uitgegeven aan wegen, namelijk 1290 MECU. 1994 was nochtans een jaar waarin 1050 MECU of 42,5 miljard frank werd geïnvesteerd, waarvan evenwel slechts 40% door de gewesten. Deze investeringen waren in andere jaren steeds lager [INR (1995)]. De inkomsten daartegenover bedragen 3916 MECU, waarvan 691 MECU vanuit het goederentransport. Deze cijfers geven geen aanduiding van de verdeling van de uitgaven.

10.2.3 Infrastructuurkosten

Door de marginale kosten aan te rekenen zal men evenwel nooit tot een afweging kunnen komen voor nieuwe investeringen. Ofwel zal een bijkomende reiziger in het openbaar vervoer, wanneer het rijtuig vol zit, de volledige kost dragen van het inschakelen van een bijkomend rijtuig, wat op dat moment de marginale kost is of men zal de prijs verhogen zodat er een reiziger minder meegaat.

Ook wanneer men correct de kosten aanrekent, zal men in veel gevallen het uitbreiden van het aanbod moeten overwegen. In die gevallen kan men stellen dat er eerst een overcapaciteit zal zijn, waarbij men de nieuwe gebruiker de kost aanrekent van zijn eigen bezetting in de nieuwe situatie, deze zal dan gelijk zijn voor alle reizigers. Zolang de overcapaciteit bestaat zal deze prijs lager zijn dan de kosten in verhouding tot de bezettingsgraad.

Om een maatschappelijk goede keuze te maken is een kosten-baten analyse nodig, waarbij men voor alle modi op dezelfde manier de kosten en baten incalculeert, zodat men tot een zo objectief mogelijke vergelijking kan komen. Deze investeringen die de grootste return opleveren, zullen eerst moeten uitgevoerd worden. Met ander woorden, het beleid zal verantwoorde investeringen moeten doen, gebaseerd op gelijkvormige sociaal-economische calculatie en evaluatie.

10.3 Spoor

De inkomsten van de NMBS komen, zonder de pensioenlasten, voor 38% uit de vervoeractiviteit (personen en goederen) en voor 62% uit compensaties door de overheid. Met inbegrip van de pensioenlasten bedraagt dit respectievelijk 30% en 69%. Dit maakt de NMBS dus sterk afhankelijk van het algemeen budgettair beleid van de overheid. Deze afhankelijkheid was veel minder groot in 1970, waar nog 50% van de inkomsten uit de vervoersactiviteit kwam, en is sterk gegroeid over de periode 1971-1985.

De overheid overhandigde volgende bedragen aan de NMBS, zonder de pensioenlasten van circa 22 miljard frank.

Tabel 28: NMBS

	overhandigd door de overheid miljard BEF, zonder pensioenlasten	inkomsten vervoers-activiteit, zonder pensioenlasten	evolutie inkomsten uit vervoers-activiteit
1971			50%
1985			30%
1996	59		
1997	58,5		
1998	62,8	38%	30%
1999	70		

In 1999 neemt de overheid een participatie in het kapitaal van NMBS van 6,2 miljard frank.

10.4 Stads- en streekvervoer

De compensatiebetalingen schommelen hier tussen 62% en 2/3de van de totale opbrengsten, vervoersopbrensten tussen 1/3de en 30%.

Tabel 29: De Lijn

	compensatiebetalingen door de overheid in miljoen BEF
1991	7.861,8
1992	8.385,0
1993	8.975,8
1994	9.304,9
1995	9.529,9
1996	9.738,5
1997	10.123,5

De kostendekkingsgraad bij stadsvervoer in verschillende steden van de Europese Gemeenschap kan hiermee vergeleken worden. Deze kent enorme verschillen, die in de tekst niet verklaard worden [EC (1996-A)].

Tabel 30: kostendekkingsgraden van openbaar vervoer in enkele steden [EC (1996-A)]

	1985	1993
Rome	16%	10%
Amsterdam	25%	25%
Brussel	25%	33%
Parijs	36%	33%
Frankfurt	44%	45%
Kopenhagen	54%	52%
Madrid	68%	75%

10.5 Luchtverkeer en binnenscheepvaart

Luchtverkeer en binnenscheepvaart betalen geen accijnzen, zodat van daaruit weinig inkomsten komen. Vaarrechten zijn eerder gering.

10.6 Maatschappelijke kosten

De externe kost van een bepaalde transportactiviteit zijn de schadekosten aan mens en zijn omgeving veroorzaakt door die activiteit en welke niet in de marktprijs zijn verrekend. Hierdoor wordt er in het beslissingsproces over de transportactiviteit geen rekening gehouden met deze externe kost. Men kan onderscheid maken

– naar externe milieukosten : schade aan menselijke gezondheid, landbouw, gebouwen en ecosystemen ;

– ongevallen ;

– congestiekosten [De Nocker L. (1998)].

Deze kosten kunnen oplopen tot 5% van het BNP voor wat betreft de eerste twee. Het berekenen van de externe kosten is vrij nieuw en geeft vaak uiteenlopende resultaten. Het zou goed zijn indien de prijs waarmee de bestuurder geconfronteerd wordt, de som van de twee verschillende kostensoorten zou weerspiegelen. Bestuurders betalen gewoonlijk hun eigen kosten. Alhoewel men geconfronteerd wordt met prijzen die hoger zijn dan het eigenlijk verbruik van middelen (resources) zoals door brandstofaccijns, geldt dit in geval van gratis parkeren bij de werkgever bijvoorbeeld ook in de omgekeerde richting. Men betaalt dan minder dan de kost van de voorziening. De externe kosten worden helemaal niet weergegeven in de prijs die betaald wordt voor een verplaatsing.

De externe congestiekosten betreffen het tijdsverlies veroorzaakt aan andere weggebruikers. Voor vrachtwagens en openbaar vervoer is dit, per voertuigkm, steeds hoger dan voor personenauto's. Per reizigerskm liggen de zaken anders, en hangen ze af van de bezettingsgraad. Bij hoge bezetting zijn deze voor een bus miniem naast deze voor een auto. Deze kost is sterk afhankelijk van het ogenblik (dal/spits) en de regio. Volgens [De Borger B., Proost S. red. (1997) p. 67] zou deze, uitgedrukt als marginale kost, voor personenauto's stijgen van 11 frank in 1991 tot 60 frank in 2005 per voertuigkm in een stedelijke omgeving.

De marginale infrastructuurkost betreft voor het wegdek bijna uitsluitend de schade veroorzaakt door vrachtwagens.

10.7 Aanvulling : investeringen

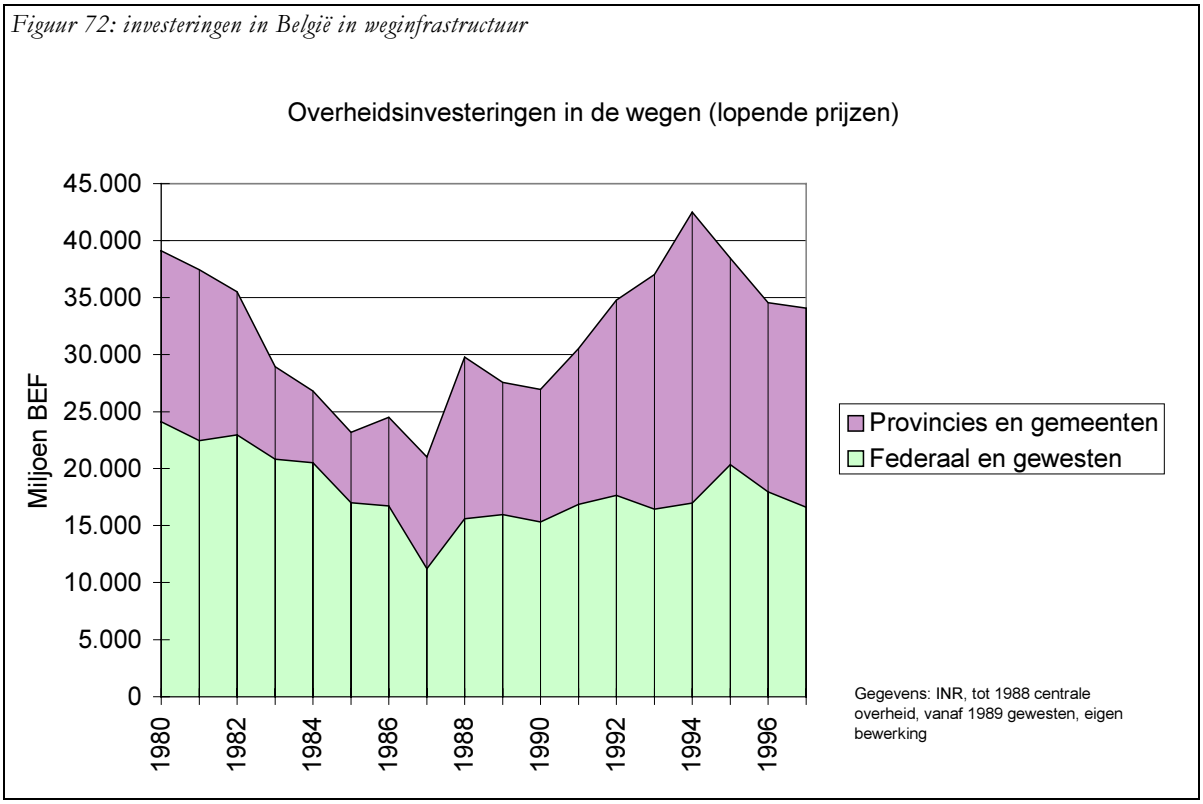
Tabel 31: investeringen van overheid en privé in de verschillende modi

Jaar	1980	1985	1990	1995	1996	1997
Spoorwegvervoer	32.328	22.469	13.066	45.042	44.182	47.594
Wegvervoer (zonder investering door de overheid)	*4.709*	*9.638*	*20.761*	*21.803*	*22.447*	*23.063*
*Wegvervoer (investering door de overheid)**	*39.095*	*23.183*	*26.949*	*38.445*	*34.562*	*34.078*
Wegvervoer (incl. overheidsinvesteringen)	43.804	32.821	47.710	60.248	57.009	57.141
Zeevervoer, binnenscheepvaart en havens	25.608	30.888	27.421	28.662	16.656	16.001
Luchtvervoer	4.666	5.607	9.179	1.451	3.389	2.972
Belgacom, post, TV	19.020	24.374	31.938	44.871	54.391	50.037
Vervoer, zonder investering overheid in wegvervoer	*67.311*	*68.602*	*70.427*	*96.958*	*86.674*	*89.630*
Verkeer en Vervoer, zonder investering overheid in wegvervoer	*86.331*	*92.976*	*102.365*	*141.829*	*141.065*	*139.667*
Vervoer, met investering overheid in wegvervoer	**150.210**	**124.606**	**145.086**	**195.651**	**178.245**	**180.849**
Verkeer en Vervoer, met investering overheid in wegvervoer	**169.230**	**148.980**	**177.024**	**240.522**	**232.636**	**230.886**

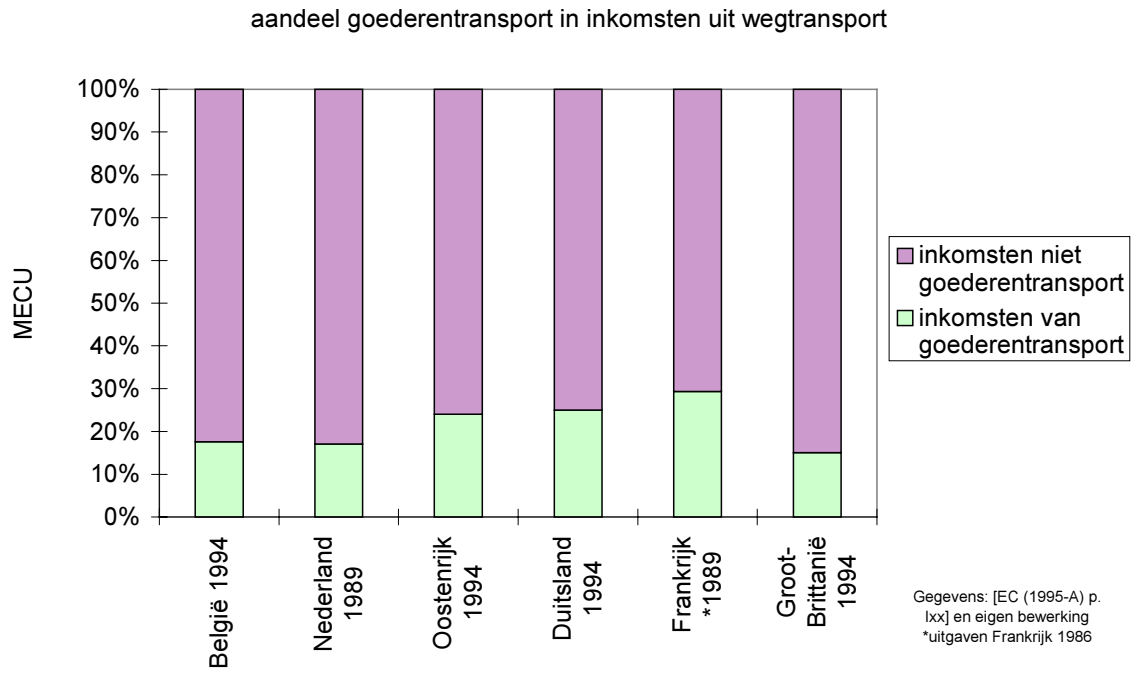
Bron: Nationale Rekeningen (1997),*de investeringen door de overheid in wegen worden afzonderlijk vermeld

10.8 Gegevens

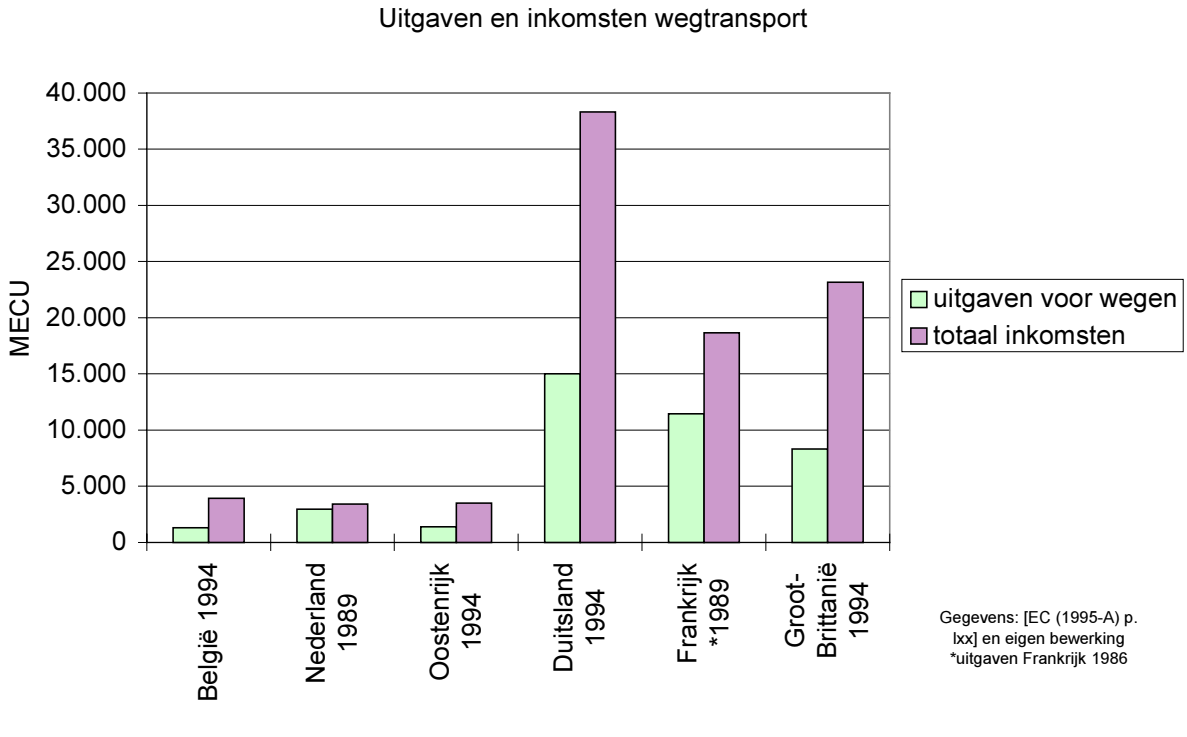
Figuur 72: investeringen in België in weginfrastructuur



Figuur 73: Aandeel goederentransport in totale inkomsten



Figuur 74: uitgaven voor wegen en inkomsten van voertuig- en brandstofbelasting en tolgelden



11. BELEIDSCONTEXT

Het is de bedoeling een algemeen beeld te schetsen, dat in hoofdzaak bij het formuleren van een visie van belang is. Bij het uitwerken van concrete strategieën en acties, is detaillering noodzakelijk. Omtrent bevoegdheidsverdeling kan men [Studiedag (1997)] en [Poté(1994)] raadplegen. De literatuurlijst geeft enige documenten aan op de verschillende beleidsniveaus.

11.1 Mondiaal niveau

Voor wat betreft mobiliteit, gaat het hier vooral om de afspraken die gemaakt zijn in verband met de uitstoot van CO_2. Ons land heeft er zich toe verbonden om tegen 2000 de CO_2-emissies te verminderen met 5% ten opzichte van de emissies in 1990. Verkeer en vervoer leveren een belangrijke bijdrage, van ongeveer 20% [VVM (1996) p. 456].

11.2 Europees niveau

De visie van de Europese Unie gaat uit van een duurzame ontwikkeling en een duurzame mobiliteit. Als instrument hiertoe wordt onder meer een juiste en efficiënte doorrekening van (alle) kosten aangegeven. Hierbij komt de wens een Europees transportnetwerk te realiseren, waarbij spoor, gecombineerd vervoer en waterwegen bij voorkeur aangewend worden om de steeds groeiende vervoersstroom op te vangen uit bekommernis om milieu en economie.

Omtrent mobiliteit zijn er diverse Europese onderzoeksprojecten waar ook Vlaamse instituten bij betrokken zijn. Onder meer het verhogen van de verkeersveiligheid en het aanwenden van nieuwe technologie zijn aandachtspunten.

Europese richtlijnen betreffen technische normen voor voertuigen, het openstellen van spoorinfrastructuur voor derden, als onderdeel van het harmoniseren van het verkeers- en vervoersbeleid, normen voor het opstellen van statistieken, sociale verordeningen (rij- en rusttijden), enzoverder.

Op vlak van Verkeer en Vervoer zijn er ook diverse publicaties en studies van de "European Conference of Ministers of Transport" (ECMT), een intergouvernementele organisatie met 31 deelnemende landen. Ook de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) heeft haar visie op mobiliteit, die eveneens uitgaat van duurzaamheid.

11.3 Benelux niveau

In [Projectbureau Tweede Benelux Structuurschets red. (1996)] is in het kader van de gewenste ruimtelijke structuur de uitgangshouding duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. De visie betreffende mobiliteit gaat uit van duurzame mobiliteit door multimodaliteit. Het beleid is gericht op het beïnvloeden van de vraag naar verplaatsingen en op de versterking van de multimodaliteit, met de klemtoon op het gebruik van milieuvriendelijke modi. Dit vraagt om een goed ontwikkeld locatiebeleid. Het is niet de bedoeling de mobiliteit als dusdanig terug te dringen, maar wel een einde te stellen aan onnodige verspilling. Twee beleidsrichtingen worden voorgesteld : minder en beter verkeer : het terugschroeven van het totale volume en het gebruik van de meest geëigende modi. Niet gemotoriseerde vormen van verplaatsing zijn uiteraard het gunstigst voor de kwaliteit van de ruimte en het milieu.

11.4 Federaal niveau

Op federaal niveau bestaat ook de intentie tot een mobiliteitsbeleid, op basis van duurzame mobiliteit. Hierbij worden drie voorwaarden voor duurzame ontwikkeling naar voor gebracht : de economische groei, de solidariteit en de bescherming van het leefmilieu. Elk beleid van duurzame mobiliteit moet rekening houden met het concurrentievermogen. Anderzijds stelt de mobiliteit talrijke problemen van solidariteit en billijkheid, ook naar toekomstige generaties toe. Een derde voorwaarde voor duurzame mobiliteit is de bescherming van het leefmilieu. Als aanpak hiertoe wordt aangegeven om uit te gaan van een zo goed mogelijke doorrekening van kosten, zodanig dat de vervoersvormen die sociaal het minst kosten, relatief gezien aantrekkelijker worden. De nadruk wordt eveneens gelegd op een geïntegreerd beleid op het vlak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ordening en op een samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus, naar boven en naar onder toe [Thiry B., Blauwens G. (1998)].

Op federaal niveau gebeurde, in het begin van de jaren '90, binnen het impulsprogramma "Transport en mobiliteit" van DWTC een aanzienlijke hoeveelheid onderzoek aan verschillende wetenschappelijke instellingen. Hieruit volgen diverse publica-

ties. Dit onderzoek wordt verder gezet binnen het impulsprogramma "Duurzame Mobiliteit".

Op federaal niveau staat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid in voor gegevensverwerking en initiatieven betreffende verkeersveiligheid.

Beleidsbeslissingen op federaal niveau betreffen onder meer de fiscale wetten, de spoorwegen, de verkeerswetgeving, de vervoerswetgeving, de nationale luchthaven, enzoverder.

11.5 Vlaanderen

Op Vlaams niveau geeft het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een visie op mobiliteit, die eveneens uitgaat van het principe van duurzame ontwikkeling. Er wordt gepleit voor een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Doelstellingen zijn het versterken van alternatieven voor het autoverkeer, optimalisering door categorisering van het wegennet en een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer. Dit alles kadert binnen een ruimtelijke visie die uitgaat van de gedeconcentreerde bundeling. Binnen de bindende bepalingen worden hoofdinfrastructuren geselecteerd, met name de hoofdwegen, de Primaire Wegen I, de hoofdspoorwegen voor personen- en goederenvervoer en de hoofdwaterwegen.

Het selecteren van secundaire wegen, van fiets- en voetgangersroutes en van weggebonden openbaar vervoer gebeurt binnen de Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen.

Een belangrijk instrument in het Vlaams mobiliteitsbeleid vormen de mobiliteitsconvenants.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de Vlaamse Milieumaatschappij en het Vlaams Instituut voor Technologische Ontwikkeling geheel of ten dele een onderzoeksopdracht betreffende mobiliteit en zijn effecten.

Beleidsbeslissingen in Vlaanderen betreffen onder meer waterwegen en havens, aanleg, onderhoud en beheer van gewestwegen en autosnelwegen, organisatie van verkeer en de coördinatie van geregeld verkeer (De Lijn, taxi, e.d.) en de regionale luchthavens.

11.6 Andere gewesten

In Wallonië wordt momenteel gewerkt aan een structuurplan, waarbij vooral de ontwikkeling van een Noord-Zuid-as als fundamenteel wordt gezien. De ontwikkeling van de groeipolen, in het bijzonder van Luik staan in het teken van gewestoverschrijdende ontwikkeling [Financieel Economische Tijd 6/11/98 p.3].

De mobiliteit in Vlaanderen kan bezwaarlijk gezien worden zonder de belangrijke functie van Brussel te bekijken en overleg te plegen. Zowel op het vlak van verkeers- en vervoersstromen als van het leefmilieu zij er gewestoverschrijdende aspecten.

12. Opleiding en gegevens

12.1 Opleiding

12.1.1 Stand van zaken

Zoals aangegeven in [Onderzoekscel Hogeschool voor Verkeerskunde (1998-A en B)], is er zowel nood aan specialisten als generalisten binnen het werkveld verkeer en vervoer. Sommige specialistische expertise is voorhanden, dit betreft bijvoorbeeld :

– verkeers- en vervoerseconomie, waar voorlopig nog aan verschillende universiteiten opleidingen voor bestaan, hoewel men de indruk heeft dat de belangstelling om de betreffende vakgroepen te laten bestaan of groeien niet aanwezig is (bv. RUG, LUC), een trend die men ook waarneemt in het buitenland, hierover stond geen studie ter onzer beschikking ;

– wegenbouw ;

– ontwerp van straten en pleinen, vanuit stedebouw en architectuur ;

– …

In het bijzonder voor wat betreft een generalistische kennis van de verkeers- en vervoerskunde blijven er evenwel belangrijke hiaten. In het onderzoek van de Europese onderwijsmarkt en arbeidsmarkt in de verkeerskunde [Onderzoekscel Hogeschool voor Verkeerskunde (1998-A en B)], op vraag van toenmalig minister Baldewijns, wordt dit uitgebreid naar voor gebracht.

12.1.2 Europees niveau

Men stelt vast dat in alle Europese landen één of meerdere instituten een verkeerskundige opleiding op academisch niveau aanbieden, behalve in België en enige kleine landen zoals Luxemburg en Liechtenstein. De meeste opleidingen werden 15 à 20 jaar geleden gestart, sommige al 25 jaar geleden. Qua opleidingstypen bestaat een grote diversiteit. De meeste opleidingen zijn ondergebracht als specialisatie binnen de studierichting burgerlijke bouwkunde of civiel techniek. De richting verkeerskunde is een zelfstandig departement, en verkeerskunde is een zelfstandige afstudeerrichting, aansluitend op een gemeenschappelijke basisopleiding. Soms worden ook in de basisjaren al verkeerskundige vakken onderwezen. Deze opleidingen leveren veelal specialisten af, die verkeer en vervoer sectormatig benaderen. Soms is de opleiding op te vatten als een postgraduaat van 1 tot 3 jaar (b.v. Groot-Brittannië). Tenslotte zijn er een aantal volledige verkeerskundige opleidingen, van 4 à 5 jaar. Deze opleidingen leveren veelal generalisten af, die verkeer en vervoer situeren in de brede maatschappelijke context en facetmatig benaderen. Opvallend is de afwezigheid van een studierichting of specialisatie binnen een studierichting voor niet-ingenieurs.

Recent zijn ook een aantal nieuwe instituten opgericht, die een volledige opleiding aanbieden overeenkomend met het niveau Hoger Onderwijs van het Lange Type. Er is dus duidelijk nood aan een verdere professionalisering van de verkeerskunde in Europa. Algemeen wordt gesteld dat een eigen volwaardige opleiding verkeerskunde veel beter zou beantwoorden aan de huidige verkeers- en mobiliteitsproblematiek.

De meeste opleidingen hebben een duur van 4 à 5 studiejaren. De opleiding moet mensen kunnen afleveren die op een leidinggevend niveau moeten kunnen functioneren. Communicatieve vaardigheden, organisatie- en motivatievermogen vormen in dit kader een zeer belangrijk aspect binnen de opleiding.

Doordat verkeer een interdisciplinair thema is, vraagt dit om een procesbeheersing met een eigen positie vanuit de eigen discipline. Deze komt in gevaar wanneer de opleiding wordt aangevat vanuit een gemeenschappelijke basiscursus met ander omgevingswetenschappen, zoals milieukunde en ruimtelijke ordening.

In de Europese landen is de vraag vanuit de praktijk groter dan het aanbod aan afgestudeerden, met een factor twee. In Nederland schatte men in 1970 een behoefte aan 850 all-round verkeerskundigen. Momenteel zijn er dat al drie maal zo veel, en neemt de vraag nog steeds toe. In de gemeente Utrecht (225.000 inwoners) bijvoorbeeld werken bij de afdeling mobiliteit en verkeer 100 personeelsleden, waarvan een twintigtal rond verkeersbeleid.

12.1.3 Vlaamse tekorten

Vlaanderen kampt met een tekort aan all-round verkeerskundigen. De aanwezige verkeerskundige kennis is bovendien te beperkt. Er blijkt in Vlaanderen een markt te zijn voor ongeveer 550 personen met een verkeerskundige basisopleiding en voor ongeveer 1.350 personen met een bijscholing. De professionalisering schijnt verder gevorderd te zijn in de private sector dan bij de overheid, waar organisatorische veranderingen onvermijdelijk zijn. Meer doen met minder personeel, beter geschoold en beter betaald, wordt onvermijdelijk. Coördinatie tussen de verschillende bevoegdheden en initiatieven is dringend noodzakelijk.

Er bestaat een drievoudige vraag op de arbeidsmarkt naar opleidingen :

– voortgezette opleiding voor vakspecialisten uit diverse disciplines, een voortgezette academische opleiding kan hierop een antwoord bieden ;

– een opleiding van academisch niveau waarin multidisciplinaire kennis en vaardigheden worden geleerd en getraind in functie van coördinatie-functies bij de overheid, adviesbureaus, vervoersmaatschappijen, e.d. Hoewel wenselijk zal het in de praktijk moeilijk zijn om dergelijke nieuwe opleiding aan een universiteit in te richten, en biedt een hogeschool meer flexibiliteit voor het inrichten van een totaal nieuwe studierichting ;

– een bijscholing op lager niveau, gericht op een interdisciplinair samenwerken op middenkaderniveau.

12.1.4 Conclusie

Het Vlaams Parlement zou hier zeer dringend een initiatief moeten bepleiten ten aanzien van de mi-

nister voor Onderwijs om een oplossing te bieden aan deze leemten op de arbeidsmarkt.

In dit verband kan het voorstel [V.S.V. (1998-A)] dat werd opgesteld in opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde door experts van de verschillende universiteiten als leidraad genomen worden, voor wat betreft een voortgezette academische opleiding. Het betreft een jaar voltijdse studie, eerder gericht op een generalistische vorming.

Een volledige opleiding op academisch niveau blijft evenwel een noodzaak.

12.2 Gegevens

De gegevens die betrekking hebben op mobiliteit worden verzameld op federaal en gewestelijk niveau en worden ook op beide niveaus gepubliceerd. Bovendien vindt men gegevens in de jaarverslagen van havens, vervoersmaatschappijen, e.d. Het is vaak moeilijk om de gegevens die men wenst te bekomen met de gewenste graad van detaillering of de gewenste tijdreeksen te bekomen. Vaak kennen de gewesten zo een verschillende ontwikkeling, dat de gegevens voor België niet voldoen om een beleid te ondersteunen. Bovendien is er een sterke versnippering van de gegevens, waardoor opzoekwerk bemoeilijkt wordt. De gegevens worden niet steeds opgenomen of gepubliceerd volgens hun bruikbaarheid binnen mobiliteitsbeleid.

12.2.1 Vervoer

Jaarverslagen van de havens, de NMBS, de vervoersmaatschappijen voor openbaar vervoer, de luchthavens, e.d.

Daarnaast geven publicaties op federaal niveau een overzicht van het vervoer in het algemeen. De actualiteit en de detaillering zijn echter beperkt, bovendien dekken deze statistieken niet dezelfde inhoud.

Omtrent personenvervoer zijn volgende onderzoeken belangrijk :

– Volkstelling 1991 [N.I.S. (1997-F)] en [Gemeentekrediet (1997)] ;

– Bevolkingsregister ;

– Onderzoek verplaatsingsgedrag 1994/95 [Hajnal I., Miermans W. (1996)] ;

– Huishoudbudgetenquête (1995/96) [N.I.S. (1998-B) p.30-31].

Het aantal huishoudens bij de budgetenquête is te gering om volwaardige gegevens te publiceren voor de gewesten afzonderlijk. In België bestaan geen officiële gegevens betreffende personenmobiliteit.

Uit de afwijkingen binnen de gegevens uit steekproeven blijkt nogmaals het belang van een algemene volkstelling om een volledig overzicht te krijgen van de werkelijke toestand.

12.2.2 Voertuigbezit

Omtrent het motorvoertuigenpark zijn actuele gegevens van het N.I.S. beschikbaar.

Gegevens omtrent het fietsbestand ontbreken na 1986, en voor het bromfietsbestand na 1988. Een verplichte registratie zou deze informatie kunnen aanvullen en een middel kunnen zijn ter voorkoming van diefstal.

12.2.3 Verkeer

Gegevens omtrent wegverkeer worden gepubliceerd op federaal en gewestelijk niveau als jaarlijkse verkeerstellingen of vijfjaarlijkse verkeerstellingen.

Gegevens omtrent veiligheid van wegverkeer worden gepubliceerd bij het Nationaal Instituut voor de Statistiek, de gegevens zijn meer gedetailleerd dan deze in Nederland en voor 1997 waren ze in november 1998 beschikbaar. Ze worden gepubliceerd en bekommentarieerd in het jaarverslag en in een afzonderlijke publicatie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, en uiteraard bestaan ook op gewestelijk vlak publicaties, zij het niet jaarlijks.

Gegevens omtrent ander verkeer vindt men in de jaarverslagen, zoals vermeld bij vervoer.

12.2.4 Conclusie

Een beleid gebaseerd op kennis vergt een herdenken van de gegevensverzameling en publicatie, zodat sneller en gerichter gepubliceerd wordt zonder de overlappingen die nu vaak optreden. Er moet rekening gehouden worden met ontwikkelingen op het terrein, waardoor gegevens zoals ze vroeger konden gebruikt worden, moeten aangevuld worden met nieuwe indelingen, met het oog evenwel op de blijvende vergelijkbaarheid in de tijd.

Een algemene volkstelling blijft belangrijk om tot een goed overzicht van de feitelijke toestand te komen, met gegevens die op ruimtelijk en ander niveau kunnen opgesplitst worden tot een grotere graad van detaillering dan bij enquêtes mogelijk is. Het sneller publiceren van de gegevens zou hierbij eveneens interessant zijn.

Vragen in verband met verkeer en vervoer zouden kunnen zijn :

– totaal personenvervoer in België ;

– gegevens omtrent handicap en andere factoren die de mobiliteit hinderen ;

– aard van het voertuig, energievorm, gebruiksmotief, jaarlijks afgelegde afstand, waar gereden, verkeersstromen, bezettingsgraad, wie rijdt, enzoverder ;

– inzicht in het gebruik van de verschillende vervoermiddelen bij de verplaatsing ;

– afstand van woning tot dichtstbijzijnde halte openbaar vervoer ;

– voorzieningen voor langzaam verkeer bij de woning (trottoir, fietspad, e.d.) ;

– rijbewijsbezit ;

– abonnement openbaar vervoer ;

– ongevallen en gevolgen ;

– vervoersstromen in het goederenvervoer ;

– totale goederenvervoer in België en opsplitsing naar nationaliteit van de vervoerder ;

Telematica

– bezit computer ;

– gebruik computer ;

– aansluiting internet ;

– aard van uitgevoerde werkzaamheden, en mogelijkheid tot telewerk.

13. LITERATUUROVERZICHT

VLP : zeker beschikbaar in informatheek Vlaams Parlement, blanco : niet gecontroleerd

13.1 Beleidsdocumenten en beleidsvoorbereidende documenten

ISBN

BALDEWIJNS (1998) : "*Nu Beslissen of later stilstaan. Bijdrage van Minister Baldewijns aan het Mobiliteitsdebat in de Vlaamse raad*"

BLAUWENS G., ALLAERT G., BEUTHE M. EN DELEPEIRE-DRAMAIS C. (1993) : "*Voorstellen voor een mobiliteitsbeleid*", verslag uitgevoerd in opdracht van dhr. G. Coëme, Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, Schilde, september 1993

EC (1992) : "*De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Een brede aanpak voor de totstandbrenging van een communautair kader voor duurzame mobiliteit*" COM (92) 494 def., Brussel 2 december 1992

EC (1995-A) : "*Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer. Mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie*" *of* "*Towards Fair and efficient pricing in transport*", Europese Commissie, Directoraat Generaal VII, COM (95) 691 def., 20 december 1995

EC (1995-B) : "*The trans-European transport network – Transforming a patchwork into a network*", Office for Official Publications of the European Communities" Luxemburg 1995, 37pp. 92 827 5318 2 — 92 827 5318 2

EC (1996-A) : "*Citizens' Network. De verwezenlijking van de mogelijkheden van het openbaar personenvervoer in Europa*" Groenboek van de Europese Commissie, Directoraat Generaal VII, Brussel 1996

EC (1996-B) : "*Future Noise Policy*" Groenboek van de Europese Commissie, Brussel 1996

EC (1998) : "*Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik*", Witboek van de Europese Commissie, Directoraat Generaal VII, Brussel 1998

GEMEENSCHAPSMINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN VERKEER (1990) : "*Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen*", juli 1990

MINA-RAAD (1997) : "*Advies van 20 februari 1997 over het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*", Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, Brussel, 1997/3

MINA-RAAD (1998-A) : "*Oriëntatienota van 5 maart 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*", Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, Brussel, 1998/7

MINA-RAAD (1998-B) : "*Advies van 2 april 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*", Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, Brussel, 1998/8

MINA-RAAD (1998-C) : "*Advies van 2 april 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur – Toelichting voor de commissie Mobiliteit van het Vlaams parlement*", Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, Brussel, 2 juli 1998

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP (1997) : "*Strategisch Plan voor Vlaanderen : Doelstellingenrapport Toegankelijk Vlaanderen*", Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Algemene Zaken & Financiën, Administratie Administratie Planning en Statistiek Brussel, 1997

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP (1998) : "*Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*", Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen, Afdeling Ruimtelijke Planning, Brussel, 1998 D/1998/3241/024 D/1998/3241/024

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (1977) : "*Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel a beleidsvoornemen*", Nederland, 1976-1977

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (1979) : "*Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel c adviezen*", Nederland, 1978-1979

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (1989) : "*Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel a beleidsvoornemen*", Nederland, 1988-1989 90 12 0605 7 5

PROJECTBUREAU TWEEDE BENELUX STRUCTUURSCHETS RED. (1996) : "*Ruimte voor samenwerking, Tweede Benelux Structuurschets*", Benelux Economische Unie, Brussel, 1996 90 803123 1 2

SAUWENS (1991) : "*Beleidsbrief Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen, ingediend door J. Sauwens*", Vlaamse Raad, stukken 1990-1991/510 nr1 Brussel, 1991 (473 blz.) VLP

SERV (1997-A) : "*Advies over het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*", Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, Brussel, 19 februari 1997

SERV (1997-B) : "*Aanbeveling over mobiliteit, diagnose van de verkeers- en vervoersproblematiek*", Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, Brussel, 16 april 1997 (70 blz.) VLP

THIRY B., BLAUWENS G. (199) : "*Ontwerp van een duurzaam mobiliteitsbeleid : interimrapport*", Studie op verzoek van M. Daerden, Minister van Vervoer,

THIRY B., BLAUWENS G. (1998) : "*Oriënteringsnota : Voorbereidende studie ter definiëring van een federaal plan voor een duurzame mobiliteit*", Studie op verzoek van M. Daerden, Minister van Vervoer, februari 1998

VLAAMS MINISTER VAN VERKEER, BUITENLANDSE HANDEL EN STAATSHERVORMING (1995) : "*Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen II, actualisatie Verkeers- en Vervoersplan voor Vlaanderen*", maart 1995

GEDACHTEWISSELING COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER 5 FEBRUARI 1998 "*Gedachtewisseling over het Multimodaal model Antwerpen*"

HOORZITTING COMMISSIE MOBILITEIT 12 OKTOBER 1998 : "*Personen- en vrachtvervoer*"

HOORZITTING COMMISSIE MOBILITEIT 15 OKTOBER 1998 : "*Openbaar vervoerinfrastructuur*"

HOORZITTING COMMISSIE MOBILITEIT 19 OKTOBER 1998 : "*Openbaar vervoerinfrastructuur*"

HOORZITTING COMMISSIE MOBILITEIT 7 JULI 1998 : "*Maatschappelijke beleidsnota Mobiliteit*"

HOORZITTING COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER 5 FEBRUARI 1998 "*Hoorzitting over het Multimodaal model Antwerpen*"

HOORZITTING COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER 20 MAART 1998 "*Hoorzitting over de mobiliteitsproblematiek in en rond Gent*"

VERGADERING VLAAMS PARLEMENT 20 OKTOBER 1998, NR. 8

IMPULSPROGRAMMA DUURZAME MOBILITEIT

IMPULSPROGRAMMA TRANSPORT EN MOBILITEIT

V.S.V. (1998-A) "*Voorstel interuniversitair voortgezette Academische Opleiding Verkeerskunde*", opdracht uitgevoerd onder leiding van Albrechts L. met medewerking van Allaert G., Hens L., Immers B., Van de Voorde E., Verbeke A. ; voor Vlaamse Stichting Verkeerskunde Mechelen september 1998

13.2 Mobiliteit

(1998) : "*Busonderzoek Hasselt : Bevraging busreizigers stads- en streeklijnen te Hasselt*", Onderzoekscel Diepenbeek, Hogeschool voor Verkeerskunde, i.o.v. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, januari 1998

: "*Carbon emissions and the economic costs of transport policy in Sweden*", 1997, (47pp.)

ALBRECHTS L., BAETEN G., SPITHOVEN A. (1997) : "*Mobiliteit, Landschap van macht en onmacht*", Acco Leuven/Amersfoort, 1997 90 334 3800 3 VLP — 90 334 3800 3 VLP

BLAUWENS G., DE BAERE P. EN VAN DE VOORDE E. (1996) : "*Vervoerseconomie*", MIM Antwerpen 90 341 0834 1 — 90 341 0834 1

BOON W. (ED.)(1994) : "*Stilstaan bij Mobiliteit, acht visies op de rol van mobiliteit in de toekomstige samenleving*", door Langzaam Verkeer v.z.w. en Vlaamse Stichting Verkeerskunde Garant Leuven/Apeldoorn 1994 90 5350 339 0 VLP — 90 5350 339 0 VLP

BOVY P.H.L. (1989) : "*Routekeuze van reizigers*", in[van Knippenberg, C., Rothengatter, J. en Michon, J. (1989)] van p. 153 tot 170 90 232 2269 5 — 90 232 2269 5

BROOKHUIS, K. (1989) : "*Taakanalyses*", red. van Knippenberg, C., Rothengatter, J. en Michon, J. van pag. 273 tot 281 ; Van Gorcum, Assen/Maastricht, 1989 90 232 2269 5 — 90 232 2269 5

BRUINSMA F.R., RIETVELD P. (1992) : "*De structurerende werking van infrastructuur*", Vakgroep Ruimtelijke Economie, Vrije Universiteit Amsterdam en Projectbureau IVVS Den Haag, 1992

DE BOER E. (1989) : "*Vervoersbehoefte en vervoersmogelijkheden*", in [van Knippenberg, C., Rothengatter, J. en Michon, J. (1989)] van p. 233 tot 253 90 232 2269 5 — 90 232 2269 5

DE BORGER B., PROOST S. RED. (1997) : "*Mobiliteit : de juiste prijs*", Garant, Leuven-Apeldoorn, 1997 (312 blz.) 90 5350 611 X VLP — 90 5350 611 X VLP

DE SMET K. (RED.) (1998) : "*Verkeersbeleid op welk bestuursniveau ? van Europa tot gemeente ; Hoe is het beleid georganiseerd ? Tien bijdragen*" Op 1 Lijn en Kluwer Editoriaal, Diegem, februari 1998

DIERCKX C. (1994) : "*Knopen in mobiliteit*", in [BOON W. (ED.)(1994) p. 11-33] — 90 5350 339 0

DOWNS A. (1992) : "*Stuck in Traffic, coping with peak hour traffic congestion*", The Brooking Institution, Washington and the Lincoln Institute of land policy, Cambridge, Mass. 1992

E.C.M.T. (1992) : "*La Croissance du Transport en Question*", XII ème Symposium International sur la Theorie te la Pratique dans l'économie des transports, CEMT Lissabon, 1992

E.C.M.T. (1995-A) : "*Transport : New problems, new Solutions*", European Conference of Ministers of transport, XIIIth Symposium 9-11 mei 1995, Luxemburg 1995

E.C.M.T. (1995-B) : "*Transports urbains et développement durable*", European Conference of Ministers of Transport, Parijs 1995

E.C.M.T. (1996-A) : "*Changing Daily Urban Mobility Less or Differently ?*", Economic research centre, European Conference of Ministers of transport, Round table 102, Parijs 1996 — 92 821 1216 0

E.C.M.T. (1996-B) : "*Infrastructure-induced mobility ; Round Table 105*", European Conference of Ministers of Transport, Parijs 7-8 november 1996

E.C.M.T. (1998) : "*Efficient transport for Europe, policies for the internalisation of External Costs*", European Conference of Ministers of Transport, Parijs 7-8 juli 1998 — 92 821 1226 8

E.T.S.C. (1996) : "*Low-Cost road and Traffic Engineering measures for casualty reduction*", European Transport Safety Council, Brussel, september 1996

E.T.S.C. (1997) : "*Transport Accident Costs and the value of safety*", European Transport Safety Ccouncil, januari 1997

EBELS, H., LE CLERCQ, F. (RED.) (1997) : "*Verstedelijking en vervoersplanologische concepten*", Amsterdam study centre for the metropolitan environment, Amsterdam, augustus 1997 — 90 75246 13 7

EUROPESE FEDERATIE VAN VERKEERSSLACHTOFFERS (1995) : "*Doden en gewonden in het verkeer, voorstellen tot verbetering, resumé*", onderzoek in samenwerking met de Commissie voor de Europese Unie, februari 1995

FGSV (1997) : "*Frauenbelange in der Verkehrsplanung*", Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, ARBEITSPAPIER Nr. 44, Keulen, 1997

GODTHELP H. (1989) : "*De rijtaak in een auto*", in [van Knippenberg, C., Rothengatter, J. en Michon, J. (1989)] van p. 233 tot 253 ; — 90 232 2269 5

HAJNAL I., MIERMANS W. (1996) : "*Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen, Analyse opdracht, Eindverslag*", Onderzoek in opdracht van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, Diepenbeek, april 1996

HAJONIDES T., HEESMANS H., KRIJNEN G., LODDER A., SCHOLTEN L. (1987) : "*Buiten Gewoon Veilig*", Stichting Vrouwen Bouwen & Wonen, 1987 90 70509 63 6 — 90 70509 63 6

HOUTHAVE R., KORSMIT J. EDS. (1995) : "*Lokatiebeleid en MOBER, de link tussen de Ruimtelijke Planning en een Duurzame Mobiliteit*", Tekstenbundel van het Symposium, UG Vakgroep Ruimtelijke Planning, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Gent, 15 december 1995 (157 blz.) — 90 802415 1 2 VLP

ILLICH I. (1974) : "*Energy and equity*", Londen 1974

JACOBS E. (1998) : "*Oplossingen voor stedelijke verkeersproblemen*"

KAGESON P. (1993) : "*Getting the Prices Right, A European Scheme for Making Transport pay its True Costs*", European Federation for Transport and Environment, Stockholm mei 1993 — 91 558 7721 4

KBS (1996) : "*De ontbrekende Schakel tussen privé- en openbaar vervoer – nieuwe vormen van vervoer in België*", Studie uitgevoerd door Langzaam Verkeer in opdracht van de Koning Boudewijnstichting, Brussel, 26 april 1996 — 90 5130 203 7 VLP

KNV (1997) : "*Mobiliteit : een Europese dimensie*", Koninklijk Nederlands vervoer Den Haag, 1997 (16 blz.) — VLP

KORSMIT J. (1993) : "*Onderzoek naar de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid als beleidsinstrument*", Onderzoek uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde door Planning en Ontwikkeling, ISRO-KUL, Leuven 1993

KORSMIT J. (1994-A) : "*Mobiliteit een tweesnijdend zwaard*", in [BOON W. (ED.)(1994) p. 71-114]

KORSMIT J. (1994-B) : "*Relatie tussen Mobiliteitsontwikkeling en Ruimtelijke Ontwikkeling*", Lezing op basis van onderzoek uitgevoerd i.o.v. Vlaamse Stichting Verkeerskunde en IISRO-Leuven, Leuven 22 maart 1994

KROES E. P. (1989) : "*Keuze van een vervoermiddel*", in [van Knippenberg, C., Rothengatter, J. en Michon, J. (1989)] van p. 139 tot 152 — 90 232 2269 5

L.I.N. (1996) : "*Hoe het vooruit gaat, Vlamingen en hun verplaatsingsgedrag*", Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Laafmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, Brussel, 1996 — D/1996/3241/250

MARCHETTI C. (1987) : "*On Transport in Europe : The Last 50 Years and the Next 20*", Paper op "First Forum on Future European Transport", München, September 14-16 1987

MAYERES I., OCHELEN S. EN PROOST S. (1996) : "*The marginal external costst of urben transport*", CES, KULeuven, Public Economics Research Paper nr. 51

MEERSMAN H., VAN DE VOORDE (EDS.) (1997) : "*Transforming the Port and Transportation Business*", Acco Leuven /Amersfoort, eerste editie 1997 90 334 3798 8 — 90 334 3798 8

MICHON J.A. (1980) : "*Beïnvloeding van de mobiliteit – nieuwe impulsen voor een sturend beleid*", ANWB, Den Haag, 1980

MICHON, J.A. (1989) : "*Modellen van bestuurdersgedrag*", in [van Knippenberg, C., Rothengatter, J. en Michon, J. (1989)] van pag. 207 tot 231 90 232 2269 5 — 90 232 2269 5

NIJKAMP, P., VAN DELFT H., VAN VEEN-GROOT D. (19nn) : "*Sustainable Mobility and Globalisation : new research and policy challenges*"

O.E.C.D. (1996) : "*Towards Sustainable Transportation. The Vancouver Conference, conference highlights and overview of issues*", Organisation for Economic Co-operation and Development, Vancouver, 24-27 March 1996

O.E.C.D. (1997) : "*CO_2 emissions from Transport*", Organisation for Economic Co-operation and Development, November 1997 (212 pp.) 92 821 1225 X

PEETERS C., DE BISSCHOP K. (1995) : "*De Belgische wegvervoersector in gevaar*", Garant Leuven/Apeldoorn, 1995

POTÉ R. (1994) : "*Bevoegdheden op verkeersgebied, van internationaal tot lokaal*", Mys & Breesch, Gent, 1994 90 5462 069 2 VLP

PROOST S. (199x) : "*De juiste prijs voor het verkeer in de stad*", ? p. 79-89

SMITH P. (1991) : "*Verkeer en Milieu*", TNO Den Haag, 1991 90 330 0241 8

SPILSTIJNS J. (VERSLAGGEVER) (1992) : "*Mobilis, Studie over mobiliteit*", initiatief van Febiac, Van Melle, Gent 1992 (231 blz.) VLP

STEG L., ARNOLD M., RAS M., VAN VELZEN E. (1997) : "*Maatschappelijke en individuele determinanten van autogebruik*", Sociaal en Cultureel Planbureau, Rijswijk, november 1997 90 5749 107 9

TEN GROTENHUIS D.H. (1997) : "*Middelen ter effectuering van het beleid*" in De Groot V., Kanters E. en Korsmit J. red.) "Handboek verkeers- en vervoerskunde", VUGA 's Gravenhage, 1997

TER BRUGGE R. (1989) : "*Keuze van de woonlokatie*", in [van Knippenberg, C., Rothengatter, J. en Michon, J. (1989)] van p. 125 tot 138 90 232 2269 5

THIRY, B. (1994) : "*Les principaux enseignements*" in "Croissance, répartition, environnement. Quelles régulations pour un développement durable ? ", Actes du 11ème Congrès des Economistes belges de langue francaise, Charleroi, CIFOP, pp. 188-192

UIC (1995) : "*Reducing the external cost of transport*", Paris, 1995

V.S.V. (1992) : "*Mobiliteit in een duurzame samenleving, programma 1993-1995*", Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Werkgroep Themalijnen, Mechelen, juli 1992

VAN DEN TOORN, M. (1996) : "*Infrastructuur en ruimtelijke planning*", in "Planologische discussiedagen 1996, deel 1" van p. 231 tot 240 ; Stichting Planologische discussiedagen, 1996

VAN DER HAEGEN, H. (1998) e.a. : "*Pendel Monografie 11-8*" ; Brussel, N.I.S. 1998

VAN DIENDEREN H. (1994) : "*Met de auto mobiel*", Davidsfonds Leuven, 1994 90 6162 855 0

VAN KNIPPENBERG C.W.F., DALY A. (1989) : "*Mobiliteit in de sociale verkeerskunde*", in [van Knippenberg, C., Rothengatter, J. en Michon, J. (1989)] van pag. 207 tot 231 90 232 2269 5

VAN KNIPPENBERG, C., ROTHENGATTER, J. EN MICHON, J. (1989) : "*Handboek Sociale Verkeerskunde*" , Van Gorcum, Assen/Maastricht, 1989

VERHETSEL A. (1997) : "*Boekbespreking 'Mobiliteit Landschap van macht en onmacht*", in Planologisch Nieuws, JG. 17 nr. 4/1997

VLEK C., STEG L. (1996) : "*Societal Reasons, Conditions and Policy Strategies for reducing the use of motor vehicles*", Groningen, Nederland, 1996 voorgesteld in OECD (1996)

VLEUGEL J. (1995) : "*De Milieugebruiksruimte voor duurzaam verkeer en vervoer*", Kerngroep Infrastructuur, Transport en Logistiek, Delftse Universitaire Pers, Delft 1995 90 407 1130 5 VLP

VLEUGEL J., VAN GENT H. (1991) : "*Duurzame Ontwikkeling, Mobiliteit en Bereikbaarheid, naar een onderzoeksagenda*", Infrastructuur, Transport & Logistiek 10, Delftse Universitaire Pers, 1991

VOSEKO (1991) : "*Verkeer in België in 2000 : Mobiliteit of Chaos ?*", referaten Twintigste Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres, Gent, 17-18 oktober 1991, Maklu Antwerpen/Apeldoorn, 1991 (656 blz.) 90 6215 305 4 VLP 90 407 1130 5 VLP

ZUALLAERT J. (1994) : "*Gewikt en Gewogen 1 Leren omgaan met files. Congestiebeheersing in stadsgewesten*", in Ruimtelijke Planning Katern2 Kluwer editoriaal, mei 1994

ZUALLAERT J. (199x) : "*Trends en trendbreuken in het verkeersbeleid voor steden en gemeenten, ook een zaak van 'bestuurlijk management*", in Bijscholing Verkeer lesdag 8

13.3 Mobiliteit en milieu

CEPEDA M., SORIA A. (1996) : "*Energydemand and CO2 Emissions from the World Transport Sector : Past Evidence and Forecasts*", Institute for Prospective Technological Studies Seville, European Commission Joint Research Centre EUR 17256 EN, 1 september 1996, 44p. VLP

CALTHROP E., PROOST S. (1998) : "*General Economic Principles of Pricing Transport Services*", CES, als onderdeel van CAPRI, in opdracht van Europese Commissie DGVII, Leuven, september 1998

DE NOCKER L. (1998) : "*Schade aan milieu en volksgezondheid van personentransport in België*", voordracht studiedag "de juiste prijs van mobiliteit", Vlaams Parlement 6/10/1998

FORBAIRT-OPET (1994) : "*Energy efficiency in urban public transport in Ireland*", voor Europese Commissie DG VII, Dublin (Ierland) 1994, 103 pp.

HIEL G., PELLIS R., VERHEYDEN P., VISSER F., BREYNE J., GRASSL H., VANDERBORGHT O. (1998) : "*Ozon'gat' en broeikaseffect. Wetenschappelijk, maatschappelijk en historisch bekeken*", Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Brussel, 90 6569 671 7

HUGHES, P. (1993) : "*Personal Transport and the Greenhouse Effect, A Strategy for Sustainability*", EARTHSCAN publications, Londen, 1993 1 85383 169 7 VLP

OECD (1995) : "*Motor Vehicle Pollution, reductionstrategies beyond 2010*",Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, Parijs, 1995 92 64 14312 2 VLP

PROOST, S. (1992) : "*Beleidsvoorstellen voor de broeikasproblematiek*", Centrum voor Economische Studiën, KUL, Leuven, mei 1992

SAMARAS Z., ZIEROCK K. (1991) : "*Forecast of emissions from road traffic in the European Communities*", Commission of the European Communities, Environment and Quality of life, Luxemburg, 1992 92 826 3457 4 VLP

VSV (1998) : "*Nascholing Verkeers- en Mobiliteitseducatie*", Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Mechelen, april 1998

13.3 Verkeerskunde

ALLAERT G. M.M.V. DAVID P ; LEINFELDER H., STALENHOEF G., VANFLETEREN H. (1996) : "*Kentekenonderzoek N403, N41, N16*", studie in het kader van Structuurplanning Land van Waas, Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning, UG, 1996

BIERSCHENK HARTMUT, HECK HANS-MARTIN : "*Anwendung der RAS-N bei der Bestandaufnahme des regionalen Strassennetzes im Grossraum Hannover*", in Strasse und Autobahen, heft 6/1988 pp. 239-247

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, : Forschung Stadtverkehr Heft A8, 1995

Congreskrant Verkeersveiligheidscongres 1994, 14 april 1994, ANWB, SWOV e.a. RAI Congrescentrum Amsterdam

CROW (1997) : "*Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis, Deel I (Voorlopige) Functionele en operationale eisen*", Publicatie 116 CROW, Ede, april 1997 90 6628 036 9

FGSV (1988) : "*Richtliniën für die Anlage von Strassen RAS teil : Leitfaden für die funktionale Gliederung des Strassennetze RAS-N*", Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, arbeitsgruppe Verkehrsplanung ; Kirschbaumverlag, Bonn-Bad Godesberg 1988 3 7812 1217 3 3 7812 1217 3

FGSV (1996) : "*Hinweise zu einer stadtverträglichen Verkehrsplanung*", Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, arbeitsgruppe Verkehrsplanung ; FGSV-Verlag GmbH, Keulen, 1996

GROENE M. ET AL. (1994) "*Ruimte voor de fiets, voorbeelden uit steden in Nederland, Denemarken, Duitsland en Zwitserland*", Uitgave ter gelegenheid van symposium "Gemeentelijk fietsbeleid : geen doel maar middel" van 30 november 1994 in Delft, Van marken Delft Drukkers, Delft 1994

HARTKOPF GERT (1988) : "*Die functionale Gliederung von Strassen und ihre Bedeutung für den Strassenentwurf*", in Strasse und Autobahen, heft 6/1988 pp. 210-222

HOITINGA S., VAN DER HORST A.J. (1997) : "*Duurzaam veilig in Noord-Nederland*", in Verkeerskunde, november 1997, p. 32-35

JANSSEN S.T.M.C. RED. (1997) : "*Functionele eisen voor de categorisering van wegen : eerste stap naar een handleiding voor duurzaam-veilige wegcategoriëen*" ; Leidschendam SWOV 1997 in opdracht van CROW Rapport nr. R-97-34

JANSSEN S.T.M.C. RED. (1991) : "*De categorieindeling van wegen binnen de bebouwde kom*",

SWOV, Leidschendam, 1991

KBS (1994) : "*Bewegwijzering, de kunst van het vak*", Koning Boudewijnstichting, Brussel, april 1994

KLÖPPER R., KÖRBER J. (1957) : "*Rheinland-Pfalz in seiner Gliederung nach zentralörtlichen Bereichen*", 1957

KÖNGETER BERND (1988) : "*Bedeutung der RAS-N für die Gestaltung von ländlichen Ortsdurchfahrten- – dargestellt an Beispielen in Baden-Wüttemberg*", in Strasse und Autobahen, heft 6/1988 pp. 229-233

KUCHENBECKER KARL-GEERT (1988) : "*Verkehrsgestaltung inter veränderten Rahmenbedingungen*", in Strasse und Autobahen, heft 6/1988 pp. 205-209

L.I.N. (1997) : "*Vademecum verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving*", Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, administratie Wegen en Verkeer, afdeling Verkeerskunde, juni 1997

ONDERZOEKSCEL HOGESCHOOL VOOR VERKEERSKUNDE (1998-A) : "*Studie van de arbeidsmarkt, beroepsprofiel en opleidingsprofiel voor verkeerskundigen*", in opdracht van de Vlaamse Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, juli 1988

ONDERZOEKSCEL HOGESCHOOL VOOR VERKEERSKUNDE (1998-B) : "*Studie van de Europese Onderwijsmarkt in de vrekeerskunde, een diepteanalyse*", in opdracht van de Vlaamse Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, juli 1988

PISCHNER THOMAS, SCHÖNHARTING JÖRG (1988) : "*Strassennetzgestaltung als Abwägungsprozess*", in Strasse und Autobahen, heft 6/1988 pp. 222-229

STAHL GÜNTER (1988) : "*Bedeutung der RAS-N f`r Rückbaumassnahmen in Orstdurchfahrten – aufgezeigt an Beispielen aus Hessen*", in Strasse und Autobahen, heft 6/1988 pp. 233-239

VAN LOOCK, W., PEETERS R.. (1997) : "*Traffic Control Tools in Europe*", VIIth International Conference, development of Automotive Engineering, 22-24 november 1997, Roemenië.

VAN NULAND J., LEGTERS F. (1997) : "*Categorisering : niet alleen verkeersveiligheid*", in Verkeerskunde nr. 3 maart 1997, ANWB, Den Haag

WALRAAD A., STORM, M. (1998) : "Duurzaam Veilig kan tot meer mobiliteit leiden", in Verkeerskunde februari 1998, p. 36-40

WÜSTER GERHARD, HARTMANN HEINRICH : "*Funktionale Bewertung eines städtischen Strassennetzes – dargestellt am Beispiel der Stadt gelsenkirchen*", in Strasse und Autobahen, heft 6/1988 pp. 247-249

15.3 Gegevens

A.P.S. (1996) : "*De bodembezetting in Vlaanderen. Regionale en gemeentelijke evolutie tussen 1985 en 1995. Stativaria 14*", Brussel, september 1996

A.W.V. (1990) : "*Verkeerstellingen met automatische telapparaten 1990, voorrapport, nr. 167*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, Verkeerstechnische Dienst, Brussel 1990

A.W.V. (1991) : "*Verkeerstellingen in Vlaanderen met automatische telapparaten 1991, nr. 168*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, Verkeerstechnische Dienst, Brussel 1991

A.W.V. (1992) : "*Verkeerstellingen in Vlaanderen met automatische telapparaten 1992, nr. 174*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, Verkeerstechnische Dienst, Brussel 1992

A.W.V. (1993) : "*Verkeerstellingen in Vlaanderen met automatische telapparaten 1993, nr. 186*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, Verkeerstechnische Dienst, Brussel 1993

A.W.V. (1994) : "*Verkeerstellingen in Vlaanderen met automatische telapparaten 1994, nr. 189*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegen en Verkeer, afdeling Verkeerskunde, Brussel 1994

A.W.V. (1995) : "*Verkeerstellingen in Vlaanderen met automatische telapparaten 1995, nr. 192*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegen en Verkeer, afdeling Verkeerskunde, Brussel 1995

A.W.V. (1996) : "*Verkeerstellingen in Vlaanderen met automatische 1996, nr. 196*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegen en Verkeer, afdeling Verkeerskunde, Brussel 1996

A.W.V. (1997-A) : "*Verkeerstellingen in Vlaanderen met automatische telapparaten 1997, nr.*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegen en Verkeer, afdeling Verkeerskunde, Brussel 1997 — nog in drukkerij

A.W.V. (1997-B) : "*Motorvoertuigenpark van het Vlaams Gewest. Toestand op 1 augustus 1997*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegen en Verkeer, afdeling Verkeerskunde, Brochure 195, Brussel 1997 — D/1997/3241/242

A.W.V. (1998) : "*Verkeersongevallen met slachtoffers op de openbare weg. Evolutie 1973-1996*" Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegen en Verkeer, afdeling Verkeerskunde, Brochure 197, Brussel juli 1998 — D/1998/3241/140 VLP

B.I.V.V. (1997) : "*Statisteieken verkeersongevallen, Kerncijfers 1997*", Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Brussel 1997

B.I.V.V. (1998) : "*Repertorium van de Verkeersveilgheid*", Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, in opdracht van het Federale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur

B.V.R.I. (1997) : "*Algemene Verkeerstellingen 1995*", M.V.I.-B.V.R.I. Directie Wegen : normen en databanken, publicatie nr 11 juni 1997

B.V.R.I. (1998-A) : "*Infrastructuur en vervoer ; Reiswegen voor ondeelbaar vervoer ; Atlas*", M.V.I.-B.V.R.I. Directie Wegen & Directie Uitzonderlijk Vervoer, 1998

B.V.R.I. (1998-B) : "*Verkeerstellingen 1997*", M.V.I.-B.V.R.I. Directie Wegen : normen en databanken, publicatie nr 14augustus 1998

B.W. (1985) : "*Verkeerstellingen 1985, nr. 114*", Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Wegen, afdeling Verkeer en Signalisatie, Brussel 1985

B.W. (1986) : "*Verkeerstellingen 1986, nr. 125*", Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Wegen, afdeling Verkeer en Signalisatie, Brussel 1986

B.W. (1987) : "*Verkeerstellingen met automatische telapparaten 1987, nr. 136*", Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Wegen, afdeling Verkeer en Signalisatie, Brussel 1987

B.W. (1988) : "*Verkeerstellingen met automatische telapparaten 1988, nr. 154*", Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Wegen, afdeling Verkeer en Signalisatie, Brussel 1988

B.W. (1989) : "*Verkeerstellingen met automatische telapparaten 1989, nr. 164*", Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Wegen, afdeling Verkeer en Signalisatie, Brussel 1989

C.B.S. (1997) : "*Statistiek van de Motorvoertuigenpark 1 januari 1997*", Centraal Bureau voor de Statistiek (Nederland), Heerlen Nederland, 1997 90 3572 465 8 90 3572 465 8

C.B.S. (1998-A) : "*Verkeersongevallen 1997*", Centraal Bureau voor de Statistiek, Sector verkeer en Vervoer, Heerlen (nederland), 1998

C.B.S. (1998-B) : "*Statline*", Centraal Bureau voor de Statistiek (Nederland), online gegevens, Internet, 21 december 1998

E.C. D.G. VII (1998) : "*Transport in Figures*", Europese Commissie Directoraat Generaal VII, http ://europa.eu.int/en/comm/dg07, 1998

Gemeentekrediet (1997) : "*België ruimtelijk doorgelicht*", Mérenne B., Van der Haegen, H. en Van hecke E. red. Het Tijdschrift van het Gemeentekrediet, Brussel, 51ste jaar, nr. 202, 1997/4,

I.N.R. (1997) : "*Nationale Rekeningen 1997*", Instituut Nationale Rekeningen van de Nationale Bank, Brussel, 1997

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR (1997 A) : "*Verkeer en vervoer in België, statistiek*", Koninkrijk België, Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, 27ste uitgave, Brussel 1997

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR (1997 B) : "*Verkeerstellingen 1995, nr 11*", Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, dienst Infrastructuur, directie Wegen : Normen en Databanken, juni 1997

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR (1997-C) : "*Bedrijfsvoertuigenpark", statistiek*", Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Algemeen secreatriaat, cel Statistiek en Dokumentatie, Brussel 1997

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT A.V.V. (1997) : "*Jaarrapport Goederenvervoer editie 1997*", Rotterdam 1997

N.I.S. (1980) : "*Statistiek van de bodembezetting 1.1.1980*", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1980

N.I.S. (1984) : "*Gezinsbudgetonderzoek, 1978-1979*", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1984

N.I.S. (1991) : "*Statistisch Jaarboek van België, nr. 111* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1991

N.I.S. (1994-A) : "*Het goederenvervoer over de weg door Belgische voertuigen met minstens één ton laadvermogen in 1992 – 1993 – 1994*"

N.I.S. (1994-B) : "*Huishoudbudgetonderzoek, 1987-1988, deel 1* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1994

N.I.S. (1995-A) : "*Het goederenvervoer over de weg door Belgische voertuigen met minstens één ton laadvermogen in 1995* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1995

N.I.S. (1995-B) : "*Bevolkingsvooruitzichten 1995-2050* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Federaal Planbureau, Brussel, 1995

N.I.S. (1995-C) : "*Binnenscheepvaart 1995* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1995

N.I.S. (1996-a) : "*Motorvoertuigenpark toestand op 1 augustus 1996*"

N.I.S. (1996-B) : "*Verkeersongevallen op de openbare weg met doden of gewonden, jaar 1996* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1996

N.I.S. (1996-C) : "*Statistieken van Binnenlandse Handel en Vervoer* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1996

N.I.S. (1997-a) : "*Motorvoertuigenpark toestand op 1 augustus 1997*"

N.I.S. (1997-B) : "*Verkeersongevallen op de openbare weg met doden of gewonden, jaar 1997* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1997

N.I.S. (1997-C) : "*Statistiek van de bodembezetting, jaar 1997, Het rijk, Gewesten, Provincies, Arrondissementen* ",

N.I.S. (1997-D) : "*Huishoudbudgetonderzoek, enquête gehouden van juni 1995 tot mei 1996, deel 1* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1997

N.I.S. (1997-E) : "*Bevolkingsstatistieken 1997, Nr. 3 Aantal en grootte van de huishoudens in België, jaarlijkse toestand tussen 1.1.1990 en 1.1.1997* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1997

N.I.S. (1997-F) : "*Algemene volkstelling op 1 januari 1991, bevolkingscijfers Periode 92/97* " op CD-ROM, Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1997

N.I.S. (1998-A) : "*Motorvoertuigenpark toestand op 1 augustus 1998*"

N.I.S. (1998-B) : "*Huishoudbudgetonderzoek, enquête gehouden van juni 1995 tot mei 1996, deel 2* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1998

N.I.S. (1998-C) : "*Het goederenvervoer over de weg door Belgische voertuigen in 1996* ", Nationaal Instituut voor de Statistiek, Brussel, 1998

N.M.B.S. (1997-B) : "*Statistisch Jaarboek 1997* ", Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Brussel

V.M.M. (1996) : "*Milieu- en natuurrapport Vlaanderen 1996 – Leren om te keren* ", Vlaamse Milieumaatschappij Garant Leuven – Apeldoorn, oktober 1996 90 5350 572 4

B.I.V.V. (1996) : "*Verkeersveiligheid 1996, Jaarverslag B.I.V.V.*", Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 1996

De Lijn (1995) : "*Memorandum aan de nieuwe Vlaamse regering en Vlaamse Raad*"

De Lijn (1996) : "*Het strategisch ondernemingsplan 1996*"

De Lijn (1996-A) : "*Jaarverslag 1996*"

De Lijn (1996-B) : "*Beheersovereenkomst voor 1997-2001 afgesloten tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn*"

De Lijn (1997-A) : "*Jaarverslag 1997*"

De Lijn (1998) : "*Het tarievenboekje*"

N.M.B.S. (1997-A) : "*Jaarverslag 1997*"

VLAAMSE HAVENCOMMISSIE (1995) : "*2 1995*", Brussel D/1996/4665/18

VSV (1997) : "*Jaarverslag 1997*", Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde, Mechelen

13.6 Informatie hoorzittingen

ABVV (1997) : "*Intergewestelijk comité 27 februari 1997, Mobiliteit – Beleidsvisie Vlaams ABVV*", ABVV 1997 (11 blz.)

ACV (1998) : "*Financiële en Fiscale aspecten van Mobiliteit, Oriëntatienota*", ACW, 15 oktober 1998 (14 blz.)

Administratie Waterwegen en Zeewezen (1998) : "*De binnenscheepvaart en het goederenvervoer in Vlaanderen*", Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Brussel, 12 oktober 1998

AGHA (1998) : "*PORT OF ANTWERP beleidsnota oktober 1998*", Antwerpse Gemeenschap voor de Haven, Antwerpen, oktober 1998

BGJG (1996) : "*Beleidsproject voor de gezinnen in Vlaanderen*", Bond van Grote en van Jonge Gezinnen v.z.w., Brussel, 1996

BGJG (1997) : "*Aanbevelingen Conferentie 'Ruimte voor kinderen'*", Bond van Grote en van Jonge Gezinnen v.z.w., Brussel, 20 november 1997

BGJG (1998-A) : "*Standpunt van de Bond : Betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen*", Bond van Grote en van Jonge Gezinnen v.z.w., Brussel, maart 1998

BGJG (1998-B) : "*De gezinskaart*", Bond van Grote en van Jonge Gezinnen v.z.w., Brussel, 1998

BGJG (1998-C) : "*Naar een kordate aanpak van de mobiliteitsproblemen*", Bond van Grote en van Jonge Gezinnen v.z.w., Brussel, 1998

BTTB (1998) : "*Visie op de uitbouw van het openbaar vervoer op korte, middellange en lange termijn*", Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers v.z.w., Brussel, 15 oktober 1998

DE LIJN (1998) : "*Vlaamse Vervoermaatschappij, Hoorzitting commissie Mobiliteit – transparanten*", Brussel, 15 oktober 1998

FABRIMETAL VLAANDEREN (1998) : "*Standpunt Fabrimetal-Vlaanderen inzake mobiliteit – Hoorzitting Commissie Mobiliteit*", Fabrimetal – Vlaanderen, 19-10-1998

FEBETRA (1998) : "*Mobliliteitsverbeterende maatregelen voorgesteld door FEBETRA op de hoorzitting dd. 12 oktober in het Vlaams Parlement*", Brussel, 12 oktober 1998

FEBIAC (1998) : "*Mobiliteitsvisie van Febiac, naar aanleiding van de hoorzitting van de Commissie 'Mobiliteit'*", Febiac, 12 oktober 1998

FEBIAC (199x) : "*Naar een duurzame mobiliteit voor de 21ste eeuw*"

FEDIS (1998) : "*Fedis-tussenkomst hoorzitting 16 november 1998*", Belgische Federatie van de Distributieondernemingen, Brussel, 13/11/1998

LV (1998-A) : "*Langzaam Verkeer V.Z.W. Presentatie 26.10.1998, Commissie Mobiliteit Vlaams Parlement – transparanten*" Langzaam Verkeer V.Z.W., Leuven 1998

LV (1998-B) : "*Langzaam Verkeer V.Z.W. Afdeling Onderzoek & beleidsvoorbereiding, Europese Onderzoeksprojecten*" Langzaam Verkeer V.Z.W., Leuven 1998

LV (1998-C) : "*Langzaam Verkeer V.Z.W. Opdrachten en algemene informatie*" Langzaam Verkeer V.Z.W., Leuven 1998

LV (1998-D) : "*Langzaam Verkeer V.Z.W. Presentatie 26.10.1998, Commissie Mobiliteit Vlaams Parlement – transparanten*" Langzaam Verkeer V.Z.W., Leuven 1998

MOBILITEITSCEL (1998) : "*Mobiliteit in Vlaanderen Probleemstelling, deelaspect Vervoer over land, Personenverkeer transapranten*" Brussel, juni 1998

N.M.B.S. (1998) : "*Beleidsdokument N.M.B.S. rond de Mobiliteitsproblematiek*", Brussel 15 oktobe 1998

OUDERS VAN VERONGELUKTE KINDEREN (1998) : "*Kalender, driemaandelijks informatieblad, algemene vergadering, …*", Brussel 1998

OVERLEG VAN DIENSTEN VOOR AANGEPAST VERVOER (1998) : "*Uitbouw van aangepast vervoer in Vlaanderen*", maart 1998 28 blz.

PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN (1998) : "*Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Commissie mobiliteit Presentatietransparanten*", Brussel, 19 oktober 1998

V.S.V. (1998-B) : "*Naar continuïteit van het Mobiliteitsconvenant, Eindrapport*", Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde, juli 1998

VEV (1998-A) : "*Een integraal mobiliteitsbeleid voor een bereikbaar Vlaanderen, transparanten*", Vlaams Economisch Verbond, Brussel, 19 oktober 1998

VTB-VAB (1998) : "*Mobiliteit, een maatschappelijk probleem, VTB-VAB voor een veilige en leefbare mobiliteit*", VTB-VAB Brussel, (10 blz.) 12/10/1998

13.7 Overige

STUDIEDAG (1995) : "*Vervoer Regionaal gepland*", Langzaam Verkeer v.z.w., Provinciebestuur Vlaams-Brabant, Stadsbestuur Leuven, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Leuven, 6 december 1995

STUDIEDAG (1996) : "*Distributie en Mobiliteit*", Vlaamse Stichting Verkeerskunde i.s.m. Kultuurdienst NCMV en Integraal v.z.w., Langzaam verkeer v.z.w. en Vereniging van Vlaamse Steden en gemeenten v.z.w. in Bornem op 21 oktober 1996 (43 blz.) VLP

STUDIEDAG (1997) : "*Verkeersbeleid op welk beleidsniveau ?*", De Lijn, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, de Wakkere Burger, 4 maart 1997 VLP

STUDIEDAG (1998-A) : "*Mobiliteit kost wat kost*", Langzaam Verkeer en Bond Beter Leefmilieu en Komimo in Vlaams Parlement Brussel, 6 oktober 1998

STUDIEDAG (1998-B) : "*Europa, VER en toch dichtbij, een workshop over Europese initiatieven rond mobiliteit*", Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Langzaam verkeer v.z.w., in Leuven, 18 november 1998

WEL (1996) : "*Europees Congres Mobiliteit en Milieu Gent, 15-16 april 1996*" Referatenboek in "Energie en milieu", Tijdschrift over Energie en Leefmilieu, 2-maandelijks-12de jaargang, 3 mei-juni 1996

A.W.V. : "*Uitweg, het blad voor een betere mobiliteit*", Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie wegen en verkeer, Brussel VLP

DE LIJN : "*Op 1 Lijn de campagnekrant voor uw gemeente* ", De Lijn, 1995-1998

DE LIJN : "*tussen de lijnen*", De Lijn, maandblad

L.I.N. (1998) : "*UITWEG Het blad voor een betere mobiliteit*", Jaargang 1, tweemaandelijks, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, administratie wegen en infrastructuur, Brussel, 1998

MOMENTUM-PROJECT : "*Momentum, mobility management for the urban environment*" onderdeel van Europees project MOMENTUM, uitgegeven tot juli 1998

VEV (1997) : "*Dossier mobiliteit, haven en transport*", Vlaams Economisch Verbond, VEV.snelbericht Antwerpen 22.10.97 (38 blz.) VLP

VEV (1998-B) : "*Dossier mobiliteit, transport en logistiek*", Vlaams Economisch Verbond, VEV.snelbericht 18 Antwerpen 16.11.98 (46 blz.)