

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



Zitting 2007-2008

14 november 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitvoering op het terrein van het veiligheidsplan 'Veilig op weg' van De Lijn	1
Met redenen omklede motie	3
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen	3

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitvoering op het terrein van het veiligheidsplan 'Veilig op weg' van De Lijn

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb een interpellatie ingediend over het veiligheidsplan 'Veilig op weg' van De Lijn. Dat is misschien wat ongebruikelijk omdat we zodadelijk tijdens de begrotingsbesprekingen de gelegenheid zullen hebben om over dit onderwerp te discussiëren. Ik heb dit initiatief echter genomen lang voor de begrotingsstukken beschikbaar waren, naar aanleiding van een aantal heel concrete gevallen van agressie die niemand onberoerd laten.

Mevrouw de minister, mijn fractie heeft op 15 mei 2007 al een vraag gesteld over dit onderwerp. Het was toen precies een jaar geleden dat u uw plan 'Veilig op weg' had gelanceerd. We vonden dat het tijd was om een aantal maatregelen te evalueren die op 14 juli 2006, bij de invoering van dat plan, waren aangekondigd. Tijdens die vergadering van 15 mei 2007 hebben we het vooral gehad over de aanstelling, opleiding en indienstneming van veiligheidspersoneel en de erkenning van dat personeel door de federale overheidsdiensten. Verder hadden we het ook over het uitblijven van camerabewaking op de vervoersstellen van De Lijn en aan bepaalde haltes.

We hadden toen nog begrip voor het feit dat u nog niet alles kon doen wat u van plan was, gelet op de krappe budgettaire middelen van dat moment. Naar aanleiding van de voorstelling van de nieuwe begroting lijkt het me nuttig u een paar vragen te stellen en u aan te sporen om zo snel mogelijk te realiseren wat u in juli 2006 hebt beloofd.

De concrete aanleiding voor mijn interpellatie is een brutaal geval van agressie op lijn 502 van Boom naar Antwerpen. Een buschauffeur van De Lijn was door een paar jongeren in elkaar geslagen en een aantal dagen werkonbekwaam. Dat is niet het enige geval van agressie dit jaar, zeker niet in de Antwerpse regio. U herinnert zich wellicht dat ik de burgemeester van Antwerpen in de gemeenteraad daarover heb geïnterpelleerd. Hij maakte, alleen al voor de Antwerpse regio, melding van 53 gevallen van agressie tegen chauffeurs van De Lijn, al dan niet met blijvende werkonbekwaamheid tot gevolg. Daarnaast was er ook sprake van 94 gevallen van

agressie tegen passagiers en 455 gevallen van diefstal of gauwdiefstal op stellen van De Lijn.

De Lijn is dus niet op alle plaatsen een veilige vervoersmodus. Veiligheid is nochtans een van de belangrijkste elementen om mensen aan te zetten om gebruik te maken van het openbaar vervoer. U kent de theorie: men stapt pas over van het privé- naar het openbaar vervoer als men weet dat het openbaar vervoer stipt en veilig is en een zeker reiscomfort biedt.

Mevrouw de minister, uw plan 'Veilig op weg' is een ambitieus plan en draagt nog altijd onze volledige goedkeuring weg. Wij krijgen echter wel stilaan de indruk dat de uitvoering van dat plan achterop geraakt. Een aantal zaken wordt niet of veel te traag gerealiseerd. De bedoeling van mijn interpellatie is dan ook om u aan te sporen tot meer spoed. U moet desnoods meer middelen uittrekken om te realiseren wat gerealiseerd moet worden. Ik denk dan in de eerste plaats aan de snelle installatie van camera's. U had destijds camera's aangekondigd in 700 stellen van De Lijn. Momenteel zijn er 30 geïnstalleerd. Dat moet sneller kunnen verlopen. Bovendien moet de monitoring van het cameramateriaal op een permanente basis gebeuren. Het heeft weinig zin om camera's te installeren als de camerabeelden op bepaalde uren niet worden geanalyseerd. Dat gebeurde wel vaker in het verleden.

Mevrouw de minister, ik pleit dus voor een versnelde installatie van de camera's op de door u aangekondigde stellen en voor het opvoeren van de monitoringinspanningen. Het ene kan immers niet zonder het andere. U vindt wat dat betreft in ons geen tegenstander. Mijn interpellatie heeft tot doel van u te vernemen wat de stand van zaken is en over welke middelen u beschikt om uw goede voornemens zo snel mogelijk uit te voeren.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Penris, ik heb ook uw interpellatie in de gemeenteraad gehoord, net als de antwoorden van de burgemeester. Ik dacht nog even dat u mij ter plaatse ging interpelleren, maar dat doet u nu toch op de geëigende plaats.

Uw zorg en frustratie zijn ook de mijne als het gaat over de camera's en de controleurs. Dat zijn de twee dossiers die vertraging hebben opgelopen. Op de overige maatregelen, die minstens even belangrijk zijn, wil ik straks kort ingaan. Ik zal er niet lang bij blijven stilstaan, maar die maatregelen worden wel systematisch en conform de timing uitgevoerd. Er is echter

inderdaad zowel inzake de installatie van camera's als inzake de aanwezigheid van controleurs vertraging opgelopen. We hebben dat zelf vastgesteld bij de evaluatie na een jaar. Ik heb toen ook kennis genomen van de redenen daarvoor. Ik zal u die meteen meedelen. We hebben toen ook wel een aantal garanties gevraagd voor de verdere uitvoering.

Het was inderdaad onze doelstelling 750 voertuigen uit te rusten met camera's. Ondanks de vertraging is er bij de jaarlijkse evaluatie afgesproken dat al die camera's geïnstalleerd zullen moeten zijn tegen medio 2008. Dat is later dan gepland, maar daar zijn wel een aantal redenen voor. Ik wil u die zeker meedelen.

De markt van camera's en veiligheidscamera's evolueert zeer snel. Er zijn bijzonder veel aanbieders. Met De Lijn hebben we dan ook eerst en vooral een grootschalige prospectie uitgevoerd bij 25 producenten, om na te gaan wat het huidige aanbod is. Een tweede oorzaak ligt bij de financiering. Die gebeurt niet vooraf. Het is niet zo dat er meteen geld wordt vrijgemaakt voor het aankopen van de camera's op bussen en trams. Neen, het gaat over een jaarlijks budget van De Lijn van 1 miljoen euro voor de zogenaamde 'renting' of het leasen van de camera's. Dit is moeilijker qua procedure. Ook zijn niet alle producenten bereid om mee te doen aan dit soort constructie. Daarom moest dit worden verkend en uitgebreid worden voorbereid, ook wat de offertes betreft.

Ondertussen is dat bestek wel ontwikkeld, zowel wat de technische aspecten als wat de financierbaarheid betreft. Het werd op 22 juni 2007 gepubliceerd. Het gaat hier over een Europese aanbesteding. Er is immers sprake van een groot bedrag. Dat is meteen een andere reden voor de vertraging.

Eind augustus werden de offertes geopend. Momenteel worden de 3500 bladzijden van deze offertes bestudeerd, zodat de opdracht voor het einde van het jaar kan worden gegund. Er is me gezegd dat dit ook zal gebeuren, zodat de levering en de plaatsing tegen halfweg 2008 haalbaar zijn.

Ook wat de controleurs betreft, is er wat vertraging. We hadden alleszins in middelen voorzien om die 82 bijkomende controleurs snel aan te werven en in te zetten, wat natuurlijk nog belangrijker is dan de aanwerving op zich. Sinds 1 juli 2007 zijn 31 nieuwe controleurs in dienst. Sinds 1 oktober van dit jaar zijn 26 nieuwe controleurs in dienst getreden. Ook zullen acht nieuwe controleurs worden opgeleid om vanaf 1 december in dienst te treden. De langere uitvoeringstermijn hier is vooral veroorzaakt door de nieuwe wetgeving en reglementering voor de veiligheidsdiensten, die het De Lijn niet gemakkelijk heeft gemaakt om snel bijkomende controleurs aan te stellen. De federale overheid heeft nieuwe procedures opgesteld, en een nieuwe wetgeving over het

creëren van veiligheidsdiensten bij openbaarvervoersmaatschappijen. Ondanks alles wat ter zake werd gezegd, is De Lijn de eerste maatschappij geweest die zich in deze nieuwe procedure heeft ingeschakeld. De Lijn werkt enigszins als pilootinstantie in deze procedure. Zowel voor de federale overheid als voor ons is dat een leerproces geweest.

Om tot 82 bijkomende controleurs te komen, zullen er voor het midden van 2008 nog zeventien bijkomende controleurs worden aangesteld. Op 20 augustus 2007 is voor die laatste lichting een vacature verschenen. Voor 15 september hebben 150 kandidaten zich kandidaat gesteld en op 14 oktober vond de algemene en kennisproef plaats. Dan resten nu nog de psychotechnische proeven, waarna dan de selectie in januari 2008 kan gebeuren. Dan moet er uiteraard nog een opleiding volgen. Het gaat over een belangrijke en lange procedure. Dan heb ik het niet alleen over de aanwerving, maar vooral ook over een uitgebreide opleiding voor die mensen om te kunnen functioneren in die veiligheidsdienst. Daar zullen we op middellange termijn alleen maar baat bij hebben.

Ik geef kort een stand van zaken van de andere maatregelen. Midden juni van dit jaar zijn er 26 extra lijnspotters aangenomen. Er wordt voort onderhandeld met steden en gemeenten om ook stadswachten in te zetten op het openbaar vervoer. De proefprojecten in Antwerpen en Gent met een tweede persoon op het voertuig zijn gestart in mei 2007, met twintig bijkomende personeelsleden. De proefprojecten 'vooraan opstappen' op een aantal lijnen in de vijf provinciale entiteiten zijn vanaf 14 mei 2007 opgestart. Het veiligheidsplan voorziet ook een aantal erg belangrijke bijkomende opleidingen voor het personeel. Tegen het einde van 2007 zal de opleiding 'omgaan met klanten' voor de chauffeurs van de exploitanten afgerond zijn.

Sinds 1 juni 2007 zijn er ook elf bijkomende dispatchers aangenomen. Dat zijn niet meteen de mensen die we zien op het terrein, maar ze zijn wel erg belangrijk om de volledige bemanning op alle momenten van de dispatching mogelijk te maken, zodat de volledige exploitatieamplitude operationeel is. Vroeger waren daar nog een aantal blinde vlekken, ogenblikken waarop er wel buschauffeurs reden, maar er geen dispatching voorhanden was. Dat is niet veilig.

Er zijn ook vijf bijkomende criminologen aangeworven bij De Lijn – één voor elke provinciale entiteit –, niet alleen om het veiligheidsplan op de voet te blijven volgen, maar ook om het plan proactief blijvend aan te passen.

Met de politiediensten heeft De Lijn in elke provincie een samenwerkingsakkoord afgesloten, het laatste op 18 september 2007 in Oost-Vlaanderen. Daar is ook

uitgebreid over gecommuniceerd. Verder past De Lijn het systeem van administratieve boetes toe bij overlast.

Na de eerste hoffelijkheidscampagne van november 2006, loopt nu ook een tweede hoffelijkheidscampagne met de slogan 'Ge zijt nen engel'. Daarnaast werden nog andere preventiemaatregelen genomen, zoals het inzetten van schoolspotters, het uitvoeren van het Trammelantproject en het ondertekenen van een samenwerkingsakkoord.

De laatste reeks van maatregelen in het kader van het veiligheidsplan van De Lijn is de verbetering van de technische uitrusting van een aantal voertuigen om de communicatie bij een agressie-incident vlot te laten verlopen. Zo zullen nog 320 voertuigen worden uitgerust met gps en 250 voertuigen met een radioverbinding. Dat waren nog een aantal missing links om het net helemaal sluitend te kunnen maken. Op die manier wordt elke chauffeur aangetakt bij de dispatching en krijgt hij of zij de mogelijkheid om meldingen te doen. Tegen midden 2008 zullen 2300 bijkomende voertuigen worden uitgerust worden met een alarmsysteem en krijgen 500 bijkomende voertuigen een afsluitbare stuurpost.

Ik ben mij bewust van de latere uitvoering van twee dossiers – camera's en controleurs – maar die zullen ten laatste midden volgend jaar allemaal geïnstalleerd zijn. Alle andere projecten lopen conform de timing.

De heer Jan Penris: Ik heb nog twee bijkomende vragen. Zullen de concessionarissen van een aantal verpachte lijnen ook camera's en eventueel radiocommunicatie krijgen van De Lijn, of moeten zij daar zelf voor betalen?

In uw mobiliteitsbeleidsbrief is sprake van de installatie van camera's op bepaalde halteplaatsen, niet alleen in de premetro's, maar ook aan een aantal grote stations. Dat zal mijns inziens een zeer nuttige investering zijn. Wanneer zal dat gerealiseerd worden?

Minister Kathleen Van Brempt: Bij de exploitanten schoot voornamelijk de uitrusting van de gps-systemen tekort. Dat is nu voorzien in het budget van het Veiligheidsplan. Ik wil nog eens herhalen dat de klanten noch de chauffeurs het verschil mogen zien tussen rijden met De Lijn of rijden met een exploitant. Iedereen moet hetzelfde comfort genieten en dezelfde veiligheidsvoorwaarden hebben. Dat geldt zeker ook voor de aantakking aan de dispatching.

Op uw tweede bijkomende vraag kan ik niet meteen antwoorden. Die camera's zijn opgenomen in het Veiligheidsplan, maar zijn vaak ook voorzien in de lopende investeringsbudgetten en de aanpassingen die we doen, bijvoorbeeld in de premetrostations in Antwerpen. Bij elke vernieuwing van een premetrostation wordt de toegankelijkheid verbeterd, maar het wordt meteen ook

een veiliger station, mét camera's. Ik zal u de planning daarvan bezorgen.

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, uw antwoorden voldoen, maar dat was de vorige keer ook al het geval. Ik zou niet graag hebben dat dergelijke initiatieven al te vrijblijvend blijven, daarom kondig ik een met redenen omklede motie aan.

Met redenen omklede motie

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik had deze vraag als interpellatie ingediend, maar mijn verzoek is tot tweemaal toe geweigerd door het Bureau. Ik leg mij daarbij neer, maar ik wil alleen maar aangeven dat dit punt al eerder op de agenda had kunnen staan. Vandaag worden immers ook nog de beleidsbrief en de begroting behandeld.

De einddatum van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen was juni 2001. Het plan is gestart in 1999, dat wil zeggen dat er heel wat data van daarvoor gebruikt zijn om dit plan op te stellen. Men maakt telkens melding van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, en het woord 'ontwerp' is daar altijd blijven bij staan. Een ontwerp wordt normaal gezien opgevolgd door een definitief plan, maar dat ontbreekt hier. De status van het plan is voor mij altijd onduidelijk gebleven.

Los daarvan heeft het plan zeker bijgedragen tot een ruimere bewustwording en tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. In het spoor van het plan zijn ook alle gemeentebesturen werk beginnen maken van duurzame mobiliteit op hun grondgebied.

Aan de andere kant zegt het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen niet altijd waaraan het succes zal worden afgemeten. Het geeft weliswaar ambitieniveaus aan en het vertaalt enkele doelstellingen in cijfers,

maar het is moeilijk te achterhalen of dat allemaal gerealiseerd is. Er bestaat overigens niet zoiets als een voortgangsrapportage, wat toch wel belangrijk is voor elk plan dat zichzelf au sérieux neemt.

Naast de wetenschappelijke evaluatie en beoordeling blijkt voor de publieke opinie week na week duidelijk dat de congestie op de weg zijn limiet nadert, en dat er maar weinig meer nodig is om tot een totale stilstand te komen.

Deze dagelijkse ervaringsgegevens vragen natuurlijk ook om validering. Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen moet huidige en toekomstige evoluties detecteren, evalueren en op basis hiervan bijsturen. Spijtig genoeg gebeurt dit niet of veel te weinig. Ook in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de link naar mobiliteit gelegd. Bereikbaarheid is een basisvoorwaarde voor ruimtegebruik. Het beleid inzake ruimtelijke ordening gaat snel. De vraag is of het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen voldoende de effecten van alle uitvoeringsplannen over ruimtelijke ordening kan omvatten.

Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen moet gezien worden als een richtinggevend document – zo definieert de administratie het – waarvan de overheid bij gemotiveerde beslissing kan afwijken. Dit bevestigt de indruk van het vrijblijvende karakter van het plan. Dit wordt versterkt door de vaststelling dat de geformuleerde doelstellingen vaak niet gekwantificeerd zijn, dat er geen indicatoren werden uitgewerkt en geen mechanisme om de voortgang te bewaken.

Opvallend is dat de lokale besturen wordt gevraagd hun lokaal mobiliteitsplan na vijf jaar aan de nieuwste gegevens en trends aan te passen, bij te sturen en te evalueren, maar dat de Vlaamse Regering deze verplichting voor zichzelf niet oplegt. Jammer genoeg is er, bijvoorbeeld in de talrijke streefbeeldstudies, geen afstemming met de lokale, geactualiseerde mobiliteitsplannen. Meer nog, de inrichtingsprincipes van de primaire wegen, zoals vastgelegd in de categorisering van de wegen, zijn niet in overeenstemming. Dit geeft aanleiding tot een verderfelijk verdringingseffect: de hoofdwegen zijn verzadigd en de primaire wegen zijn niet uitgerust volgens de inrichtingsprincipes. Dat veroorzaakt sluipverkeer, wat op zijn beurt de leefbaarheid van gemeenten, dorpskernen en landbouwwegen bedreigt. Ik vind dat een wezenlijk probleem.

Naast het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen zagen inmiddels tal van andere mobiliteitsplannen, die uitgingen van de Vlaamse Regering, het licht. Er is het Masterplan Antwerpen, er zijn verschillende plannen van De Lijn: Spartacus, Hercules, Neptunus en Pegasus. Daarnaast bestaat er het Gewestelijk Expresnet (GEN). In die plannen wordt wel de link met het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen gelegd, maar het is niet altijd duidelijk hoe ze zich daartoe verhouden.

Een nieuwe ontwikkeling is het ambitieuze programma van de regering 'Vlaanderen in Actie' (VIA). Hierin zet de regering maximaal in op de logistieke functie van Vlaanderen. Wat is de verhouding tussen 'Vlaanderen in Actie' en het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen? De politieke debatten in deze commissie en het parlement over wegenvignetten, slimmekilometerheffingen, de plaats van het zwaar transport op onze wegen, de cijfers van De Lijn enzovoort tonen aan dat de maatschappelijke consensus over de aanpak van de verkeersproblemen broos en moeilijk blijft.

Ik wil niet over de hele lijn een negatief beeld ophangen, integendeel. Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft zeker de belangrijke verdienste dat er voor het eerst op een samenhangende manier is nagedacht over onze verplaatsingen en goederenstromen en hoe die zich verder kunnen ontwikkelen. Daarvoor werden enkele belangrijke principes vooropgezet. Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft bovendien ook op andere plaatsen heel wat denkwerk geïnitieerd.

De politieke besluitvorming blijft tot op vandaag met een waas van twijfel omgeven waardoor het plan aan slagkracht heeft ingeboet. Of het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen positief of negatief moet worden beoordeeld, is een vraag die vandaag niet meer eenduidig te beantwoorden valt. Wel is duidelijk dat het intussen door de maatschappelijke realiteit is achterhaald. De congestie, de onbereikbaarheid en de onleefbaarheid escaleren verder en het aantal ongevallen stagneert. Men kan zich afvragen of het in 2007 niet opnieuw aan het stijgen is. Met andere woorden, het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen voldoet vandaag niet meer. Het is door andere plannen doorkruist, en data en omgevingsfactoren zijn ingrijpend gewijzigd.

Ik heb negen vragen voor u, mevrouw de minister. Werd het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen ooit door de Vlaamse Regering formeel en integraal goedgekeurd? Wat is de status van het plan? Wat is er gebeurd met opmerkingen van de SERV en de Minaraad op het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen? Zij hebben kritiek geuit, maar daar is volgens mij niets mee gedaan.

Is het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen tussentijds geëvalueerd? Dat gebeurt wel met de lokale mobiliteitsplannen na vijf jaar.

Bestaat er een centraal opvolgingspunt, een centrale dataregistratie van alle gegevens met betrekking tot het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen?

Bestaat er een soort 'performatie-index' van de mogelijke maatregelen om congestie en aantal ongevallen te doen dalen, van de maatregelen voor meer verkeersveiligheid?

Kunt u aangeven hoe alle plannen van de Vlaamse overheid op elkaar inhaken en hoe de afstemming georganiseerd wordt tussen de Vlaamse en de lokale mobiliteitsplannen? Dit is een wezenlijk aspect: mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrenzen.

Op dit ogenblik is er enkel het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en de lokale mobiliteitsplannen. Is het niet interessant om bovengemeentelijke mobiliteitsplannen te maken of mobiliteitsplannen op regionaal niveau? Mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrenzen. Soms stellen we vast dat wegens de categorisering van de wegen en het niet-realiseren van de juiste inrichtingsprincipes, lokale besturen tegengestelde maatregelen nemen die indruisen tegen de principes van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Deelt u de overtuiging dat de actuele congestieproblemen en de stagnering van het aantal verkeersslachtoffers bijkomende acties van de Vlaamse Regering, op korte en op lange termijn, vergen? Ik denk aan de geformuleerde doelstellingen. Het aantal dodelijke ongevallen moet tegen 2010 worden herleid tot 375. Binnenkort is het 2008. Het is maar de vraag of dit aantal nog een haalbare kaart is.

Acht u de gegevens waarop de beleidsvoornemens werden gebaseerd nog voldoende relevant om het beleid van vandaag op te stoelen? Er werden data gebruikt van 1999 en de jaren ervoor.

Overweegt de Vlaamse Regering een herziening of een bijsturing van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de uiteenzetting van de heer Peeters was een interpellatie waard. Ik moet eerlijk zeggen dat ik niet op het Uitgebreid Bureau aanwezig was toen hierover een beslissing werd genomen. Ik begrijp niet goed waarom iets de ene keer wel als een interpellatie wordt beschouwd en de andere keer niet, maar dit is natuurlijk een zaak van het Uitgebreid Bureau.

Mevrouw de minister, het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen ligt bij mij in de kast en komt er bijna nooit uit. Dat wil toch wel iets zeggen. Zou u niet eens de opdracht geven aan de secretaris-generaal van uw departement om na te gaan hoe het plan kan worden geactualiseerd?

Welke vooropgestelde operationele doelstellingen werden gerealiseerd? Af en toe wordt er wel eens verwezen naar het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar het Nederlandse ministerie voor Verkeer en Waterstaat is op dit vlak veel actiever. Daar wordt het plan geactua-

liseerd en up-to-date gehouden. We hebben ons plan indertijd met heel veel bombarie aangekondigd. Het heeft heel veel geld gekost, ik meen meer dan 20 miljoen euro. We hebben een plan opgesteld dat goed is om in een kast te liggen, maar voor de rest niet meer wordt gebruikt.

Mijn volgende vraag sluit wellicht beter aan bij de bespreking van uw beleidsbrief. Wat is de relatie tussen de vele plannen die in uw beleidsbrief staan en het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen? Ik heb daar niets over teruggevonden. Een verwijzing zoals "ingevolge het Mobiliteitsplan Vlaanderen" is natuurlijk niet voldoende. Ik zou graag willen weten op welke manier ze er een uitvoering van zijn.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me heel graag aan bij de vraag van de heer Peeters. Verkeersveiligheid is immers enorm belangrijk. Als we onze positie bekijken in het Europese peloton, dan moeten we toch wel even de wenkbrauwen fronsen. De vooropgestelde doelstellingen waren op zich al niet erg ambitieus, maar ze blijken nu nog eens in gevaar te komen, want de duidelijke trend van de daling van het aantal verkeersslachtoffers, is gestopt.

Het is de concrete doelstelling om de Vlaamse achterstand tegen 2010 met betrekking tot de verkeersveiligheid ten aanzien van de Europese koplopers, tot de helft terug te brengen. Die doelstelling wijst op een gebrek aan ambitie. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat indien het om economische indicatoren zou gaan, we een dergelijke achterstand, bijvoorbeeld inzake de containertrafiek, onmiddellijk zouden tegengaan met immense masterplannen om zo snel mogelijk tot de Europese kop te behoren. Het zou zeker onze ambitie zijn om van Vlaanderen een koploper te maken in Europa. Niets minder dan die positie zou ons tevreden stellen. Op het vlak van de verkeersveiligheid zijn we blijkbaar al tevreden met het terugdringen tot de helft van onze achterstand ten aanzien van de koplopers. Dat wijst niet alleen op een gebrek aan ambitie, het ergste van al is dat we zelfs die doelstelling nog niet blijken te halen.

Mevrouw de minister, ik sluit me dus aan bij de vraag van de heer Peeters. Zullen we een inhaaloperatie doen? Welke extra maatregelen zullen we nemen om de afname van de daling opnieuw om te keren en om op zijn minst de Europese doelstelling te halen? Ik had dit betoog feitelijk voorbereid voor de beleidsbrief, want ik merk immers dat de maatregelen om de noodzakelijke ommekeer tot stand te brengen, niet echt in het vooruitzicht worden gesteld.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Dames en heren, ook al deel ik zeker en vast een aantal kritische opmerkingen en wil ik absoluut overgaan tot het decretaal versterken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, toch ben ik enigszins verbaasd over de teneur van deze vragen. Ik begrijp ook niet waarom het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt beschouwd als een soort levenloos document dat ergens in een kast ligt. Ik kan u met grote stelligheid verzekeren dat ik het Mobiliteitsplan Vlaanderen niet als dusdanig beschouw. Dit geldt trouwens voor de hele Vlaamse Regering.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat bestaat uit een aantal hoofdstukken en duidelijke doelstellingen, is de basis voor het uitwerken van een groot aantal plannen. START is er bijvoorbeeld niet zomaar gekomen, het is een uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ik geef een ander voorbeeld, dat buiten mijn bevoegdheid ligt, namelijk het wegwerken van de missing links door minister Crevits. Dat is gedeeltelijk de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Niet alle missing links worden weggewerkt, we moeten deze legislatuur allemaal rekening houden met de budgettaire context. Ik kom daar straks op terug. U kunt heel veel documenten van de Vlaamse Regering raadplegen, niet alleen binnen mijn bevoegdheid, en u zult heel vaak het Mobiliteitsplan Vlaanderen terugvinden. De beleidsbrief die we straks zullen bespreken, is bovendien helemaal opgebouwd op basis van dat plan.

Mijn antwoorden op de vragen van de heer Peeters kunnen al heel wat extra informatie geven. U hebt gelijk: vandaag is het nog altijd een ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. De Vlaamse Regering heeft op 17 oktober 2003 een document goedgekeurd dat is gebaseerd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen, met name het 'Mobiliteitsplan Vlaanderen: beleidsvoornemens'. Sindsdien is het niet opnieuw op de ministerraad van de Vlaamse Regering besproken. Dat heeft ons absoluut niet verhinderd om het Mobiliteitsplan als continu document en basis te gebruiken voor het nemen van beleidsbeslissingen, het opstellen van bijkomende plannen enzovoort.

U vraagt naar de tussentijdse evaluatie. Dat vind ik een beetje gek. Ik heb de timing van het parlement niet in handen. Het parlement heeft me dat, terecht, al eens gevraagd. Ik heb toen de secretaris-generaal die opdracht gegeven. Die oefening is volop bezig en dat document zal klaar zijn binnen dit en een maand. Tegen het einde van het jaar kan dat perfect besproken worden in het parlement, dat de timing moet organiseren. In het document zullen de resultaten van een monitoring en een evaluatie voorhanden zijn.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is opgemaakt door de toenmalige Mobiliteitscel van het secretariaat-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur. Door

de herstructurering van de Vlaamse administratie werd het takenpakket van de Mobiliteitscel geïntegreerd in de nieuwe Afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het opvolgingspunt voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen is bijgevolg de Afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Er is evenwel geen centraal dataregister. De gegevens zijn verspreid over de verschillende entiteiten van departementen, afdelingen en agentschappen. Dat heeft uiteraard te maken met de verschillende bevoegdheden binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Die situeren zich uiteraard bij de minister van Mobiliteit en de minister van Openbare Werken, maar er zijn ook heel wat belangrijke aspecten die bijvoorbeeld met Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening te maken hebben.

Voor bepaalde doelstellingen is het mogelijk een performantie-index te definiëren, zoals voor het domein van de verkeersveiligheid. Denk maar aan de daling van het aantal verkeersslachtoffers. Voor andere doelstellingen, zoals bereikbaarheid, congestie en leefbaarheid is dat niet zo eenvoudig. Voor de modale verschuiving loopt tot het najaar van 2008 het nieuwe onderzoek verplaatsingsgedrag. Tegen het einde van de legislatuur zullen we opnieuw een heel duidelijk zicht krijgen op wat er de afgelopen jaren is gebeurd in de modal shift en het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen. Het is een van de belangrijkste onderzoeken die zijn opgestart om het Mobiliteitsplan Vlaanderen verder te monitoren, te evalueren en waar nodig bij te sturen.

Binnen het kader van het mobiliteitsconvenant worden de gemeentelijke mobiliteitsplannen opgesteld en via de Afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid worden die opgevolgd en getoetst aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ik heb daarnet al gezegd dat geen enkel plan, bijvoorbeeld van openbaar vervoer of het nieuwe Neptunusplan, op zichzelf staat. Elk van die plannen past in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en is voor een deel uitvoering ervan. Dat is een zeer gezonde manier om het Mobiliteitsplan uit te voeren. Het is niet meer en niet minder dan een kaderplan waarin maatregelen moeten worden uitgevoerd, maar waar er vaak nood is aan bijkomende planningsprocessen. Alle planningsprocessen die binnen mijn bevoegdheid vallen, passen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

U verwijst naar het absolute gegeven, waar ik het mee eens ben, dat mobiliteit niet stopt aan de gemeentegrenzen. Vandaag hebben we enerzijds het Mobiliteitsplan Vlaanderen en anderzijds de lokale mobiliteitsplannen, maar hoe zit het met het tussenniveau? In de actuele situatie moet de Afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid erover waken dat de verschillende gemeentelijke mobiliteitsplannen op een coherente wijze op elkaar aansluiten. Dat geldt trouwens ook voor de gemeenten die grenzen aan een ander gewest of land. Op dit moment bestaan er al bovengemeente-

lijke mobiliteitsplannen op initiatief van een aantal gemeenten, zoals de Rupelgemeenten en de gemeenten Turnhout, Oud-Turnhout en Vosselaar.

Het is absoluut mogelijk om bovenlokaal te functioneren binnen het bestaande kader. Ik geef graag en grif toe dat we daar nog werk hebben. Het is niet voor niets dat ik de studie omtrent het sluipverkeer van de zuidrand van Antwerpen heb opgestart. Ik heb altijd gezegd dat ik me engageer in een dergelijke 'lokale' mobiliteitsproblematiek omdat dat ons heel veel kan leren over de noodzaak aan een gebiedsgerichte, bovenlokale benadering van de problematiek.

Ik ben me heel erg bewust van, en wordt zoals de burgemeesters dagelijks geconfronteerd met initiatieven die in de ene gemeente worden genomen en negatieve effecten hebben op de andere gemeente. Dit moet ons inzichten over de beste aanpak bieden. We hebben hier een tijdje geleden een discussie over alle mogelijke planningsniveaus in Vlaanderen gevoerd. Een aantal professoren hebben die discussie bijgewoond. Er zijn toen, ook namens de verschillende fracties in het Vlaams Parlement, uiteenlopende meningen geuit. Ik heb toen verklaard dat ik niet in provinciale mobiliteitsplannen geloof. We zullen dit aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen toetsen. Ik geloof wel sterk in een flexibel instrument om de bovenlokale problematiek gebiedsgericht aan te pakken.

De actuele congestieproblemen en de stagnering van het aantal verkeersslachtoffers vergen op korte en op lange termijn bijkomende acties van de Vlaamse Regering. Het is belangrijk dat alle actoren, met inbegrip van de bevoegde ministers, een bijdrage leveren. De Vlaamse overheid heeft in het verleden al stappen gezet. Ik denk hierbij aan de ambitieuze uitbouw van het openbaarvervoersnetwerk, aan de nieuwe netmanagementinitiatieven van De Lijn, aan tal van nieuwe plannen en aan de grote investeringen die in het kader van de beleidsbrief nog verder zullen worden besproken. De toename van de middelen die de afgelopen jaren in mobiliteit zijn geïnvesteerd, toont aan dat we niet hebben stilgezeten.

De ruimtelijke ordening blijft een heikel punt in Vlaanderen. We moeten telkens knokken om de mobiliteitsproblematiek een plaats in elk plan te geven. Ik verwijs in dit verband naar de discussie over de ontwikkeling van de luchthaven van Deurne. Omwille van het economisch belang is iedereen voorstander van de ontwikkeling van deze luchthaven. Het is evenwel belangrijk dat in dit verband ook mobiliteitsstudies worden verricht. Ik vind dat de ontwikkeling enkel kan plaatsvinden indien het mobiliteitsprobleem wordt aangepakt. Dit blijft een pijnpunt in Vlaanderen. Op dit vlak kunnen we nog heel wat van Nederland leren.

Het bevoegdheidsdomein Openbare Werken speelt hierbij eveneens een grote rol. Ik verwijs in dit verband naar het

programma met betrekking tot de missing links en naar de leerrijke studie 'Sluipverkeer in de Zuidoost van Antwerpen'. Aanvankelijk eisten de burgemeesters absoluut een aantal bijkomende verbindingswegen. Nu worden bijkomende investeringen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, in het openbaar vervoer en in infrastructuur geëist. Wat de twee eerste eisen betreft, heb ik verklaard binnen mijn beleidsdomein zeker de nodige initiatieven te zullen nemen.

De cijfers inzake verkeersveiligheid dreigen van een stagnatie naar een negatieve trend om te buigen. Ik ben me zeer bewust van dit door de heer Glorieux aangehaalde feit. Ik wil me evenwel genuanceerd uitdrukken. Het aantal verkeersdoden daalt nog steeds. Het aantal zwaargewonden daalt zeker niet meer. De evolutie van deze cijfers is een belangrijke indicatie. De rode lichten moeten, met andere woorden, zeker beginnen branden. Ik heb overigens niet op deze cijfers gewacht. Ik heb al geruime tijd de indruk dat het urgentiegevoel met betrekking tot de verkeersveiligheid in de publieke opinie inboet.

Ik werk, samen met alle betrokken actoren, al meer dan een jaar aan een uitgebreid verkeersveiligheidsplan. Ik kan hier helaas op dit ogenblik nog niet diep op ingaan. Het is mogelijk dat de Vlaamse Regering dit plan vandaag goedkeurt. In dat geval zal de bespreking in het Vlaams Parlement allicht snel van start kunnen gaan.

Dit verkeersveiligheidsplan past in de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het gaat om een actualisering en een verstrenging van de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit lijkt me absoluut noodzakelijk. We vragen ons niet enkel af of we de bestaande engagementen tegen 2010 kunnen inlossen, we willen meteen het niveau van onze ambities verhogen. Alle elementen in dit verkeersveiligheidsplan moeten worden geïmplementeerd. De beleidsbrief en de begroting tonen aan dat ik heel wat bijkomende middelen uittrek om in de loop van 2008 nieuwe initiatieven te kunnen nemen. Mijn antwoord op deze vraag is dan ook volmondig affirmatief.

De gegevens waarop de beleidsvoornemens zijn gebaseerd, zullen in 2008 iets ouder dan vijf jaar zijn. Een actualisering op basis van de nieuwe beschikbare gegevens dringt zich op. De Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) heeft decretaal de opdracht gekregen om een vijfjaarlijks mobiliteitsrapport op te stellen. We moeten nog eens nagaan of de actualisering van de gegevens best door de MORA zelf of in samenspraak met de MORA wordt gerealiseerd. De opdracht van de MORA is in elk geval duidelijk. Het vijfjaarlijks op te stellen mobiliteitsrapport moet een duidelijke link met en eventueel een actualisering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvatten.

De basisdoelstelling en de basisprincipes van het Mobiliteitsplan Vlaanderen staan op dit ogenblik niet ter

discussie. Dit brengt me overigens terug bij de inleiding die ik daarnet heb gegeven. U kunt er kritiek op hebben, ik heb daar geen probleem mee, maar ik vond het niet zinvol om deze legislatuur aan een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen te werken. Toen ik deze bevoegdheid kreeg, was het Mobiliteitsplan Vlaanderen net geschreven en vers van de pers. Er was een consensus over in de regering en in het regeerakkoord. Ik heb ervoor gekozen vooral energie te steken in de uitvoering ervan en dus geen nieuw te schrijven.

Dat wil niet zeggen dat er geen nood is aan actualisering of aan een nieuwe planning. U kunt kijken naar de techniek die we gebruikt hebben bij de lokale mobiliteitsplannen en mobiliteitsconvenants. Ik ben er zeker een voorstander van om dit voor te bereiden voor de nieuwe legislatuur.

Wat ik zeker in deze legislatuur nog wil bereiken met jullie steun – ik zal ze nodig hebben –, is een mobiliteitsdecreet. Een van de doelstellingen is het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de lokale mobiliteitsplannen te verankeren, en mee een methodiek aan te geven voor het bovenlokaal gebiedsgericht aanpakken van mobiliteitsproblemen. Ik wil op het einde van de legislatuur een duidelijke verankering zien van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en via uitvoeringsbesluiten aangeven hoe dat plan in de toekomst geactualiseerd zal worden.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. Ik heb zeker niet de principes en de uitgangspunten van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen in vraag gesteld. Ik heb alleen willen duidelijk maken dat het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen op dit ogenblik door de feiten is achterhaald, en dat er geen enkele evaluatie of bijsturing is gebeurd.

Ik betreur ook dat u zegt dat u er geen behoefte aan hebt om deze legislatuur het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen bij te sturen. Ik denk dat het net noodzakelijk en dringend is om in te grijpen en het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen een meer definitief karakter te geven. U hebt gezegd dat de regering een beslissing heeft genomen. Het verontrust me dat u hardop hebt gezegd dat men niet beslist heeft over de goedkeuring van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar enkel over een document van de beleidsvoornemens. Ik zou graag weten wat die beslissing en het document met die beleidsvoornemens dat de Vlaamse Regering in oktober 2003 goedgekeurd heeft, juist inhoudt. Ik stel me bijna de vraag of er wel een goedgekeurd ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen is, laat staan een Mobiliteitsplan Vlaanderen.

U zegt dat de gegevens maar vijf jaar oud zijn, maar ik moet dat betwisten. Een van uw voorgangers, minister

Stevaert, heeft in 1999 aan de administratie de opdracht gegeven om een ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen te maken. Op zich is dat een goede beslissing, maar de gebruikte data zijn van voor 1999 of van 1999 en 2000, want in 2001 is het plan door de administratie afgerond. De gegevens zijn dus zeven of acht jaar oud. Intussen zijn de omgevingsfactoren drastisch veranderd, ook door beslissingen van deze regering. Als men inzet op logistiek, betekent dat ook dat er meer mobiliteit gegeneerd wordt. Als u dan het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen niet bijstuurt, is dat naar mijn mening een catastrofale vergissing. Als het aantal ongevallen stagneert en misschien zelfs dit jaar terug stijgt, dan is het een verdomde plicht van de regering en alle andere overheden, om in te grijpen en dringend bij te sturen.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat doen we toch.

De heer Frans Peeters: U haalt voorbeelden aan uit het verleden. Ik heb in mijn toelichting gezegd dat de verdienste van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen er zeker geweest is en dat het aantal verkeersslachtoffers gedaald is. De doelstellingen die vooropgesteld zijn voor 2010, zullen echter niet gehaald worden. En ik vraag me af of die doelstellingen voor de twee jaar die u nog rest, gehaald kunnen worden. Die vraag leeft bij iedereen hier.

Ik ben tevreden dat er een evaluatie van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen gemaakt is en dat we die binnenkort krijgen. We zitten er allemaal op te wachten. Dan weten we waar we in 2008 staan en weten we ook of dit beantwoordt aan de vooropgestelde doelstellingen.

Ik stel ook vast dat er geen centrale data zijn, wel versnipperde data die verspreid zijn over verschillende diensten. Die centrale data zijn echter nodig om goed te evalueren en bij te sturen.

U zegt dat we aan het einde van de legislatuur inzicht zullen krijgen in de modal shift en zullen kunnen meten en bijsturen. Ik vind dat eerlijk gezegd te laat. Ik denk dat we in het midden van de legislatuur moeten kunnen bijsturen en ingrijpen.

U haalt enkele voorbeelden aan van bovenlokale mobiliteitsplannen uit de omgeving van de Rupelstreek en de zuidoostkant van Antwerpen. Maar dat zijn veeleer uitzonderingen, die naar mijn mening ook veel te vrijblijvend zijn. Ik denk dat de Vlaamse overheid initiatieven moet nemen om een bovengemeentelijke samenwerking op te leggen. Ik ben ervan overtuigd dat de lokale mobiliteitsplannen soms maatregelen nemen die haaks staan op het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat komt omdat bijvoorbeeld de inrichtingsprincipes van de primaire wegen tegenstrijdig

werken. Zij zijn niet volgens de categorisering van de primaire wegen opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Ik geef u het voorbeeld van de N71 en de N19. Bovendien worden in het kader van het verhogen van de verkeersveiligheid, wat een heel nobel uitgangspunt is, de gevaarlijke kruispunten zodanig ingericht dat deze wegen nog meer aanleiding geven tot sluijverkeer. Dat is tegen elke vorm van doorstroming zoals opgenomen in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en in het RSV. Op die manier krijgen we een verdringingseffect van hoofdwegen naar primaire wegen, van primaire wegen naar secundaire wegen en van secundaire wegen naar lokale wegen. Bovendien ondermijnt het de leefbaarheid, een andere doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Ik pleit voor een bovenlokale aanpak. Het initiatief daarvoor moet uitgaan van de Vlaamse overheid. De lokale overheden zullen dat niet doen. Bovendien moet om de vijf jaar een evaluatie worden georganiseerd. Op basis daarvan kan worden bijgestuurd en geactualiseerd.

Volgens mij is het te laat om nu aan te kondigen dat tegen het einde van de legislatuur een aanzet zal worden gegeven voor een nieuw mobiliteitsplan. Het wordt hoog tijd dat de opdracht wordt gegeven voor de opmaak van een definitief mobiliteitsplan voor Vlaanderen. In dat plan moet alles op elkaar zijn afgestemd en moet duidelijk zijn hoe de andere plannen zich verhouden tot dat mobiliteitsplan en omgekeerd.

Ik vind het allemaal nogal vaag. Er kan een meer samenhangend beleid worden gevoerd als het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt geactualiseerd en verdiept en als daar de gepaste initiatieven aan worden gekoppeld.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U verwijst naar de andere beleidsbrieven. Ik heb de beleidsbrief Openbare Werken, Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening ingekeken, maar ik vind daar niets van terug. Ik vind één keer het woord mobiliteitsplan in de beleidsbrief van minister Crevits. Daarin staat: "In het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn 25 missing links opgesomd." Een van de vorige ministers van Mobiliteit heeft het derde rijvak in West-Vlaanderen aangelegd. Dat was toen geen prioriteit. Ik noem de naam van die persoon niet, maar u weet wel over wie het gaat.

Het RSV wordt als referentiekader gebruikt om provinciale en gemeentelijke structuurplannen te beoordelen. Als u zegt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt gebruikt voor het lokale mobiliteitsplan van mijn gemeente, dan ben ik daar zwaar teleurgesteld over. Ik weet zelfs niet of de studiebureaus het mobiliteitsplan überhaupt kennen. Er is dan ook een decretale onderbouw

nodig en er moet een termijn worden ingeschreven inzake geldigheid. De omgevingsfactoren die de heer Peeters heeft vermeld, kunnen dan als referentie worden gebruikt voor een actualisering. Nu is er een mooi plan opgemaakt, maar het heeft geen voeling met de dagelijkse realiteit, en dat is spijtig.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik kan er niets aan doen dat andere ministers zich te weinig enten op het mobiliteitsplan. Elke minister maakt zijn eigen beleidsbrief autonoom op. Ik heb niet de gewoonte om daar kritiek op te geven.

Mijnheer Peeters, wat de verkeersveiligheid betreft, zult u op uw wenken worden bediend. U houdt een warm pleidooi voor meer wegen. Dat genereert meer mobiliteit. U hebt ook gezegd dat ik te veel aandacht besteed aan het openbaar vervoer.

De heer Frans Peeters: Ik heb daar niets over gezegd.

Minister Kathleen Van Brempt: U hebt dat in de krant gezegd.

De heer Frans Peeters: We moeten toch niet alles geloven wat in de krant staat. Ik kies noch de titel, noch de inhoud. Er staat echter heel duidelijk in dat openbaar vervoer heel belangrijk is en dat daarop moet worden ingezet. Dat staat er letterlijk in. Ik pleit ervoor dat wordt ingezet op alle vervoersmodi. Ik hoor u inderdaad te weinig praten over de wegen als het gaat over mobiliteit. Dat heb ik gezegd.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat is ook mijn bevoegdheid niet. U kunt me moeilijk verwijten maken over iets dat niet tot mijn bevoegdheden behoort.

De heer Frans Peeters: Daar ben ik het niet mee eens. Een mobiliteitsplan is integraal en gaat over alle vormen van mobiliteit. U bent minister van Mobiliteit. Dat betekent dat u verantwoordelijk bent voor de stappers, de trappers, het openbaar vervoer en het privévervoer. Als we geen samenhangend integraal mobiliteitsplan hebben, dan zijn we verkeerd bezig. Waarschijnlijk is dat al begonnen in het begin van de zittingsperiode, toen die bevoegdheden werden opgedeeld. De ene minister zegt dat een andere minister bevoegd is. Dan vind ik dat we ons te pletter rijden.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: De vorige zittingsperiode hebben we met een van uw voorgangers, de heer Stevaert, grote debatten gevoerd over dat zogenaamde Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ik onthoud dat u wat dat betreft kritiek hebt op minister Crevits.

Minister Kathleen Van Brempt: Jullie hebben daar kritiek op!

De heer Carl Decaluwe: Neen, we gaan de zaken niet omdraaien, mevrouw de minister. U kunt een collega-minister niet verwijten dat die zich niet schaart achter een plan dat niet bestaat. Dat is de harde realiteit.

Juridisch bestaat het Mobiliteitsplan Vlaanderen als kader niet. Het is niet omdat u daar voortdurend naar verwijst in uw beleidsbrieven, dat het bestaat. Destijds schreef de heer Mary bij de VRT ook allerlei dingen in zijn beleidsplannen, maar die waren al evenmin afgetoetst. Op den duur ontstaat dan een perceptie.

Ik zou graag, zoals de heer Peeters, de beslissing van de Vlaamse Regering als bijlage bij dit verslag laten opnemen, met de stukken erbij. We hebben lang gedebatteerd over dat boek over het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. De heer Bossuyt heeft destijds, als minister van Openbare Werken, dingen uitgevoerd die nooit in dat Mobiliteitsplan Vlaanderen stonden. Dat bewijst dat het niet bestaat.

De heer Jan Peumans: Ik heb gezegd dat minister Crevits en minister Van Mechelen dit niet hanteren in hun beleidsbrieven. Het is niet minister Van Brempt die dat heeft gezegd. Nu verdedig ik haar.

Minister Kathleen Van Brempt: Het is een beetje de wereld op zijn kop. Dit debat kent soms bizarre wendingen. Ik ben mijn antwoord begonnen met de uitspraak dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen een document is dat ik voortdurend gebruik. De Lijn gebruikt dat plan voortdurend. Heel veel plannen zijn het resultaat van dat Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Ik heb gezegd dat ik de kritiek aanvaard dat we dat beter moeten verankeren. Ik heb gezegd dat ik nog voor het einde van de zittingsperiode een mobiliteitsdecreet wil laten goedkeuren dat die verankering mogelijk maakt. Er werd verwezen naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De sterkte daarvan is de decretale verankering. Ik heb van CD&V-leden gehoord dat ze absolute voorstanders zijn van het opleggen van bovenlokale plannen. Dat moet worden opgenomen in het ontwerp van mobiliteitsdecreet. Dat zal voor de planning drie niveaus behelzen. Er is het gekende lokale niveau en het Vlaamse niveau, en dan is er nog een tussenniveau. Daarvoor zijn we nog wat mogelijkheden aan het verkennen, omdat dit nieuw is.

Ik wil heel graag de CD&V-fractie volgen en ervoor zorgen dat we dat zeer sterk naar voren brengen in het ontwerp van mobiliteitsdecreet. Ik heb daar geen probleem mee. Dat is ook de reden waarom we de studie naar de zuidoostrand van Antwerpen hebben gesubsidieerd. We willen leren hoe dat best in zijn werk gaat. Ik ben er dus absoluut voorstander van om ter zake zeer sterk op te treden. Ik zal dus voorstellen om dat via het mobiliteitsdecreet op te leggen aan de gemeentebesturen. We zullen goed moeten nagaan hoe we dat juridisch vorm kunnen geven.

Ik stel voor dat we op de verkeersveiligheid terugkomen op het ogenblik dat het verkeersveiligheidsplan is goedgekeurd door de regering.

De voorzitter: De gevraagde documenten en de beslissing van de Vlaamse Regering over de 'beleidsvoornemens Mobiliteitsplan Vlaanderen' worden opgevraagd en zullen aan de leden van de commissie worden overgezonden.

Het incident is gesloten.