

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



Zitting 2007-2008

16 juni 2008

GEDACHTEWISSELING

over de evaluatie van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Dirk de Kort en Pieter Huybrechts**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;
de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door de administratie Vlaamse Gemeenschap	4
II. Bespreking: vraagstelling	7
1. Tussenkoms van de heer Frans Peeters.....	7
2. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	9
3. Tussenkoms van mevrouw Vera Van der Borght	10
4. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke.....	10
5. Tussenkoms van mevrouw Marleen Van den Eynde	11
6. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort	12
7. Antwoorden van minister Kathleen Van Brempt	12
8. Repliek van mevrouw Vera Van der Borght	13

DAMES EN HEREN,

De commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 27 mei 2008 een gedachtewisseling met de administratie en met mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen over de evaluatie van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De leden van de commissie kregen vooraf een nota ‘Mobiliteitsplan Vlaanderen – stand van zaken – najaar 2007’.

De heer *Jan Peumans* maakt er zijn beklag over dat andermaal de voorbereidende documentatie laattijdig door het kabinet van de bevoegde minister aan de commissieleden bezorgd werd.

I. TOELICHTING DOOR DE ADMINISTRATIE VLAAMSE GEMEENSCHAP

De heer *Yvan Verbakel*, afdelingshoofd Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (departement Mobiliteit en Openbare Werken) verklaart dat hij zal pogen te rapporteren over de effecten.

Hij zegt dat voor de basismobiliteit jaarlijks twee gebieden per provincie aangepakt worden. Voor stedelijke netten is er het bekende masterplan, maar ook START (START staat voor Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de regio Zaventem), Flanders Expo en de GEN-assen (GEN staat voor Gewestelijk ExpresNet).

De minister heeft ondertussen een taskforce ‘doorstroming’ opgericht die zich over de reissnelheid zal buigen. Aan de werkgroep nemen beide kabinetten deel alsook het project ‘frontticket voorverkoop’. Voor het reiscomfort is er het fonds voor Stationsomgevingen. De stationsomgevingen van Sint-Niklaas, Leuven, Tienen, Antwerpen en Berchem werden in 2007 aangepakt.

Voor overslaggoederen is er een interferentie met de aanleg van de kaaimuren. Voor wat de fietsinfrastructuur op de gewestwegen betreft, heeft de overheid jaarlijks 10 miljoen euro veil voor het Fietsfonds. Nu zijn er al 2700 kilometer fietspaden langs gewestwegen, 3500 kilometer moet nog worden gerealiseerd. Het onderhoud van het waterwegennet kende nog een paar knelpunten, maar de renovatie van de Van

Cauwelaertsluis is ondertussen toegewezen en de werken aan de Noorderlaanbrug worden uitgevoerd. Bij de doortocht van Kortrijk met de Leie hoeft de spreker geen tekening te maken. De Boulevardbrug is in uitvoering. De bedieningstijden op het Albertkanaal zijn behoorlijk verhoogd, er is zo’n acht uur bijgekomen. Ook voor de vaarschema’s op het Zeekanaal loopt momenteel een project.

In 2006 is bijna 40 kilometer fietspad gerealiseerd, in 2007 bijna 71 kilometer. In 2007 was er voor de exploitatie van de 13 buslijnen van het START-project 19,3 miljoen euro beschikbaar. Op kruissnelheid is dat 25,9 miljoen euro. Door de iets latere realisatie is dat pas bereikt in 2008. In 2008 komt daar extra 4,7 miljoen euro bij voor de frequentieverhoging. De lokale GEN-stations krijgen dan weer 1 miljoen euro extra.

Het project van de kaaimuren is gestart in 1998. Op 18 maart 2008 waren er 140 projecten goedgekeurd en 70 operationeel. De projecten gaan over verschillende overslaggoederen: een derde containers, een derde bulk, 20 percent tanktransport.

Het onderhoudsbudget voor de wegen is verhoogd van 50 miljoen euro naar 79,5 miljoen euro in 2007. De missing links zijn bekend: Diabolo is in uitvoering, een capaciteitsuitbreiding is gepland voor de E17 Kortrijk-Waregem. De Ring gedeelte Wemmel-Kraainem en de E40 Brussel-Leuven worden bestudeerd. De voorbije vijf jaar is er 30 miljoen euro gependend aan het verkeerssturingssysteem, de wegtelematica van Antwerpen. De visuele verstoring van het landschap is een aspect van het landschapsplan van Geel-Kasterlee.

Voor het efficiënte gebruik van vervoermiddelen en infrastructuur, heeft het model inderdaad een nieuwe doorberekening gedaan voor carpoolen. Voor wat het carpoolen betreft, is men eigenlijk achteruit gegaan van een gemiddelde bezetting per wagen van 1/32 in 1998 naar 1/25 in 2008. De binnenvaart is goed voor 36 percent van de tonnage. De organisatie van schoolvervoer met zijn negen proefprojecten is voldoende bekend.

Voorbeelden van sensibilisatieacties zijn Levenslijn/Kinderfonds, Onderhoud over de rijvaardigheid van 18 tot 24-jarigen en Mobi-plus, voor de bijscholing van 55-plussers. Kruispunten worden uitgerust met camera’s. Voor de aanleg van aswegers waren er in 2005 een miljoen euro inkomsten. Die inkomsten zijn gedaald naar 757.000 euro. Dat heeft te maken met de

wijziging van het decreet. Voordien ging men nog al te snel in beroep tegen de boete. Onder impuls van de minister is er Weight-in-Motion gekomen. Die zal verder uitgebouwd worden op een achttal sites. Bijkomend is er Ecodrive, een project met de Bond Beter Leefmilieu (BBL). Voorts zijn er acties om de gevolgen van vermoeidheid en slaapapneu bekend te maken.

Er komen ook maatregelen in samenwerking met de federale overheid om de rijopleiding aan te passen. Het gaat om de rijopleiding in categorie B en de rijgeschiktheid in categorie C, D en E en om de handhaving.

Wat de roodlicht- en de snelheidscamera's betreft, is het de bedoeling om in 2008 op 20 locaties snelheidscamera's op autosnelwegen te plaatsen, op 25 locaties roodlicht- en snelheidscamera's op gewestwegen, op 35 locaties snelheidscamera's op gewestwegen. De inspanningen daarvoor worden dus niet verminderd. Camera's zijn een toegevoegde waarde maar niet de ultieme remedie tegen alle mogelijke verkeerskwalen.

Een volgend aspect is een intelligent, veilig en milieuvriendelijk voertuigpark. Er zijn inspanningen gedaan om het vrachtwagenpark om te bouwen, onder meer door premies voor roetfilterinstallaties en door de verkeersbelasting aan te passen in functie van de Euronorm. In het ontwerpakkoord met vier regeringen is de ecoscore in de Belasting op de Inverkeerstelling (BIV) van personenwagens ingewerkt. Voorts zijn er de ombouw van het voertuigpark van De Lijn en de beveiligingsmaatregelen van stads- en streekvervoer. Dat zijn de lijnspotters, de aanwezigheid van een tweede persoon op de bus en de administratieve boetes.

Het voorontwerp van decreet over het mobiliteitsbeleid is in opmaak. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is opgericht en heeft dat voorontwerp al besproken. Andere projecten zijn gebiedsgericht, bijvoorbeeld START, Diabolo, het Verkeerscentrum in Antwerpen. Er zijn ook milderende en milieucompenserende maatregelen als het strategisch plan voor de Leievallei, een samenwerking tussen VLM en de afdeling Natuur.

Voor de doortochten is het aantal jaarlijkse realisaties gedaald van elf in 2001 naar drie in 2007. De aanpak van de gevaarlijke punten kent een groter succes. Eind dit jaar zullen 550 projecten in ontwerp en aanbestedingsklaar zijn, 400 projecten zullen uitgevoerd zijn.

Met de kwetsbaarheid van het wegnnet wordt de som van de impact van een incident maal de kans op een incident bedoeld. De restcapaciteit is hoeveel reserve er nog op de doortochten zit. Als de restcapaciteit groter is dan één rijstrook, kan het verkeer over de resterende rijstroken. Is de restcapaciteit kleiner dan één rijstrook, veroorzaakt ieder incident een file en een schokgolf. Het effect wordt dan stroomopwaarts vermenigvuldigd.

De heer *Eddy Peetermans*, departement Mobiliteit en Openbare Werken, coördinatie verkeersmodellen van het Vlaams Verkeerscentrum stelt dat hij zal hebben over de verkeersafwikkeling op autosnelwegen.

Hij legt uit dat hoe meer verkeer er is, hoe meer het gehinderd wordt door het andere verkeer. De snelheid neemt af, tot de weg op een bepaald moment vol zit en het niet meer mogelijk is voorbij te steken. Iedereen tracht zijn risico te beperken door de volgafstand aan te passen. De capaciteit op die weg verhogen, betekent dat ook het risico verhoogt.

Vertraagd verkeer duidt op een capaciteitsprobleem stroomafwaarts. Bij een overgang van drie naar twee rijstroken waarbij de weg met drie rijstroken minder dan één rijstrook reserve heeft, is er een ondercapaciteit die tot file kan leiden. De overgang van vlot naar traag verkeer groeit dan ook stroomopwaarts aan. Er ontstaat een verstoring, een schokgolf van het verkeer. Dat doet zich meer en meer voor op de autosnelwegen. Op het merendeel van het net zijn er geregeld files. De capaciteit is beperkt omdat er stroomafwaarts een 'bottleneck' is. Slechts op een paar locaties wordt de volledige capaciteit gehaald.

Het meest drukke punt van Vlaanderen is de ring van Antwerpen tussen Borgerhout en Berchem. Dagelijks passeren daar een kleine 300.000 personenvoertuigen-equivalenten op drie rijstroken. Vanaf 's ochtends zes uur tot 's avonds zeven uur zijn er dus meer dan vier rijstroken nodig om het verkeer te verwerken, op sommige momenten ligt het zelfs dichter bij de vijf rijstroken. Als alle verkeer dat er op een dag voorbijkomt vanaf een plein moet vertrekken, is er meer dan 14 uur nodig om het verkeer kwijt te geraken. De ring bevindt zich dus in een ver stadium van verzadiging. Dat heeft effect op de verliesuren, op de file-uren, op de structurele file maar ook op de incidentele file.

De file-uren worden nog met een oud systeem gemeten. Dat wordt geleidelijk vervangen. De meetfouten zijn van dezelfde grootteorde als de evolutie, daarom worden de cijfers maar mondjesmaat gepubliceerd. Ondertussen wordt het nieuwe meetsysteem op punt

gezet. De verliesuren nemen de laatste jaren toe, in 2004, 2005 en 2006 was er nog een lichte daling. Die daling was toe te schrijven aan de werken op de Antwerpse ring. Een deel van de file verschoof van het hoofdwegennet naar het onderliggende wegennet. Daar werd dan een deel van de verliesuren gerealiseerd. Die uren zijn niet opgenomen.

De file-uren of de verliesuren worden vooral in de regio Brussel gerealiseerd. Na de werken aan de Antwerpse ring waren er geen meetpunten meer, daarom worden de verliesuren daar niet meegeteld. Sinds september 2007 is de ring terug uitgerust met dubbele lussen. Een eerste extrapolatie wijst uit dat de ring jaarlijks goed is voor 1,3 miljoen voertuigverliesuren.

Het streefdoel in het Mobiliteitsplan Vlaanderen is om de verliesuren op werkdagen te beperken tot 5 percent van de gepresteerde uren op werkdagen. In Brussel zitten we echter nog altijd rond 10 percent, in Antwerpen rond 5 percent, in de rest van Vlaanderen rond 1 percent.

De heer *Yvan Verbakel* wijst erop dat de vaststelling van het ontbreken van restcapaciteit geen pleidooi inhield voor de aanleg van bijkomende rijvakken. Daarmee wordt immers alleen meer verkeer aange trokken. Er is een totale aanpak nodig.

Wat de mobiliteit van personen betreft, ziet men een sterke groei in het busvervoer. Als men 1990 als referentiewaarde 100 neemt, zit De Lijn op dit ogenblik op 138. Wat goederen betreft, ziet men dat de curves van wegvervoer en totaal vervoer mekaar goed volgen, terwijl spoor en binnenvaart geregeld elkaar marktaandeel afsnoepen. Een groot deel van de goederenstromen ontsnapt aan controle omdat het (internationaal) transitverkeer betreft.

De inspanningen inzake binnenvaart zijn goed ont haald, de vooropgestelde 'modal split' werd aanvankelijk zelfs overtroffen. De verschuiving naar het spoor blijft achter bij gebrek aan voldoende service door de nationale operatoren.

Niet minder dan 54 percent van het aantal kilometers gepresteerd door vrachtwagens, is buitenlands. Er zijn zelfs binnenlandse bevrachters die over een behoorlijk aantal buitenlandse nummerplaten beschikken. Men stelt een recente evolutie vast in het vrachtverkeer, dat Brussel begint te mijden vanwege de congestie. Tegelijk is er een stijging in het noorden.

Het goederenverkeer over de weg evolueert weg van de prognose én van de ambitie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Bij de grensovergangen stelt men een aangroei tot 41 percent, 52 percent (Veurne) en 35 percent (Menen) vast.

Hij concludeert dat de evolutie van het totale goederenverkeer sterker dan verwacht is. Transit is de hoofdreden. Het aandeel van het binnenlands verkeer bedraagt slechts één derde, vooral in de regio Antwerpen. De impact van de maatregelen is zeer beperkt. Men is enthousiast over de sterke maatregelen inzake binnenvaart maar de doelgroep is beperkt. Maatregelen op Europese schaal blijven dringend en noodzakelijk.

Ook wat het personenverkeer betreft, is er sprake van een blijvende toename. De kwetsbaarheid van het wegennet neemt sterk toe door het opsouperen van de restcapaciteit. De verliesuren blijven hier en daar beperkt tot 5 percent maar De Lijn kan niet verzekeren dat dit zo blijft. Dat het verkeer minder sterk toeneemt dan de trend voorspelt, is wellicht toe te schrijven aan de laatste perikelen op de oliemarkt.

Inzake toegankelijkheid, blijkt het aandeel van vervoer en mobiliteit vandaag een groter aandeel van het gezinsbudget op te eisen dan de trend voorspelde. De spreker herhaalt dat het aantal verliesuren geweldig toeneemt in Antwerpen, (vooral) Brussel en de rest van Vlaanderen.

De grootste mobiliteitsontwikkeling die zich heeft voorgedaan tussen 1990 en 2006, met een enorme stijging tussen 1997 en 2000, vond plaats op de autosnelwegen. Met 1990 als referentiewaarde 100, zitten we vandaag aan 157.

Vervolgens bespreekt de heer Verbakel de Europese positionering. De verdeling van de percentages voor personenkilometers tussen auto, bus en trein is op EU-niveau 84-9-7 en in Vlaanderen 84-10-6. De spreker merkt op dat we wel op EU15-gemiddelde zitten maar niet op het EU27-gemiddelde. Voor de tonkilometers stelt hij een groter verschil met de EU15 vast. De EU-verhouding weg-spoor bedraagt 77 percent-15 percent, die van ons 81 percent-10 percent.

In de evolutie van het wagenpark stijgt het aantal personenwagens met 40 percent, motoren met 230 percent, vrachtwagens met 100 percent, dit alles tegenover 1990. Naar brandstoftype ingedeeld, valt vooral de enorme stijging van diesel op, wat uiter-

aard te maken heeft met bedrijfsvoering en leasing. Het Vlaams Gewest scoort boven de evolutie van het autobezit zoals voorspeld in de prognose, zij het behoorlijk lager dan Luxemburg en Duitsland maar wel slechter dan Nederland.

Wat de modale verschuiving betreft, stelt de spreker vast dat er geen grote verschuiving is, behalve in de piekuren. In 1998 was de verhouding auto-openbaar vervoer 82 percent-18 percent terwijl dat nu 83 percent-17 percent is. De inspanningen inzake openbaar vervoer zijn dus duidelijk voelbaar. Het streefdoel in het duurzame scenario is 77 percent-23 percent. De modal split voor goederen was in België in 1990 72 percent-13 percent-15 percent en op dit ogenblik 74 percent-13 percent-13 percent. Er is dus niet al te veel voortgang geboekt in de modal shift, concludeert dezelfde spreker.

Daarop behandelt hij de verkeersveiligheid. Wat de doden betreft, bestaat er een grote kans dat de doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen gehaald wordt. Wat de daling voor -26-jarigen betreft, zullen nog inspanningen moeten gebeuren. Voor het aantal zwaargewonden evolueren we helaas weg van de doelstelling. Ook in de evolutie van het aantal lichtgewonden zijn enorme inspanningen nodig.

Ter verduidelijking van de grafiek over geluidshinder legt de spreker uit dat bij het gewogen equivalent geluidsniveau 10dB wordt geteld voor de nacht en 5dB voor de avond. Vanaf 2005 werd het model gekalibreerd op effectieve verkeerstellingen, terwijl het voor die tijd om afgeleide waarden ging.

Op het vlak van milieu geeft de rode lijn de doelstelling aan, maar voor fijn stof is die nog niet vastgelegd. De norm voor niet-methaanverbindingen wordt gehaald. De emissie van CO₂ daarentegen stijgt recht evenredig met het wagenpark. Er is een daling voor NO_x, al zijn daar ook nog behoorlijke inspanningen nodig om de doelstelling 2010 te halen. Voor SO₂ is de toekomst rooskleuriger.

Tot slot presenteert hij een samenvattend diagram met alle doelstellingen. De rode blokjes representeren de doelstelling 2010. Het blauwe balkje stelt telkens 2000 voor, het gele 2004. Zo ziet men een goede evolutie voor verliesuren in Antwerpen maar helemaal niet in Brussel. Alternatieven voor personenvervoer worden wel gehaald, terwijl we voor de uitgaven voor vervoer en verkeer waarschijnlijk weg groeien van de doelstelling. Het aantal doden zakt,

maar waarschijnlijk niet genoeg. De daling voor het aantal zwaargewonden ligt moeilijk, de daling van het aantal lichtgewonden wordt misschien gehaald. De blootstelling aan geluid neemt eerder toe dan dat men de doelstelling nadert. De spreker herhaalt ook nog even zijn eerdere opmerkingen over de emissies.

De spreker is ervan overtuigd dat men voor alle factoren heel alert zal moeten blijven en een sturend beleid voeren daar waar men over de bevoegdheid beschikt. Anderzijds zijn er ook factoren die zich op Europese of zelfs wereldschaal ontplooiën.

II. BESPREKING: VRAAGSTELLING

1. Tussenkomst van de heer Frans Peeters

De heer *Frans Peeters* heeft het aanvoelen dat deze presentatie eerder een stand van zaken was dan een echte evaluatie van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. De spreker denkt dat iedereen intussen ervaart dat het mobiliteitsprobleem een heel complex probleem is. De in 2001 geformuleerde doelstellingen zijn sindsdien nooit geëvalueerd, maar sindsdien zijn de parameters en de omgevingsfactoren drastisch veranderd.

Het lid mist in Vlaanderen een multidimensionele aanpak. Er zijn om te beginnen vier bestuursniveaus elk op hun manier met mobiliteit bezig: federaal, Vlaams, provinciaal en gemeentelijk. De integrale afstemming met het oog op duurzame mobiliteit ontbreekt echter. De vijf uitgangspunten van het Mobiliteitsplan zijn goed en moeten behouden worden. Maar zij moeten ook geobjectiveerd in concrete doelstellingen inzake maatregelen, financiële middelen en meetbare effecten. De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) merkte dit trouwens al op in 2002. Vandaag werden de middelen geëvalueerd maar de objectieven niet. Nochtans moet dat de bedoeling zijn. Wat heeft datgene wat we gedaan hebben, bijgedragen aan wat we willen bereiken? Dat ontbreekt hier.

Wat de verliesuren betreft, werd al vaker in antwoorden op parlementaire vragen een gebrek aan betrouwbare gegevens naar voren geschoven. Meetapparatuur ontbreekt. Hoe betrouwbaar zijn dan de gepubliceerde statistieken? Terwijl het Verkeerscentrum gewaagde van 10 miljoen verliesuren, was vandaag sprake van 5 tot 6 miljoen. De gevolgen

van de vermindering van de congestie op de Antwerpse Ring tijdens de werken werden afgewenteld op het onderliggende wegennet, maar daar wordt niet gemeten. Nochtans moeten alle verliesuren in rekening gebracht worden.

Het ambitieuze Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen bevat heel wat maatregelen. Maar dan moet daar ook op ingezet worden. Hopelijk komt het tegemoet aan de behoefte aan een inhaalbeweging voor wat betreft de zwaar- en lichtgewonden. Het lid meent dat werk moet gemaakt worden van een jaarlijkse meting, evaluatie en bijsturing.

In het ontwerp van Mobiliteitsplan staat dat tegen 2013 voor 3500 kilometer aan fietspaden moet gerealiseerd worden. Dat betekent dat er nog 800 kilometer moet bijkomen in het bovenlokale fietsroutenetwerk. De hoogste piek in de jaarlijkse prestaties blijkt evenwel 70 kilometer te bedragen. Het lid stelt dan ook de vraag hoe men die doelstelling denkt te halen. De evaluatie beperkte zich vandaag tot het signaleren dat er een relatieve stijging is. Maar wat gaat de minister nu doen: het tijdspad verlengen of verhoogd inzetten?

In de uitbouw van het hoofdwatwegennetwerk is het tweede objectief een minimale trajectsnellheid van 10 kilometer per uur, terwijl zij nu 7 tot 8 kilometer bedraagt. Het lid heeft niets gehoord over de geplande bijsturing. Er werd enkel gezegd dat een nieuw en grondig onderzoek aangewezen is. Wanneer? En wat gaat men daar mee doen? Het lid heeft dezelfde opmerking over de gegarandeerde vaartijden voor de binnenvaart, ook op zondag. Gaat daarop ingezet worden? Dat is van belang voor de verwachte toename van transport over de waterwegen. Wordt de gunstig geëvalueerde proef tussen zondagavond 22.00 uur en maandagochtend 6.00 uur uitgebreid? Het lid merkt op dat het aandeel van de waterwegen de laatste twee jaar gedaald is ten opzichte van de andere modi. Dat is verontrustend.

Door het gebrek aan onderhoud van de kleinere waterlopen, geldt daar een tonnenmaatbeperking. Er wordt te weinig gebaggerd. Maar ook hier ontbreekt weer een afweging van de objectieven, in casu het behoud van hun ontwikkelingsmogelijkheden voor transport, waarvoor nochtans gepleit werd in een studie van 2002. Volgens het lid zit men ook daar vast.

Er zou verder een onderzoek opgestart zijn over de capaciteitsverhoging van het Albertkanaal, waarin

wordt nagegaan wanneer en hoe de schutcapaciteit van de sluiscomplexen kan verruimd worden. Dat is een belangrijk item volgens het lid. Hij denkt aan de drie sluisen ter hoogte van Mol-Lommel die moeten herleid worden tot één. Maar er zijn andere voorbeelden. De heer Peeters informeert naar de resultaten.

Vervolgens behandelt hij het onderzoek naar alternatieve transportsystemen, zoals ondergrondse. Hoewel dit onlangs nog ter sprake kwam in de commissie, wordt daarover met geen woord gerept in de evaluatie. Op plaatsen met veel en complexe mobiliteit zou dit nochtans een gedeeltelijke oplossing kunnen bieden, meent de heer Peeters.

De noord-zuidverbinding in Limburg en die in de Kempen staan in de evaluatie niet bij de missing links maar bij de aanpassing van de primaire 1- en 2-wegen. Dat is niet in overeenstemming met het beleidsplan van de regering.

Het lid twijfelt sterk aan het percentage van 5 percent verliesuren. Volgens hem zijn er te weinig betrouwbare gegevens en hij trekt dan ook de VRIND-cijfers in twijfel.

Bij de doortochten werd niet het resultaat behaald. Voor hun herinrichting werd 25 percent van de meest kritische (op het vlak van veiligheid, bereikbaarheid of leefbaarheid) geselecteerd. In 2007 zouden er 82 moeten gerealiseerd zijn. Er werd niets over gezegd in de presentatie daarnet, maar de minister antwoordde op een eerdere vraag dat op dit ogenblik het aantal herinrichtingen dat is uitgevoerd, in uitvoering of geprogrammeerd is samen 34 bedraagt. Dat is dus nog niets eens de helft. Hoe komt het dat men slechts een fractie van het objectief haalde? Kritisch genoemde problemen moeten prioritair behandeld worden, stelt het lid.

Er werden nog geen initiatieven genomen met betrekking tot de opstelling van criteria voor de aanleg van rondwegen. Het lid acht het belangrijk om daarbij stil te staan. Het wegennet slibt dicht. Er is ook op dit vlak een inhaalbeweging nodig.

De actualisering van de snelheidsbeperkingen is niet aan bod gekomen. De minister is voorstander van een standaardsnellheid op Vlaamse hoofdwegen en snelwegen. Zal die gelden voor alle hoofdwegen, primaire 1- en 2-wegen, gewestwegen? Voor lokale besturen is het immers belangrijk te weten wat de Vlaamse over-

heid van plan is, precies om redenen van een integrale benadering van de mobiliteitsproblemen.

De resultaten van carpoolen zijn ondermaats. Blijkt uit de resultaten van het onderzoek welke maatregelen nodig zijn? Misschien zijn de doelstellingen helemaal niet haalbaar. Er moet nagegaan worden of doel of middelen aangepast moeten worden.

In het kader van het netmanagement zijn er heel wat inspanningen geleverd voor het woon-werkverkeer. De minister heeft ook belangrijke initiatieven aangekondigd. Hoe staat het met het Pendelplan en het Pendelfonds? Blijkbaar zijn er weinig aanvragen van bedrijven. De maatregelen zouden te weinig bekend zijn. Het is pas vanaf 1 maart 2007 operationeel, misschien is het dus te vroeg. Het Pendelfonds is vraagafhankelijk en dus een goede wijze om het woon-werkverkeer te vergemakkelijken. Overleg met de bedrijfswereld, VOKA, Unizo en de lokale besturen verzekert trouwens de integrale benadering.

2. Tussenkoms van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* zegt dat het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen een beetje lijkt op een 3 Suis-ses-boek en een overzicht geeft van alle mogelijke en onmogelijke maatregelen. Wat zijn de objectieven? Wat is er gerealiseerd? De overzichtstabel is niet leesbaar voor mensen met slechte ogen.

In de inleiding is sprake van middelenevaluatie en een objectievevaluatie. Het ene is gericht op prestatie, het andere op resultaat. De spreker zou graag een controletabel hebben met de objectieven per onderdeel, de inspanningen en de resultaten. Het document bevat helemaal geen financiële evaluatie. Verkeerslichtenbeïnvloeding en openbaar vervoer zijn weggegooid geld. In een interview zegt de grote baas van de MIVB dat de commerciële snelheid in Brussel achteruitgaat. Dat is ook in de andere steden het geval.

Er is ook sprake van restrictief parkeerbeleid op gemeentelijk niveau. Wat zijn de resultaten daarvan? Dat hangt immers grotendeels samen met een verhoging van de rijnsnelheid van het openbaar vervoer. Veel maatregelen zijn aan elkaar gelinkt. Om de resultaten te kennen, is het nodig om een duidelijk beeld te hebben van die verbanden.

Vlaanderen beschikt over een eigen studiedienst. Als dit document daarvan afkomstig is, is die niet goed bezig. Het is spijtig dat het ontwerp Mobiliteitsplan

Vlaanderen nog niet definitief goedgekeurd is en een decretale onderbouw heeft gekregen. Dat is wel het geval voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat zeer richtinggevend is voor de gemeenten. Hoe verhoudt zich het ontwerp Mobiliteitsplan tot een aantal andere Vlaamse plannen, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, het Pendelplan, de milieu-beleidsplannen van de overheid, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het MIRA-plan en Horizon 2013?

De heren Clinckers en Portugaels, het management van de twee waterwegbeheerders, vertelden dat de overheid onvoldoende middelen heeft voor het minimale onderhoud van een aantal waterwegen. De spreker zou dan ook graag ook het financiële plaatje eens willen zien. Wat zijn de concrete resultaten van het openbaar vervoer? Er is geen fundamentele modal split in Vlaanderen. Iedereen pleit daar wel voor maar ondertussen moeten de schippers wel in het midden van het kanaal varen want anders blijven hun schepen steken. Baggerspecie is al twintig jaar een probleem.

Het aantal verkeersdoden is een goed uitgangspunt, maar waarom loopt dat aantal zo terug? Komt dat door de camera's? Is er meer politiecontrole op de autosnelwegen? Als er goede resultaten zijn, moet er meer in die maatregelen geïnvesteerd worden.

De besluiten worden spijtig genoeg verengd tot een aantal onderdelen. Wat houdt bijvoorbeeld het wegwerken van de missing links op de waterwegen concreet in? Gaat er daardoor meer goederenvervoer via de waterwegen mogelijk zijn? Hetzelfde geldt voor de missing links op het hoofdwegennet. Zullen er meer mensen de fiets nemen als er meer fietspaden zijn? Is dat al het geval sinds er meer fietspaden zijn?

Pas als een hele reeks maatregelen gecombineerd worden tot een plan, kan beoordeeld worden of er resultaten zijn. De evaluatie is een goede opsomming, de spreker heeft heel wat bijgeleerd, maar het is geen echt evaluatie- of bijsturinginstrument.

3. Tussenkoms van mevrouw Vera Van der Borcht

Mevrouw *Vera Van der Borcht* vraagt aan de minister of zij bij haar collega van Openbare Werken kan aandringen op aandacht voor de waterwegen.

Ze haalt het voorbeeld aan van de verdieping van de Dender in Aalst, een onderdeel van het project binnenvaart, die al meer dan zeven jaar aansleept. Ze

betreurt dat er niet meer inspanningen in dat kader worden geleverd.

Mevrouw Van der Borghst stelt ook vast dat, ondanks het pleidooi voor een inhaalbeweging inzake het wegennet, dezelfde vragen telkens opnieuw moeten worden gesteld. Telkens weer worden termijnen vastgelegd, die dan onophoudelijk worden verschoven, klaagt ze aan. Het lid hoopt dat daarin verandering kan komen en dat effectief prioriteiten kunnen worden vastgelegd en aangepakt. Ze begrijpt nog steeds niet hoe er inzake mobiliteit wordt gewerkt. Het regeerakkoord geeft grote lijnen aan, maar hoe de onderlinge werking tussen de bevoegdheidsdomeinen verloopt, is haar een raadsel.

4. Tussenkomsst van de heer Joris Vandenbroucke

De heer *Joris Vandenbroucke* dankt uitdrukkelijk de heer Verbakel voor zijn uiteenzetting en ook de mensen die een stand van zaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen hebben opgemaakt. Hij herhaalt dat het Mobiliteitsplan de beleidsvisie incorporeert van het mobiliteitsbeleid van de lopende Vlaamse Regering, ongeacht de vele discussies die erover zijn gevoerd. Hij stelt er blij mee te zijn, vooral omdat het de eerste poging was om eindelijk beleidsdoelstellingen ter zake, middelen en maatregelen vast te leggen.

De vijf uitdagingen blijven gelden, vindt ook de heer Vandenbroucke: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en een vermindering van de impact op milieu en natuur. Het lid heeft de stand van zaken geanalyseerd op grond van die doelstellingen en bekeken waar er al dan niet vooruitgang is geboekt. Volgens hem zijn grote stappen vooruit gezet inzake toegankelijkheid en verkeersveiligheid. Het decreet Basismobiliteit en het daaraan gekoppelde tarievenbeleid is grensverleggend geweest op dat vlak, stelt hij, met de ontplooiing van het openbaar vervoer, het aanbod van kwaliteitsvol en betrouwbaar openbaar vervoer. Na de eerste grote sprong voorwaarts inzake verkeersveiligheid, zag het lid nog enkel een paar kleine huppelpasjes, die tot een stilstand hebben geleid. Voor de verkeersleefbaarheid zijn ook inspanningen geleverd, met de heraanleg van vele doortochten, de verlaging van de snelheid in de dorpskom, maar er is nog een lange weg af te leggen, meent de heer Vandenbroucke. De bereikbaarheid en de impact op milieu en natuur verontrusten het lid enorm, en dan vooral het feit dat men er niet in slaagt de bijkomende vraag naar mobiliteit en de

uitstoot van CO₂ door het wegverkeer onder controle te krijgen. Die uitstoot is toegenomen met 27 percent tegenover 1990 terwijl de oorspronkelijke doelstelling erin bestond die tegen 2010 te stabiliseren. De doelstelling is vervolgens aangepast tot maximum 10 percent toename, maar het lid ziet dat niet gebeuren. Om dat te bereiken zou het wagenpark volledig vernieuwd moeten worden en zou het aantal voertuigkilometers niet mogen toenemen.

Politici moeten keuzes maken. De heer Vandenbroucke oppert dat ondanks de vele uitdagingen, er prioriteiten moeten worden afgebakend. Hij ziet er in eerste instantie drie. Ten eerste is hij niet tegen het feit dat Vlaanderen inzet op logistiek, maar stelt dat het goederenvervoer wel moet worden aangepakt. De modal split spoor en binnenvaart moet volgens het lid worden doorgezet. Daartoe ziet hij slechts één oplossing, met name een eerlijke prijs aanrekenen voor elke ton per kilometer. De slimme kilometerheffing werkt op die manier. De beslissing om die zo snel mogelijk in te voeren is intussen genomen.

Als tweede prioriteit denkt het lid aan de verkeersveiligheid, waar men ter plaatste trappelt. In die zin vindt hij het positief dat er flitspalen langs de autosnelwegen zullen worden geplaatst.

Ten derde moet de modal split personenvervoer anders evolueren. De grafieken van de heer Verbakel wijzen op voor- noch achteruitgang. Hij vraagt zich af of de schijnbare stagnatie op Europees niveau een vooruitgang of een achteruitgang betekent. De heer Vandenbroucke vraagt zich af of het feit dat Vlaanderen het aandeel openbaar vervoer op het peil van tien jaar eerder heeft kunnen houden, de regio onderscheidt in positieve of negatieve zin van de andere Europese regio's.

Het lid koestert niet de illusie dat er nog een nieuw mobiliteitsplan uit de bus komt tijdens de lopende legislatuur, maar dringt erop aan dat er toch een actualisering gebeurt. Hij vindt dat de prioriteiten voor de volgende vijftien jaar moeten worden benadrukt en dat daarin middelen en maatregelen een plaats moeten krijgen.

Meer concreet wil de heer Vandenbroucke nog verduidelijking bij de verhoging van de rijsnelheid van trams en bussen, waarin sprake is van de verhouding tussen de rijsnelheid van het openbaar vervoer en het gemotoriseerd privévervoer. Hoe wordt die VF-factor

gemeten en hoe evolueert hij? Het lid veronderstelt dat er een verschil is per traject. Gebeuren er metingen op grote pendelassen en wordt daarbij rekening gehouden met het treinverkeer? De hamvraag voor de heer Vandenbroucke is niet of de bus sneller rijdt op een bepaald traject, maar wel of men sneller ter bestemming, bijvoorbeeld in Brussel, raakt met het openbaar vervoer dan twintig jaar eerder.

Aansluitend op de opmerking van de heer Peeters over de aanpak van doortochten, verwijst de heer Vandenbroucke naar een schriftelijke vraag die hij heeft ingediend ter zake en waarvan de antwoordtermijn afliep half februari. Hij wilde weten welke projecten van de twee opeenvolgende meerjarenplannen zijn uitgevoerd, en welke niet. Ook wat is uitgevoerd, dat niet in de planning stond, interesseert hem, net zoals wat er is uitgegoid. Het lid verwacht een gedetailleerd overzicht per project, met de criteria op basis waarvan wordt beslist tot al dan niet uitvoering. Daaruit moet volgens hem ook blijken waarom er slechts 34 van de 82 doortochten in uitvoering zijn.

In verband met het vervoersmanagement voor goederenvervoer loopt een project in samenwerking met Voka. Transportdeskundigen begeleiden bedrijven om een modal shift naar transport over het water te realiseren. Er zijn bepaalde cijfers in het vooruitzicht gesteld die rekening houden met de uitvoering van de plannen die daarvan het resultaat zullen zijn. De heer Vandenbroucke wil weten of er ook zo'n initiatief op het getouw is gezet met betrekking tot het spoorvervoer. Hij beklemtoont dat de verschuiving naar vervoer over het water niet ten koste mag gaan van vervoer dat voordien per spoor gebeurde, maar zuiver een vermindering van het wegvervoer moet inhouden.

Vervolgens refereert de heer Vandenbroucke aan intelligente snelheidsadaptatie, waarvoor niet onbelangrijke positieve effecten zijn vastgesteld bij onderzoek door de Vlaamse Gemeenschap. De intrinsieke motivatie om een aangepaste rijstijl aan te houden, wordt groter met een ISA-systeem aan boord, zij het halfopen of open. Het feit dat de automobilist ervan verwittigd wordt dat er een zone 30 aankomt, maakt de kans op een aanpassing van zijn kant aan die maximumsnelheid aanzienlijk groter. Het lid las dat een vrijwillige introductie van het systeem wordt aangeraden. Hij wil weten hoe men dit denkt te doen en of het systeem al in het eigen wagenpark wordt toegepast.

De heer Vandenbroucke betreurt dat uit een evaluatie van de nota milieuzorg en specifiek inzake de voor-

beeldfunctie van de overheid voor wat betreft milieuvriendelijke mobiliteit, blijkt dat anderhalf jaar nadat was aangekondigd dat de Vlaamse Gemeenschap als eerste aankopen voor de eigen vloot zou koppelen aan de ecoscore, men eigenlijk nog geen zicht heeft op hoe dat wagenpark er eigenlijk uit ziet. Men weet evenmin of de vooropgestelde doelstellingen zullen worden gehaald en of ze zinvol zijn. Het lid oppert dat de voorbeeldfunctie van de overheid precies de aanzet moet zijn naar een mentaliteitsverandering in de samenleving.

5. Tussenkost van mevrouw Marleen Van den Eynde

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* dankt eveneens de sprekers voor de toelichting en erkent de omvang van het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen. Ze vindt nog steeds dat het te veel wordt gespiegeld aan het openbaarvervoersbeleid. Ter illustratie stelt ze dat het probleem van het personenverkeer niet kan worden opgelost door simpelweg een bus in te zetten. Er zijn soms meer ingrijpende financiële inspanningen nodig en ook de auto heeft volgens het lid zijn rechten. Ze betreurt dat de Vlaamse Regering soms autobestuurders het gevoel geeft dat wie de wagen neemt sowieso verkeerd bezig is. Niet iedereen heeft de mogelijkheid om zich met het openbaar vervoer te verplaatsen, meent ze en dat vraagt om maatregelen om het autoverkeer ook een plaats te geven.

Bij het doornemen van de slides stelde mevrouw Van den Eynde nogmaals vast dat het spoor inlevert ten aanzien van de binnenvaart. Ze mist echter een verklaring en een voorstel tot aanpak daarvoor.

Over een aantal projecten is de voorstelling vrij vaag, stelt het lid, ondanks de concrete initiatieven. Zo leest ze over 'Organisatie schoolvervoer', maar de problematiek wordt niet uitgelegd en er wordt niet vermeld hoe men dit denkt aan te pakken. Heel wat gemeenten kunnen geen leerlingenvervoer meer aanbieden omdat schoolbussen te duur zijn. Mevrouw Van den Eynde wil weten hoe dit zal worden opgelost.

Hoe bekijken de sprekers de restcapaciteit van de wegen, vraagt ze. Het lid meent immers dat de wegen nog veel ruimte bieden, die wordt gehalveerd doordat er te veel vrije busbanen worden afgebakend. Voor haar kunnen die vrije busbanen enkel rond de grote steden en waar de wegen het werkelijk toelaten en waar de capaciteit van de bussen en de lijnen erom vraagt. Het personenvervoer stapt niet zomaar over op busvervoer, stelt mevrouw Van den Eynde.

De toename van de geluidshinder is volgens het lid een vrij logische evolutie, gezien de toename van het wegverkeer. Ook in dat verband mist mevrouw Van den Eynde een oplossing, hoewel er wel geluidsbelastingkaarten moeten worden gemaakt. Dat beperkt zich echter tot een aantal gemeenten in Vlaanderen: de kernen van Antwerpen en Gent en enkele gemeenten daarbuiten. Gemeenten zoals Mechelen en Vilvoorde, met veel geluidsoverlast, krijgen geen concrete voorstellen van oplossing in het kader van de Europese richtlijn Geluidsoverlast.

Mevrouw Van den Eynde besluit met het buitenlands vrachtverkeer op de wegen dat tot meer dan 50 percent beslaat. Er wordt absoluut geen koppeling gemaakt met maatregelen voor de toekomst, stelt ze. Er wordt niet gezegd hoe Vlaanderen daarmee zal omgaan of het zal leiden. Het zijn volgens het lid hoofdzakelijk ook buitenlandse chauffeurs die ongelukken veroorzaken. Hoe zal men die door het land laten rijden met een op wettelijke gronden vastgelegde rijstijl?

6. Tussenkomen van de heer Dirk de Kort

De heer *Dirk de Kort* sluit zich aan bij de opmerkingen die al zijn gemaakt. Inzake de methodiek van evaluatie vraagt hij zich af van waar er ondersteuning wordt geleverd. Zijn er ook aanbevelingen en evaluatie of afspraken inzake deelfacetten van mobiliteit vanwege het Vlaams Instituut voor Logistiek of het Vlaams Instituut voor Mobiliteit?

Het lid stelt dat hij in de evaluatienota zeker ook de resoluties had verwacht die zijn aangenomen in het Vlaams Parlement met betrekking tot mobiliteit. Zo had hij bijvoorbeeld inzake de ecocombi's graag toch ook een stand van zaken gekregen.

Ten slotte heeft ook de heer De Kort opgemerkt dat men er niet in slaagt meer vervoer te verschuiven van zwaar vrachtverkeer naar spoor en binnenvaart. Hij stelt dat er niet enkel daarover moet worden nagedacht, maar net zo goed over een aanzienlijke vermindering van het aantal vrachtwagens en niet alleen door het inzetten van ecocombi's. Hij ziet meer mogelijkheden door gecombineerd vervoer en het aanbieden van hubs voor vrachtwagens op de invalswegen bij het binnenrijden van België. Zo kan de transportsector gecombineerde ladingen organiseren. Het lid verwijst naar de nood aan meer maatregelen op Europese schaal, waarnaar is verwezen in de evaluatie. In dat kader wil hij graag de hubs aankaarten.

7. Antwoorden van minister Kathleen Van Brempt

Minister *Kathleen Van Brempt* stelt niet te zullen ingaan op de geventileerde meningen inzake mogelijke oplossingen, omdat dit een debat over openbaar vervoer, binnenvaart enzovoort zou teweegbrengen. Ze stelt dat voor al die respectieve debatten die ten gepasten tijde worden gevoerd, ook nog extra informatie moet worden verzameld. De minister wijst erop dat de administratie ontzettend hard heeft gewerkt aan het verslag, ondanks dat ze vaak afhankelijk is van andere instellingen voor het verkrijgen van gegevens.

Minister Van Brempt deelt de kritiek op bijvoorbeeld de verliesuren en gaat ervan uit dat dit in de toekomst geremedieerd wordt. Bovendien stelt ze dat er nog nieuwe gegevens nodig zijn, maar ook dat bepaalde data niet geleverd kunnen worden. Ze is het ook mee eens dat het aanleveren van gegevens alleen niet volstaat. Er is een goede methodiek om te evalueren en die moet verankerd worden en er dienen afspraken gemaakt ter zake, meent de minister.

De aanzet naar een voldoende multidisciplinaire aanpak is er volgens de minister wel. Ze voelt zich als minister geprivilegieerd, omdat er bij haar aantreden al een mobiliteitsplan voorhanden was. Daarop is haar beleid in elke geval geënt en ook dat van collega-ministers in de Vlaamse Regering. Dat gebeurt zeker bij Openbare Werken, stelt ze en het gaat er om altijd een goed evenwicht te vinden tussen regeerakkoord en het steeds evoluerende inzicht. Dat geldt ook voor het convenantsbeleid en de lokale mobiliteitsplannen. De minister wil tijdens de lopende legislatuur in elk geval nog het in de steigers staande Mobiliteitsdecreet tot een goed einde brengen en hoopt en verwacht daarbij vrij algemene steun. Dat leidt ze af uit de aangebrachte kritieken, die daarin moeten worden opgelost. Dat kan volgens minister Van Brempt door het verankeren van de mobiliteitsplanning op lokaal en gewestelijk niveau. Tegelijk zullen aspecten zoals mobiliteitseffectenrapportage en monitoring worden ingeschreven. Daarnaast is veel vraag, heeft de minister begrepen. Ze laat weten dat het ontwerp van decreet klaar is en binnen de regering zal worden besproken. Ze kondigt ook een uitvoerige bespreking met het parlement aan.

De minister stelt dat ze nog geen uitgebreid debat wil beginnen over een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar gaat ervan uit dat wat wordt besproken daar wel de voedingsbodem voor zal zijn. Het bestek zal klaar zijn om het proces op te starten, zegt ze.

Over de kilometers fietspaden, vermeldt minister Van Brempt nog dat de fietspaden die zijn opgenomen enkel module 13 zijn. De fietspaden die daarbuiten worden aangelegd op een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk maken er geen deel van uit, maar de minister acht het zeker zinvol alle elementen in het kader van de evaluatie van het fietspadenbeleid op te nemen. Daar is ze met minister Crevits al mee bezig.

Minister Van Brempt ontkent de slechte cijfers inzake modal split niet en erkent dat men daar fout zit. Politiek is volgens de minister de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens cruciaal. Andere instrumenten zoals onderzoek naar alternatieve transportsystemen moeten onderwerp zijn van een debat dat de minister wil voorbereid zien. Vlaanderen in Actie en het atelier rond mobiliteit zijn daarin nog belangrijk, zegt ze.

Lokale wegen en snelheidsregimes zullen nog worden aangekaart in het kader van de staatshervorming, meldt minister Van Brempt. De stand van zaken met betrekking tot het carpoolen zou tegen de zomer rond moeten zijn en dan wil de minister daarop terugkomen. Dat geldt ook voor het Pendelfonds. Ze stelt dat de opmerkingen van de heer Peeters zeker gedeeltelijk terecht zijn, maar dat aan de remediëring wordt gewerkt. De minister stelt dat ook het financiële plaatje verankerd moet worden.

Er is een oplijsting nodig van de missing links van de binnenvaart en de wegen, stelt de minister. Ze erkent dat de benchmarking inzake modal split belangrijk is, met een vergelijking van de Europese 15 en de Europese 27, maar voor haar is het vooral belangrijk te weten wat er gebeurt in de omringende landen zoals Nederland, de Scandinavische landen, Frankrijk enzovoort. Ze is ervan overtuigd dat de maatregelen die zijn genomen ertoe hebben geleid dat de slechte cijfers niet nóg slechter zijn. De alsmaar toenemende mobiliteitscijfers zijn volgens haar relatief. Ze meent dat er toch wel enig resultaat te noteren is, vooral dan bij de binnenvaart. De cijfers inzake het spoor vindt ze zelf ontluisterend. Dat het resultaat onvoldoende is, erkent ze.

8. Repliek van mevrouw Vera Van der Borgh

Mevrouw *Vera Van der Borgh* begrijpt niet hoe ze in het licht van de laatste opmerkingen van de minister de slide moet interpreteren die duidelijk een daling van de binnenvaart laat zien. Minister *Van Brempt*

legt uit dat daarop het aandeel van de diverse elementen wordt aangegeven en erkent nogmaals dat de cijfers in dat verband niet goed zijn. In absolute cijfers blijkt volgens haar wel een serieuze stijging voor de binnenvaart en dat is een gevolg van het beleid.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Dirk De KORT
Pieter HUYBRECHTS

Marc
VAN DEN ABELEN