

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

15 april 2002

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**– van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex –  
betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Marc Cordeel**

*Samenstelling van de commissie :*

*Voorzitter :* mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

*Vaste leden :*

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

*Plaatsvervangers :*

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

---

*Zie :*

**1040** (2001-2002)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak in het najaar van 2001 zeer uitvoerig het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen dat opgemaakt werd door de administratie LIN – Vlaamse Gemeenschap. Het verslag van deze besprekingen is terug te vinden in *Parl. St. VI. Parl. 2001-2002*, nr. 964/1.

Tijdens de afrondende bespreking van dit ontwerp Mobiliteitsplan werd afgesproken dat er zou gepoogd worden een voorstel van resolutie met concrete aanbevelingen naar de Vlaamse regering en dat een breed parlementair draagvlak heeft, te formuleren.

Finaal werden twee voorstellen van resolutie ingediend.

Een eerste voorstel is het voorstel van resolutie van de heer Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer en de heren Ludwig Caluwé, Jan Verfaillie en Paul Van Malderen betreffende de invoering van het STOP-principe in het mobiliteitsbeleid als algemene beleidslijn voor het mobiliteitsplan Vlaanderen (*Parl. St. VI. Parl. 2001-2002*, nr. 914/1) dat de visie van de CD&V-fractie weergeeft.

Een tweede voorstel gaat uit van de meerderheidsfracties in het Vlaams Parlement en is het voorstel van resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan (*Parl. St. VI. Parl. 2001-2002*, nr. 1040/1).

De commissie nam beide voorstellen gelijktijdig in behandeling en besprak deze voorstellen tijdens de vergadering van donderdag 21 maart 2002. Voor de stemming over beide voorstellen trok de heer Carl Decaluwe als hoofdindieners van het voorstel van resolutie van de heer Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer en de heren Ludwig Caluwé, Jan Verfaillie en Paul Van Malderen betreffende de invoering van het STOP-principe in het mobiliteitsbeleid als algemene beleidslijn voor het mobiliteitsplan Vlaanderen, zijn voorstel in. Bijgevolg werd enkel over het voorstel van resolutie van de meerderheidsfracties gestemd.

Dit voorstel van resolutie werd met 7 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

## 1. Toelichting door de indieners

*De heer Carl Decaluwe* verwijst naar de schriftelijke toelichting bij zijn voorstel van resolutie.

*De heer Robert Voorhamme* verwijst naar de maatschappelijke beleidsnota mobiliteit die resulteerde uit de Themacommissie Mobiliteit die tijdens de vorige legislatuur werd opgericht (*Parl. St. VI. Parl. 1998-1999*, nr. 1321/1). Uit deze themacommissie werden een aantal aanbevelingen gedistilleerd. Spreker is van oordeel dat men zeker met deze conclusies moet rekening houden maar het thema mobiliteit is dermate complex dat dit vergelijkbaar is met een Russische matroesjka. Het mobiliteitsbeleid vertoont steeds meer facetten en is zo maatschappelijk ingrijpend. Hij verklaart dat er met dit voorstel van resolutie een poging werd ondernomen om met deze facetten rekening te houden, maar dat het voorstel niet de pretentie heeft volledigheid na te streven. De meerderheid heeft bewust een keuze gemaakt voor een aantal prioriteiten waarvan de regering werk moet maken. Deze prioriteiten hebben te maken met het economische aspect : zonder een fatsoenlijk georganiseerde mobiliteit dreigt Vlaanderen economisch te blokkeren, zonder een goed georganiseerde mobiliteit dreigen bovendien een aantal mensen sociaal geïsoleerd te raken ; veiligheid is weliswaar belangrijk, maar het gevoel van onveiligheid heeft ook veel te maken met de organisatie van de mobiliteit. Ten slotte wordt ook de verkeersleefbaarheid als een prioriteit naar voren geschoven.

Hij is van oordeel dat er vandaag een onevenwicht is tussen al deze facetten. Er is wellicht ook teveel onduidelijkheid vanuit het beleid waar precies de klemtonen dienen gelegd te worden. Dit voorstel van resolutie wenst daaromtrent wel duidelijkheid te scheppen.

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen dat een werkstuk van de Vlaamse administratie is, wordt beschouwd als een zeer degelijk werkdocument. Nu is het aan het parlement om concrete aanbevelingen aan de regering te formuleren. De heer Robert Voorhamme benadrukt dat de aanbevelingen in dit voorstel van resolutie gedragen worden door alle meerderheidsfracties. Dat op zich geeft dit voorstel van resolutie een meerwaarde. Het is de verdienste dat de meerderheidsfracties erin geslaagd zijn om een compromis te bereiken omtrent dit thema. Het akkoord heeft bovendien niet tot gevolg dat de aanbevelingen grijzer geworden zijn. Integendeel een aantal aanbevelingen kunnen in de uitvoering tot spectaculaire gevolgen leiden.

De heer Robert Voorhamme vraagt aandacht voor een vijftal dragende aanbevelingen.

Een eerste aanbeveling streeft naar het uitwerken van een wettelijk kader zodat er een richtinggevend mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau met een jaarlijkse planning komt. Dit richtinggevend gewestelijk mobiliteitsplan dat in samenhang met het RSV moet opgesteld worden, moet jaarlijks in een beleidsbrief en de jaarlijkse begroting vertaald worden.

Een tweede aanbeveling wil duidelijk beleidsmatige en politieke prioriteiten stellen (een timing vastleggen).

Een derde dragende aanbeveling wil het mobiliteitsbeleid in die prioriteiten terugdringen tot vooral verkeersonveiligheid, het wegwerken van de files en de verkeersleefbaarheid. Dat zijn de top-prioriteiten.

De indieners van het voorstel van resolutie wensen ook de kostprijs van dit mobiliteitsplan transparanter te maken en te detailleren. Het zal ook duidelijker moeten zijn waar de extra middelen en de financieringsinstrumenten vandaan komen.

Ten slotte vraagt de vijfde aanbeveling aandacht voor het principe 50% particulier personenvervoer en 50% gemeenschappelijk vervoer. Dit principe dat ook in het regeerakkoord werd opgenomen, wordt hier ook verder uitgewerkt. De 50% voor het autogebruik moet gebruikt worden om te investeren in het beperken van het autogebruik, terwijl de overige 50% voor het gemeenschappelijk vervoer aangewend moet worden om dit vervoer te stimuleren. Spreker benadrukt dat dit het nieuwe evenwicht is dat moet bereikt worden in de toekomst. Het autogebruik beheersbaar maken (en beperken) en het gemeenschappelijk vervoer aanreiken als alternatief is de uitdaging waarvoor de regering staat. Er wordt dan ook uitdrukkelijk gekozen om daartoe fiscale instrumenten aan te wenden ; er wordt ook prioritair geopteerd voor een handhavingsbeleid in plaats van een sanctiebeleid (verhogen van de boetes).

De heer Robert Voorhamme verklaart dat een aantal aanbevelingen niet onmiddellijk omzetbaar en uitvoerbaar zijn omdat ze betrekking hebben op een aantal federale bevoegdheden. Het voorstel van resolutie stipt dan ook een aantal elementen aan die uitdrukkelijk aan de agenda van de volgende federale regeringsonderhandelingen moeten toegevoegd worden om in een volgende bijkomende staatshervorming geregeld te worden. Het be-

treft onder meer de onteigeningsbevoegdheid, de aanvullende reglementering op gemeente- en provinciewegen, veiligheidsnormen met betrekking tot verkeersinfrastructuur, regionalisering van het regionale reizigersvervoer...

Andere aanbevelingen hebben betrekking op een aantal gemeentelijke bevoegdheden of bevoegdheden die zich in de privésfeer bevinden en waarover afspraken kunnen worden gemaakt (bedrijfsvervoerplannen, ...). Het voorstel van resolutie dringt aan om hieromtrent afspraken te maken ; Vesoc lijkt hiertoe het aangewezen kanaal.

Spreker is zich terdege bewust van de beperkingen van dit voorstel van resolutie : hij verwijst naar de problematiek van het goederenvervoer in het algemeen waaraan té weinig aandacht werd geschonken. Maar er moesten nu eenmaal keuzes worden gemaakt en de belangrijkste prioriteit vandaag situeert zich in het personenvervoer.

Hij verduidelijkt dat de meerderheidsfracties tegenover het STOP-principe dat de CD&V-fractie naar voren schuift, het GA-principe poneren : GA staat dan voor "Geïntegreerd en Actief".

*De heer André Denys* verklaart dat de grote verdienste van dit voorstel van resolutie is dat politiek gezien de paarsgroene coalitie duidelijk afgelijnd heeft waarover zij het op het vlak van mobiliteit eens is en waarover zij het niet eens is. Dit voorstel van resolutie draagt het akkoord van alle coalitiepartijen. Spreker is van oordeel dat in dit voorstel van resolutie een antwoord wordt geformuleerd op 90 tot 95 % van alle belangrijke mobiliteitsdiscussies.

Dezelfde spreker verduidelijkt dat de VLD-fractie toegevingen deed omtrent de structuur van De Lijn. De liberalen zijn voor een concept waar een onderscheid wordt gemaakt tussen exploitatie (onderhoud) en organisatie (planning). Dit model is niet opgenomen in dit voorstel van resolutie omdat daarover politiek geen akkoord onder de meerderheidspartijen werd bereikt.

Een tweede zaak die niet werd opgenomen in dit voorstel van resolutie, is de actuele discussie (in de media) omtrent de al dan niet verlaging van de snelheid op gewestwegen : minister Stevaert pleit voor een verlaging van 90 km tot 70 km.

De heer André Denys benadrukt dat het statuut van het mobiliteitsplan richtinggevend is. Het is een belangrijk technisch document waarvan de overheid weliswaar gemotiveerd kan afwijken.

Hij onderlijnt dat er vijf belangrijke doelstellingen worden geformuleerd. De topprioriteit is tweeledig : het bestrijden van de verkeersonveiligheid en het wegwerken van de files. In de rangorde van de uitvoering moeten deze twee doelstellingen eerst aan bod komen. Met betrekking tot de kostprijs stelt de resolutie in antwoord op kritiek van de SERV, dat er tegen de begroting 2003 zicht komt op de budgettaire weerslag – ook per doelstelling – van dit mobiliteitsplan. Wat de financiering betreft, verklaart de heer André Denys dat de resolutie het principe poneert dat naast de overheid ook de privé-sector meer bij de mobiliteit betrokken wordt : er wordt gepleit voor een evenredigheid – een 50-50 verhouding.

De heer André Denys herinnert aan de discussie omtrent de missing links en de link naar het RSV. In deze resolutie wordt gesteld dat dit mobiliteitsplan gehanteerd moet worden als insteek voor de evaluatie van het RSV. De regering moet dus bij de evaluatie van het RSV rekening houden met de mobiliteitsaspecten en i.c. ook de missing links.

*De heer Dirk Holemans* is het eens met de voorgaande sprekers dat de resolutie zeer omvangrijk is en dat meer dan 90% van hetgeen nodig is op vlak van mobiliteit, werd opgenomen in deze resolutie.

Wat de verkeersveiligheid betreft, heeft de resolutie ruime aandacht voor de positie van het kind in het verkeer. Dat is positief.

Op vlak van bereikbaarheid is het positief dat er een scheiding wordt gemaakt tussen het hoofdwegenet (met transitfunctie) en de andere wegtypes waarbij vooral wordt gefocust op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Zijn fractie is ook tevreden met de aanbodsverhoging van het openbaar vervoer : ook de missing links in het grootstedelijk openbaar vervoer komen te berde. Hij vindt het ook belangrijk dat de gehandicapten zeker niet vergeten worden in deze resolutie. De Lijn krijgt een zeer duidelijke opdracht mee voor de mensen met een handicap : bestaande bussen moeten aangepast worden.

Hij vindt het ten slotte een goede zaak dat in het kader van de leefbaarheid geopteerd wordt voor de snelheid van de fiets in de stad en het woonparkeeren boven andere parkeervormen. Het verkeer vertragen om sneller vooruit te komen, is voor de groenen de juiste filosofie van deze resolutie.

## 2. Bespreking

*De heer Jean Geraerts* kan begrijpen dat de meerderheidsfracties het eens zijn geworden over de voorliggende resolutie. Uiteindelijk kan iedereen zich omwille van de vaagheid en de algemeenheid achter een dergelijke resolutie scharen. Iedere stap in de richting van een wegwerken van files en bevorderen van de verkeersveiligheid is een goede stap en éénieder kan daar niet tegen zijn. Maar als deze resolutie een afspiegeling is van het toekomstige mobiliteitsplan, zijn de verwachtingen niet ingelost. Spreker verwijst terzake ook naar de SERV-aanbeveling over het Mobiliteitsplan Vlaanderen (13 maart 2002) die ook niet denderend enthousiast is over het Mobiliteitsplan. Een aantal zaken moeten beter georganiseerd worden. Hij kan zich akkoord verklaren met een aantal doelstellingen van deze resolutie maar hij heeft grote vragen bij de uitvoering van deze mooie principes. Hij stelt vast dat dit plan een werkdocument is dat niet verplichtend is voor de regering ; spreker had verwacht dat de meerderheidsfracties veel zwaarder zouden wegen op de regering om een aantal zaken uit te voeren. Hij verwijst naar vroegere verklaringen van de minister omtrent het gegeven dat hij “gevangen” is omdat de NMBS niet geregionaliseerd is. De heer Jean Geraerts is van oordeel dat de meerderheidsfracties daarvan werk moeten maken.

*De heer Robert Voorhamme* repliceert dat hij een totaal andere visie hanteert van waaruit het parlement dit dossier moet benaderen. Het is de administratie van de Vlaamse Gemeenschap die een ontwerp Mobiliteitsplan heeft opgemaakt. Het document van de SERV werd inderdaad pas gisteren bezorgd aan de leden van deze commissie. Hetzelfde lid merkt echter op dat de SERV een adviesorgaan is. Deze commissie heeft de inhoud van dit ontwerp Mobiliteitsplan grondig bediscussieerd aan de hand van een aantal hoorzittingen. Het is de rol van het parlement om op basis daarvan een aanbeveling onder de vorm van een resolutie op te stellen naar de regering. De regering wordt geacht deze resolutie uit te voeren. Dat is de essentie van de taakverdeling tussen parlement en uitvoerende macht. Het is dus niet aan het parlement om opnieuw een analyse te maken van het mobiliteitsplan.

Dezelfde spreker is het niet eens met de bewering dat deze resolutie vaag zou zijn. Hij stelt dat inderdaad deze resolutie niet alle domeinen bestrijkt omdat er prioriteiten moeten gesteld worden en omdat er een voldoende groot politiek draagvlak moet zijn om deze prioriteiten uit te voeren. Hij

benadrukt dat dit politiek draagvlak vandaag voorhanden is tussen de meerderheidsfracties. Deze oefening was niet evident, maar het resultaat daarvan is een waslijst van prioriteiten waar de vier meerderheidsfracties zich achter kunnen scharen. De heer Robert Voorhamme wijst erop dat een parlement zich met de principes en de beleidslijnen dient bezig te houden en niet moet vervallen in details. Het principe van de fiscale behandeling van de autovoertuigen is zeer duidelijk geponeerd en concreet ingevuld : de tarieven tot na de komma zijn weliswaar niet uitgeschreven maar het principe als dusdanig is zeer klaar geformuleerd.

*De heer Carl Decaluwe* repliceert dat deze resolutie op vlak van fiscaliteit helemaal niet duidelijk is. Hij verwijst naar voetnoot nr. 6 die stelt : “de bepaling van de BTW-voet is een federale aangelegenheid.” Dat is totaal niet concreet.

Ook dit lid is van oordeel dat het advies van de SERV dat hij pas gisteren ontving, moet betrokken worden in de bespreking van deze resolutie ten gronde.

Hij betreurt dat de meerderheid deze resolutie op een drafje wil doorduwen in deze commissie.

*De heer André Denys* is het niet eens met de stelling dat deze resolutie op een drafje wordt afgehandeld. Hij kent geen enkel ander thema dat in deze legislatuur zo uitgebreid met hoorzittingen besproken werd in deze commissie. Dat is een totaal verkeerde indruk.

Hij kant zich tegen de beweringen van de heer Jean Geraerts als zou deze resolutie vaag zijn en is het niet eens met de bewering dat dit parlement dit dossier niet au sérieux neemt. Naar politieke principes toe is de tekst van deze resolutie zeer duidelijk : een aantal knelpunten worden zeer klaar aangegeven en de richting waarin het beleid moet handelen wordt duidelijk verwoord. Het stoort hem dat de heer Jean Geraerts de zinvolheid van de werking van dit parlement in vraag stelt. Hij verklaart dat het Vlaams Parlement het enige parlement is waar goedgekeurde resoluties en moties als bijbehorende stukken bij de begroting worden ingediend (de minister moet telkens in de beleidsbrief een stand van zaken geven omtrent de uitvoering van deze resoluties en moties).

*De heer Jean Geraerts* verduidelijkt dat zijn opmerking omtrent de vaagheid van deze resolutie naar het mobiliteitsplan dusdanig is dat deze resolutie geen enkele invloed heeft op het werkdocument

van het mobiliteitsplan. Men had qua werkwijze veel beter vertrokken van het Mobiliteitsplan zelf.

*De heer Carl Decaluwe* verklaart dat de heer André Denys de zaken niet juist voorstelt. Deze commissie heeft inderdaad veel hoorzittingen georganiseerd omtrent het ontwerp Mobiliteitsplan, maar er is geen politieke discussie ten gronde gevoerd over dit thema. Pas nu is er in het kader van deze resolutie enige politieke discussie. De minister zelf heeft tot op heden zijn visie niet gegeven over het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat volgens het regeerakkoord in 2001 moest opgesteld worden. De besprekingen waarover de heer André Denys het heeft, bleven dus beperkt tot hoorzittingen over een administratief werkdocument en de politieke discussie betrof enkel een actualiteitsdebat over verkeersveiligheid. Hetzelfde lid betreurt dat en verwijst naar de uitvoerige politieke discussie die wel tijdens de vorige legislatuur in dit parlement in de themacommissie ad hoc Mobiliteit over de grenzen van meerderheid en oppositie heen werd gevoerd.

Alhoewel dit thema deze legislatuur hét meest belangrijke maatschappelijke thema is geworden, is de CD&V nog steeds niet geraadpleegd geweest daarover door de meerderheid. Vermits de meerderheid deze resolutie door deze commissie wil doordrukken, zal de CD&V tijdens de behandeling van deze resolutie in plenaire vergadering een alternatief formuleren.

Voor de heer Carl Decaluwe is deze resolutie van de meerderheid bijzonder vaag en een vodge papier. Over essentiële punten voor verkeersveiligheid zoals de snelheidsverlagingen – waar de CD&V minister Steve Stevaert steunt – is er echter geen consensus tussen de meerderheidsfracties. Hij biedt daarover minister Stevaert een wisselmeerderheid aan.

Op de opmerking van *de heer Jul Van Aperen* dat een algemene verlaging van de snelheid tot 70 km per uur, ook uiteindelijk een federale aangelegenheid is, repliceert *de heer Carl Decaluwe* dat minister Stevaert zelf de oplossing heeft aangereikt met de verkeersborden. De minister heeft trouwens zelf de gemeentebesturen aangeschreven met het nodige succes. Binnen onze beperkte bevoegdheden is daar dus wel een mouw aan te passen, maar hij stelt vast dat de meerderheid dat niet doet maar vaag blijft omtrent de variabilisering van de snelheid.

*De heer André Denys* toont zich voorstander van een kort duidelijk politiek debat in plenaire verga-

dering over dit thema. Hij heeft daartoe een aanzet gegeven door hier in commissie in enkele minuten te verwoorden wat de politieke essentie is van deze resolutie. Hij kant zich tegen de bewering dat de twee knelpunten waarover de meerderheid het niet eens is (de 70 km en de structuur van De Lijn) zeer essentieel zijn in het geheel van het debat.

*Minister Steve Stevaert* vindt het merkwaardig dat er kritiek is op de gevoerde procedure. Hij stelt dat hij het regeerakkoord uitvoert en derhalve een Mobiliteitsplan Vlaanderen maakt. Daartoe heeft hij aan zijn administratie en een aantal wetenschappers opdracht gegeven om dit document “ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen” te ontwerpen. Er zijn effectief een aantal “insteken” vanuit zijn kabinet gebeurd maar dit waren geen ideologische insteken. Het resultaat is dus een wetenschappelijk document.

Omtrent de gevoerde procedure verduidelijkt de minister dat hij niet op de klassieke manier gewerkt heeft : hij heeft dus zelf geen document gemaakt dat hij met de nodige druk aan het parlement ter goedkeuring voorlegt. Hij verklaart dat er op een totaal andere manier werd gewerkt : de administratie en de wetenschappers hebben dit document ontworpen ; eenieder mag zijn opmerkingen formuleren en de minister engageert zich op voorhand dat hij de resolutie die hier in het parlement hopelijk wordt goedgekeurd – de minister hoopt met eenparigheid en heeft geen bezwaar dat het STOP-principe dat de CD&V poneert, wordt opgenomen – in de regering zal verdedigen en zal laten goedkeuren. Na een regeringsbeslissing zal dit werkstuk ter advisering aan de SERV worden overgemaakt – het advies dat de SERV thans heeft uitgebracht, was een eigen initiatief van de SERV. Nadien zal dit werkstuk eventueel bijgestuurd worden en financieel vertaald worden.

De minister vindt dit een goede manier van werken en stelt dat het parlement zo ten volle betrokken wordt bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan. Hij vindt het een goede zaak dat de heer André Denys kan verwoorden wat voor zijn fractie de knelpunten waren omtrent dit dossier en wat zijn fractie niet heeft kunnen inbrengen in deze resolutie. Dat is inderdaad het politieke debat dat moet gevoerd worden.

Omtrent het knelpunt van de “snelheidsverlagingen” verduidelijkt de minister dat in deze tekst daar duidelijk sprake van is (punt 7.4. : het verkeer vertragen om sneller vooruit te komen). De realiteit is dat snelheidsbeperkingen doorvoeren een federale bevoegdheid is. Er is daarover nu een con-

sensus in de Staten-Generaal (op het federale niveau). De minister verklaart dat hij steeds voorstander was van het overhevelen van bepaalde bevoegdheden op vlak van het verkeersbeleid. Hij stelt vast dat de heer Carl Decaluwe in het Vlaams Parlement pleit voor het overhevelen van bepaalde bevoegdheden, terwijl de andere verkeersspecialist van de CD&V, de heer Jos Ansoms, in het federale parlement voor het tegenovergestelde pleit. De heer Carl Decaluwe repliceert met klem dat deze thesis niet klopt. De minister benadrukt dat hij op basis van verklaringen van de heer Jos Ansoms, in de Kamer zijn stelling kan onderbouwen : er worden ridicule opmerkingen geformuleerd als zouden de snelheden aan de taalgrens veranderen.

De visie van de minister over snelheid is als volgt samen te vatten : de algemene regel moet zijn dat binnen de bebouwde kom een snelheidsbeperking tot 50 km per uur geldt, buiten de bebouwde kom 70 km per uur. Er zijn afwijkingen mogelijk naar beneden (“30 km per uur”) in uiterst kwetsbare zones ; er is een afwijking naar boven mogelijk (“90 km per uur”) in zones waar het uiterst veilig is. Concreet wordt dit ofwel gerealiseerd via een federale regel, wat maakt dat er minder verkeersborden nodig zijn – het kan dan via een uniforme regel ; ofwel worden deze principes gerealiseerd op andere bestuursniveaus via gemeentebesturen die zich al dan niet uitspreken voor snelheidsverlagingen (via het plaatsen van borden).

Concluderend is de minister van oordeel dat de gevolgde procedure getuigt van een goede manier van werken. Hij betreurt dat de oppositiefracties nu beweren dat de resolutie die voorligt kwalitatief niet goed is.

*De heer Jean Geraerts* verklaart dat het zijn fractie stoort dat er in deze resolutie wordt gepleit voor een beperking van de regionalisering van de NMBS en de verkeersreglementering. Hij concludeert dat deze resolutie té vaag is en niet voldoet aan de verwachtingen.

*De heer Carl Decaluwe* herhaalt dat hij tijdens de behandeling van dit voorstel van resolutie in plenaire vergadering ten volle het debat zal aangaan over deze voorliggende tekst en dan een volledig uitgewerkt alternatief zal indienen.

Omtrent het item “variabele snelheden” verwijst dezelfde spreker naar de passage onder punt 7.4. van de resolutie : “het verkeer vertragen om sneller vooruit te komen”. Hij is van oordeel dat men met deze tekst alle kanten uitkan. De heer Robert Voorhamme repliceert dat deze passage in samen-

hang met punt 5.2 van deze resolutie (veiliger verkeersinfrastructuur) moet gelezen worden. De heer Carl Decaluwe verklaart dat de essentie van het debat is dat de VLD er niet mee akkoord ging dat de snelheden naar beneden gaan.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat zijn fractie deze resolutie niet kan goedkeuren omdat deze tekst té vaag is ; onder meer op het vlak van fiscaliteit wordt alles naar het federale niveau gebracht. In verband met de gevoerde procedure verwijst hij naar het regeerakkoord dat stelt dat er in het voorjaar 2001 een Mobiliteitsplan Vlaanderen komt. Als hij rekening houdt met de procedure die de minister voorstaat – advies SERV, begrotingsadvies,... – is men in 2003 aanbeland.

Hij stelt vast dat dit mobiliteitsplan het statuut heeft van een richtinggevend document. Hij pleit naar analogie met het RSV om een aantal bindende bepalingen in te schrijven omdat richtinggevend té vrijblijvend is. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid zijn de absolute topprioriteiten, wordt gesteld in deze resolutie. Spreker vraagt zich af of deze visie niet haaks staat op de problematiek van verkeersarmoede – basismobiliteit, waar met geen woord in deze resolutie over gerept wordt.

De minister repliceert dat er in punt 6.2.3. van deze resolutie (basismobiliteit, ook voor mensen met functiebeperkingen) wel sprake is van basismobiliteit.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat zijn punt is dat deze resolutie de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid naar voren schuift als topprioriteiten terwijl basismobiliteit dat niet meer is. Hij stelt vast dat de minister wel een bedrag van 125 miljoen euro – wat de CD&V een goede zaak vindt – naar basismobiliteit schuift. Hij stelt ook vast dat de minister enkele maanden terug nog in deze commissie verklaarde dat filebestrijding niet zijn prioriteit is, terwijl de resolutie dit juist wel doet.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat het een klucht is als men denkt de mobiliteit en de infrastructuur met een PPS-wonder in een verhouding 50% vanuit de overheidssector en 50% vanuit de privésector te realiseren. Hij vreest dat deze operatie gerealiseerd zal worden via een privatisering van de wegeninfrastructuur. Spreker hekelt dat hij reeds meer dan drie jaren het PPS-verhaal hoort maar nog altijd geen ontwerp van decreet daaromtrent heeft gezien. Hij dringt er op aan dat er in de begroting daarvoor middelen worden voorzien. Hij is bovendien van oordeel dat de beleidsnota die resulteerde uit de Themacommissie Mobiliteit van de

vorige legislatuur veel concreter was dan deze voorliggende resolutie. Hij citeert uit het recente advies van de SERV, waar gesteld wordt dat het mobiliteitsplan geen visie vertoont op inzet van prijsmechanismen en heffingen in het bijzonder in de internationale context.

Hij kant zich tegen de bewering van de minister dat er een verschil in visie bestaat tussen hem en collega Ansoms in de Kamer. Beide woordvoerders over mobiliteit van de CD&V staan pal achter de congresresoluties van de CD&V.

*De heer Robert Voorhamme* is van oordeel dat de heer Carl Decaluwe op een totaal ongenueanceerde manier kritiek spuit ; hij is ontgoocheld in de houding van de heer Carl Decaluwe omdat deze gedacht wordt zijn dossiers goed te kennen. Hetzelfde lid meent dat de heer Decaluwe deze resolutie niet goed heeft doorgenomen en bovendien weigert om deze resolutie in de juiste context te plaatsen. Zo is de notie basismobiliteit bij decreet ingevoerd en blijft dit sowieso een prioriteit binnen het openbaar vervoer. Deze resolutie voegt er enkel aan toe dat er op het vlak van basismobiliteit meer klemtonen moeten gelegd worden naar personen met een handicap. Beweren dat deze resolutie geen aandacht besteedt aan basismobiliteit, is dus te kwader trouw zijn.

Hetzelfde lid benadrukt dat de bewering van de heer Carl Decaluwe dat deze resolutie inzake financieringsinstrumenten pleit voor 50% inbreng door de privésector en 50% door de overheid onjuist is. Er wordt voorgesteld dat de maatregelen (die extra financiële middelen vragen van de Vlaamse overheid) evenredig verdeeld worden over de openbare sector en de privésector. Dat wil niet zeggen dat voor eender welke investering waar dan ook men 50% middelen vanuit de privésector en 50% middelen vanuit de openbare sector nodig heeft. Hij is van oordeel dat de heer Decaluwe bewust de dingen verkeerd voorstelt. Hij vindt dit onwaardig voor een fractie zoals de CD&V.

*De heer Carl Decaluwe* stelt dat hij gepoogd heeft het kostenplaatje van het document van de administratie uit te rekenen. Hij denkt dat de realisatie van deze extra maatregelen in de grootteorde van 250 tot 300 miljard BEF zit. De globale begroting van de minister situeert zich in de grootteorde van 60 tot 70 miljard BEF. Men zit dus met een zeer groot verschil – de extra financiële inspanningen die via een 50-50 financiering (overheid – privésector) moeten gerealiseerd worden.

*De minister* repliceert dat in dat bedrag van 250-300 miljard BEF ook rekening moet gehouden worden met federale middelen. Hij verduidelijkt dat er 120 miljard BEF aan extra Vlaamse middelen nodig is. In deze regeerperiode zijn er reeds 70 miljard BEF aan extra middelen voorzien. Bij de budgetcontrole begroting 2002 engageert de minister zich nu al voor de havens en de waterwegen voor minimum een bijkomend bedrag van 3,5 miljard BEF voor een inhaaloperatie. Globaal komt men deze legislatuur uit op een extra bedrag van circa 100 miljard BEF. In dit mobiliteitsplan wordt vooropgesteld dat Vlaanderen op een periode van 10 jaar 120 miljard BEF aan extra middelen investeert. De minister maakt zich sterk dat hij deze doelstelling zal realiseren.

*De heer Carl Decaluwe* repliceert dat de minister zeer communicatief is en in het verleden voor de fietspaden een bedrag van 2 miljard BEF aan extra middelen al meermaals aangekondigd had. Het ging echter steeds om datzelfde eenmalig bedrag van 2 miljard BEF. Minister Steve Stevaert repliceert dat hij tijdens de vorige regeerperiode geen 500 miljoen BEF mocht besteden aan fietspaden omdat de CD&V daartegen gekant was. Nu heeft hij 3,5 miljard BEF voor fietspaden uitgetrokken.

De heer Carl Decaluwe herhaalt nogmaals dat hij het politieke debat in plenaire vergadering zal voeren. Hij herinnert eraan dat de CD&V in januari ook reeds alternatieven formuleerde in verband met de formule van een Vlaams wegvignet, maar dat daar geen reactie op kwam. Hij verklaart dat al deze maatregelen zullen opgenomen worden in het alternatief dat de CD&V in plenaire vergadering zal indienen.

De heer André Denys is van oordeel dat de CD&V-resolutie over het STOP-principe niet veel meer is dan een verkiezingsprogramma.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat het STOP-principe een belangrijk uitgangspunt is. Indien dit principe zou toegepast worden in de begroting, zou absolute prioriteit gegeven worden aan de voetganger, dan aan de fietser, vervolgens aan het openbaar vervoer en ten slotte aan het autoverkeer. Naar financiering van gemeenten toe in het kader van mobiliteitsconvenants zou daardoor absolute prioriteit gaan naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Dat is pas een ommekeer.

De heer Carl Decaluwe betreurt dat er een afspraak was om omwille van het bijzonder maatschappelijk belang te komen tot een gezamenlijke resolutie van alle democratische partijen. Hij stelt

evenwel vast dat de CD&V totaal niet werd geraadpleegd. Vandaar dat de CD&V het STOP-principe heeft gelanceerd en ook een volledig uitgewerkt alternatief op verschillende vlakken, waarbij ook de regionalisering van het verkeersreglement wordt bepleit, zal indienen.

Minister Steve Stevaert verklaart dat er om het wegvignet te realiseren met de Franstaligen afspraken moeten gemaakt worden.

*De heer Dirk Holemans* is van oordeel dat het STOP-principe uitgaat van een goede visie. Hij stelt wel vast dat de CD&V ervoor pleit dat de zachte weggebruiker steeds voorrang krijgt op het openbaar vervoer. Hij nodigt de heer Carl Decaluwe uit om naar Gent te komen kijken waar er een aantal voetgangerswegen zijn die het openbaar vervoer tegenhouden. Hij pleit voor een gezond evenwicht tussen voetganger en openbaar vervoer. Hij wenst hiermee aan te geven dat hij een aantal relevante opmerkingen omtrent de CD&V-resolutie zal formuleren in plenaire vergadering.

*De heer André Denys* verklaart dat hij verantwoordelijk is voor het niet betrekken van de CD&V-fractie bij de totstandkoming van de voorliggende resolutie. Hij stelt dat de meerderheidspartijen tijdens het laatste plenaire debat over verkeersveiligheid dermate van de fractieleider van de CD&V en de heer Decaluwe zelf, het verwijt kregen het oneens te zijn over mobiliteit. De meerderheid heeft dan geoordeeld om met deze resolutie aan te tonen dat deze stelling van de CD&V onjuist is. Dat is de reden dat de paarsgroene coalitie heeft geoordeeld om de verwijten van de CD&V te counteren door eensgezind met een belangrijke resolutie naar buiten te treden.

*De heer Jan Verfaillie* is ook van oordeel dat de voorliggende resolutie een vodge papier is. De heer Holemans wil blijkbaar het STOP-principe in de vuilbak werpen.

Hij stelt een dualiteit vast tussen het federaal gevoerde beleid enerzijds en hetgeen in deze resolutie anderzijds wordt geponeerd. Hij verwijst naar de gevoerde discussie in deze commissie naar aanleiding van zijn tussenkomst tijdens de gekoppelde interpellaties omtrent de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid (Handelingen C170 – OPE 18) omtrent de tolerantiegrens. Hij stelt vast dat deze resolutie stelt dat “de bestaande straffen voldoende streng zijn maar dat er alleen meer controles nodig zijn”. Hij moet vaststellen dat er op federaal vlak een consensus is om de straffen fors te verhogen ; de Vlaamse meerderheidspartijen zijn dus

met deze resolutie tegen deze vooropgestelde federale verhoging van de straffen. Er is dus een verschil tussen uitspraken van federale en Vlaamse bewindslui. Men spreekt dus met twee gezichten. Dat is één voorbeeld van tegenspraak.

De heer Jan Verfaillie maakt gewag van de 1.200 zwarte punten op Vlaamse gewestwegen. Hij citeert uit punt 5.2. 'Veiliger verkeersinfrastructuur' van de resolutie, waar gesteld wordt dat de gemeentebesturen ook een verantwoordelijkheid hebben. Spreker is van oordeel dat de gemeenten op gewestwegen geen verantwoordelijkheid hebben. Hij vraagt of het de bedoeling is via subsidiëring om gemeenten te stimuleren zwarte punten op gewestwegen weg te nemen ?

De minister verklaart dat hij geen verantwoordelijkheden wenst af te schuiven naar de gemeentebesturen. Maar er zijn toch een aantal kruispunten die bestaan uit een gewestweg en een gemeenteweg.

De heer Jan Verfaillie repliceert dat hij duidelijkheid wenst daarover. Wil de minister ook zoals met fietspaden langs gewestwegen werken met een subsidiëeringsmechanisme 80-20 ?

De minister verklaart dat er 100% subsidie mogelijk is voor superprioritaire fietspaden ; er is 80% subsidiëring mogelijk voor fietspaden langs gewestwegen. Hij stelt vast dat vele CD&V-burgemeesters ingaan op deze formule maar hij wenst niet zijn verantwoordelijkheid af te schuiven. De minister vindt wel dat bij het wegwerken van zwarte punten de lokale overheid moet betrokken worden.

De heer Jan Verfaillie zegt dat hij nog steeds geen antwoord heeft op zijn vraag of de minister de resolutie van de meerderheid onderschrijft die stelt dat de meerderheid tegen hogere boetes is.

De minister verduidelijkt dat de resolutie poneert dat de pakkans drastisch moet verhogen. Dat is de prioriteit. Hij verklaart dat hij nooit gevraagd heeft om de boetes te verhogen, maar ook nooit zal protesteren dat de federale regering de boetes verhoogt. Voor de minister moet de pakkans verhoogd worden.

*De heer Carl Decaluwe* repliceert dat de sp.a bij monde van federaal vice-premier Vande Lanotte en minister Steve Stevaert destijds een puntenplan heeft gelanceerd waar die hogere boetes juist ingeschreven waren ! Hij stelt vast dat Stevaert nu maatschappelijk de reactie gevoeld heeft en van-

daar poneert dat hij nooit om hogere boetes heeft gevraagd. De CD&V – ook in de Kamer – is radicaal tegen hogere boetes.

De heer Carl Decaluwe vraagt nogmaals duidelijkheid over de 50-50 financiering voor extra financiële inspanningen.

*De heer Robert Voorhamme* citeert uit de resolutie punt 4 'Financieringsinstrumenten'. Hij verklaart dat het principe van de 50-50 reeds besloten ligt in het regeerakkoord. Dat betekent dat de extra-inspanningen moeten gaan naar beheersing van automobiliteit en naar stimulering naar openbaar vervoer als alternatief. Hij vermeldt dat voor de financiering gebruik moet gemaakt worden van het Vlaams Financieringsfonds. Nergens staat vermeld dat de privésector voor de financiering volgens een bepaalde verdeelsleutel hierbij moet betrokken worden.

De heer Carl Decaluwe vraagt concretisering over die extra financiële inspanningen.

De minister verduidelijkt dat de uitvoering van het Masterplan Antwerpen reeds een stuk privéfinanciering realiseert. Bij de financiering van het Antwerps masterplan is er dus een inbreng van de privésector. Een ander voorbeeld van privéfinanciering situeert zich in de sector van de waterwegen waar de 80-20 – regeling bij de laad- en loskades geldt.

*De heer André Denys* verklaart dat zijn fractie voorstander is dat de private financiering op halflange termijn meer dan nu het geval is, ingevoerd wordt. Wat de omvang en de wijze van financiering betreft, wenst hij daaromtrent inzicht te hebben tegen de begroting 2003.

*De heer Jan Verfaillie* stelt vast dat de minister in Vlaanderen geen voorstander is van hogere boetes. Als Stevaert volgend jaar lijsttrekker wordt op een federale lijst, zal hij wellicht als hij federaal minister wordt de verhoging van de boetes tegenhouden ?

Minister Steve Stevaert herhaalt dat de verhoging van de pakkans de prioriteit van de Vlaamse overheid is. Hij heeft geen enkel probleem met een verhoging van de boetes, maar dat is niet de prioriteit van deze resolutie.

De heer Jan Verfaillie noteert uit de analyse van de resolutie dat de meerderheid tegen de verhoging van de boetes is. De woordvoerders van de meerderheid ontkennen dat.

Op een nieuwe vraag van de heer Decaluwe omtrent verduidelijking over de 50-50 financiering, verklaart *de heer Jul Van Aperen* dat bij de eerste begrotingsbespreking van deze legislatuur er sprake was van een zeer forse verhoging van het budget voor openbaar vervoer. Er was kritiek vanuit bepaalde fracties om ook meer te investeren in infrastructuurwerken. Er is derhalve een gelijktrekking gekomen. Wat de vorm en de omvang van de financiering betreft, verklaart hetzelfde lid dat dit afhankelijk is van de concrete situatie.

De heer Carl Decaluwe herhaalt dat de resolutie zo vaag is dat eenieder er zich kan in terugvinden.

De heer Jan Verfaillie herhaalt dat er geen eensgezindheid is tussen de federale overheid en de Vlaamse overheid. Iedereen is het wel eens dat de pakkans moet verhoogd worden. Men ging de zerotolerantie invoeren maar de spreker verwijst naar de omzendbrief van het parket-generaal waaruit blijkt dat dit niet juist is. Hij stelt vast dat de Vlaamse meerderheid tegen hogere boetes is maar is ontgoocheld dat de minister in de kranten grote verklaringen aflegt dat hij voor grotere boetes is. In de federale Kamer durft men echter deze maatregel niet treffen. Hij besluit dat de geloofwaardigheid van deze coalitie op vlak van mobiliteit bij de modale Vlaming ter discussie staat.

Minister Steve Stevaert verklaart dat hij voorstander is van de zerotolerantie maar hij wijst op de technische tolerantiegrens (2 tot 3 km). Hij verklaart dat de omzendbrief waar de heer Jan Verfaillie naar verwijst, achterhaald is en bovendien twee jaar oud is. De minister is van oordeel dat de Vlaamse visie moet overgemaakt worden aan de federale regering en justitieminister Verwilghen. Hij maakt zich sterk dat minister Verwilghen het daarmee eens is en middelen en mensen moet vrijmaken. Men mag echter de procureurs niet viseren. Minister Stevaert verklaart dat verkeersveiligheid maar een recente prioriteit is.

De minister verklaart dat de Vlaamse overheid nooit aan de federale regering gevraagd heeft om de boetes te verhogen. Het voorstel van verhoging van boetes dat voorligt, houdt trouwens in dat de boetes maar met 10% verhoogd zullen worden.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat in de pers heel andere en hogere cijfers genoemd worden. De minister reageert dat men niet op persberichten mag voortgaan.

Op de opmerking van de minister dat de heer Ansons trouwens voor verhoging van de verkeers-

boetes is, repliceert de heer Carl Decaluwe dat dit onwaar is.

De heer Jan Verfaillie vermeldt dat de omzendbrief van het parket dateert van 20 februari 2002, wat betekent dat hij van zeer recente datum is. De minister laat toevoegen aan het verslag dat deze omzendbrief verwijst naar een omzendbrief die wel twee jaar oud is.

### 3. Stemming

Het voorstel van resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan wordt met 7 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

*De verslaggever,*

Marc CORDEEL

*De waarnemend voorzitter,*

Jul VAN APEREN