

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



Zitting 2005-2006

3 mei 2006

HOORZITTING

over decretale initiatieven over mobiliteitsbeleid

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Peumans**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door Tritel over de Franse situatie	4
I.1. Presentatie	4
I.2. Vragenronde	6
II. Toelichting over de Nederlandse situatie	7
II.1. Presentatie	7
II.2. Vragenronde	10
III. Toelichting door het Instituut Duurzame Mobiliteit	11
III.1. Presentatie	11
III.2. Vragenronde	13
IV. Toelichting door het Centrum Duurzame Ontwikkeling Universiteit Gent	14
IV.1. Presentatie	14
IV.2. Vragenronde	16

DAMES EN HEREN,

Op verzoek van mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen organiseerde de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op dinsdag 21 maart 2006 een hoorzitting over decretale initiatieven inzake mobiliteitsbeleid met een aantal experts.

I. TOELICHTING DOOR TRITEL OVER DE FRANSE SITUATIE

I.1. Presentatie

De heer Conrad De Poortere, Senior Consultant, hoofd Verkeersplanning (NV TRITEL): Ik verontschuldigd onze directeur Dirk Engels, die momenteel in het buitenland verblijft. Ik zal een aantal aspecten van het mobiliteitsbeleid in Frankrijk toelichten, meer specifiek de ‘communautés urbaines’ (CU’s).

Eerst zal ik een aantal aspecten van het beleidsniveau behandelen. Net zoals in België zijn er verschillende ruimtelijke plannen, enerzijds voor de Franse staat, anderzijds voor de regio’s. De departementen hebben geen plannen voor de ruimtelijke ordening. De communautés urbaines zijn vanaf 1996 gestart met de opmaak van de zogenaamde ‘schémas directeurs de développement et d’urbanisme’. Dat zijn richtschemas voor de ontwikkeling van het stadsgewest.

Een tweede aspect van het institutionele kader voor het vervoersbeleid heeft betrekking op de weginfrastructuur. De Franse staat heeft een zekere bevoegdheid over autosnelwegen met en zonder concessie. Dat vertaalt zich in een ‘schéma directeur routier national’. De regio’s hebben een eigen bevoegdheid voor de financiering van de autosnelwegen en nationale wegen. Een niveau lager zijn er de departementen die instaan voor het departementale wegennet. Dat is het verbindende wegennet op een iets lager schaalniveau. De CU’s hebben een eigen planningsdocument en investeringsplan voor het ontwerp, de realisatie en het beheer van de stedelijke of grootstedelijke weginfrastructuur. Ze zijn daarvoor bevoegd en dat vertaalt zich in de opmaak van een ‘plan de déplacements urbains’ (PDU). Dat is een stedelijk vervoersplan dat uitgewerkt wordt in investeringsplannen op dat schaalniveau.

Een derde aspect is het openbaar vervoer. Het spoorwegenbeleid is grotendeels vergelijkbaar met België. De TGV en de interregionale lijnen worden door

de staat gefinancierd. De laatste jaren valt de focus vooral op de hogesnelheidstreinen. De exploitatie en het onderhoud gebeuren door de Franse NMBS, de SNCF. De infrastructuur wordt beheerd door de ‘Réseau Ferré de France’, in België is dat Infrabel. Een regionale organisatie zorgt voor de financiering en de prioriteitenbepaling van een regionale lijn. De exploitatie van de regionale lijnen wordt vaak uitbesteed, aan privé-exploitanten maar ook aan SNCF. Het valt op dat de CU’s niet bevoegd zijn voor de spoorwegen. Er is wel een tendens om te evolueren naar intergemeentelijke treindiensten met eigen regels, financiering en exploitatie.

Een vierde aspect is het openbaar vervoer op de weg: bus, tram en metro. Op dat vlak hebben de regio’s en de CU’s de bevoegdheid. Ze staan in voor de opmaak van het stedelijke openbaar vervoerbeleid voor die vervoersmodi. In het plan de déplacements urbains is een item gewijd aan het grootstedelijke openbaarvervoersaanbod. Het gaat zowel over de planning als de financiering.

De eerste vier CU’s zijn opgericht in 1966: Bordeaux, Rijsel, Lyon, Straatsburg. Het hoofddoel was een integratie tussen de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de agglomeratie en de ontsluitingsinfrastructuur. Pas in 1999 legde de zogenaamde ‘loi Chevènement’ een aantal voorwaarden op voor de oprichting van een CU. In de periode tussen 1966 en 1999 zijn er namelijk een aantal CU’s opgericht die vrij kleinschalig waren. Sinds 1999 moet een CU minimaal 500.000 inwoners en een stedelijke kern met minstens 50.000 inwoners tellen. De wet zorgt er ook voor dat de bevoegdheden van de CU uitgebreid worden. Van dan af mogen ze specifieke plannen opmaken, waardoor ze de sturing en ontwikkeling van hun eigen grootstedelijke gebied in handen kunnen nemen. Vanaf dat moment is een CU ook een zogenaamde EPCI geworden, een ‘établissement public de coopération intercommunale’. Dat betekent dat de CU allerlei intercommunale commissies kan oprichten voor grootstedelijke problemen op het vlak van mobiliteit, afvalverwerking, scholenbeleid enzovoort.

Momenteel zijn er 14 CU’s. De twee recentste zijn Nantes en Marseille. Die zijn opgericht na 1999. De eerste vier heb ik daarnet al opgesomd, de andere CU’s zijn in de jaren tachtig en negentig samengevoegd bij een herschikking van de districten. Ze hebben eenzelfde statuut als de andere CU’s. Pas vanaf 1999 kan en moet een CU eigen plannen en schema’s

opmaken. Er zijn, zoals gezegd, ook een aantal minimumvoorwaarden.

De CU de Nantes telt iets meer dan 500.000 inwoners, de CU van Rijsel, met Roubaix erbij, telt iets meer dan 1 miljoen inwoners. Beide CU's zijn vergelijkbaar met de grootstedelijke regio's Gent en Antwerpen.

Voor de CU's gelden een aantal belangrijke principes. Er zijn relevante gemeentelijke bevoegdheden overgedragen aan de CU's, in hoofdzaak met betrekking tot de ruimtelijke ordening, het aanleggen van publieke ruimtes en infrastructuur en het daarop afstemmen van de openbaarvervoerstructuren. Het schaalniveau heeft een eigen politieke draagkracht. Het politieke niveau wordt echter niet rechtstreeks verkozen zoals de gemeente- of provincieraad. De raad van de CU is onrechtstreeks samengesteld, namelijk uit vertegenwoordigers aangeduid door de participerende gemeenten.

De CU's hebben een eigen begroting en investeringsbudgetten. De CU's maken dus niet alleen planningsdocumenten op, ze zijn ook verantwoordelijk voor de realisatie ervan. Daartoe beschikken ze over eigen middelen. Ongeveer een derde van de gemeentelijke uitgaven wordt overgedragen aan de CU's. De belasting op tewerkstelling wordt integraal geïnvesteerd in de uitvoering van de grootstedelijke openbaarvervoerplannen.

In 1996 is er een algemene wet over luchtkwaliteit en rationeel energiegebruik goedgekeurd. Daarin is gedefinieerd wat het 'plan van de stedelijke verplaatsingen' (PDU) moet bevatten. Er zijn bijzondere objectieven geformuleerd onder meer de vermindering van het autoverkeer en een verdubbeling van het aantal openbaarvervoerplaatsingen in de agglomeratie.

De CU maakt dus een aantal planningsdocumenten op. Het hoogste niveau is het 'schéma directeur de développement et d'urbanisme'. Dat komt ongeveer overeen met een structuurplan, maar dan wel voor een grootstedelijk gebied. Het is te vergelijken met de afbakeningsprocessen voor de stedelijke gebieden in Vlaanderen waarin de ruimtelijke structuur wordt afgebakend. Daaraan gekoppeld en eigenlijk erin geïntegreerd is er het plan de déplacements urbains waarin op de verschillende vervoersniveaus wordt gefocust: autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer, parkeren enzovoort. Dat is een integraal onder-

deel van de schema directeur. Een afgeleide daarvan focust op het openbaar vervoer.

Het belangrijkste is dat de planningsdocumenten omgezet worden in investeringsplannen. Dat geldt enerzijds voor de stedelijke infrastructuurnetwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets, maar anderzijds ook voor de ruimtelijke initiatieven in de agglomeratie. In het bijzonder is er een strikte afstemming tussen de zones die nog verder kunnen ontwikkeld worden, of nieuwe zones die nog kunnen aangesneden worden, en het openbaarvervoersysteem. Op de kaart van de CU van Nantes is te zien dat de belangrijke strategische ruimtelijke projecten gelegen zijn aan de belangrijke radiale tramassen. Dat toont dat de ruimtelijke visie afgestemd is op het openbaar vervoer en andere structuren.

Uiteraard heeft de CU zich te houden aan de richtlijnen van het hogere niveau, de regio, het departement of de staat. De planningsdocumenten van een hoger schaalniveau zijn richtinggevend voor de verdere detaillering van de CU's. De stedelijke vervoersplannen worden jaarlijks geëvalueerd. Er wordt nagegaan of het beleid en de initiatieven effectief zijn. Jaarlijks wordt het aantal gebruikers van het openbaar vervoer op grootstedelijk niveau gemeten. Ook het aantal op- en afstappers op nieuwe halteplaatsen wordt nagegaan. Zo wordt bepaald of men de verdubbeling van het aantal openbaarvervoerplaatsingen al dan niet haalt. Voorst zijn er evaluaties van de 'modal split'. Passend in de wet van 1996 over de luchtkwaliteit worden ook veel metingen van de emissies gedaan. Jaarlijks gebeuren er dus vrij uitgebreide rapportages voor elk van de stedelijke agglomeratie om na te gaan of het beleid efficiënt is.

Ik kom tot de reflecties van belang voor Vlaanderen. In de CU is er een duidelijke samenhang tussen de ruimtelijke planning, de infrastructuur en de mobiliteitsorganisatie. Er is een sterk verband tussen de planning op politiek niveau en de financiële instrumenten die de grootstedelijke niveaus zelf ter beschikking hebben. Ik verwijs naar de grootstedelijke ontwikkelingsgebieden in Nantes die gelegen zijn aan de tramassen.

Een mogelijke barrière om die structuur in Vlaanderen toe te passen is het feit dat er heel wat gemeentelijke bevoegdheden zijn overgedragen naar het grootstedelijke niveau. Een voorwaarde voor het goed functioneren van een nieuw planningsniveau is dat het financiële beslissingen kan nemen om de eigen

plannen te concretiseren. In Vlaanderen hebben de provincies wel een visie over de mobiliteitsplannen, maar daar is geen investeringsprogramma aan gekoppeld, met uitzondering van de fietsroutenetwerken.

De communautés urbaines zorgen voor de monitoring van de effecten op het vlak van openbaar niveau, emissies en van andere indicatoren. Deze elementen zijn voor alle communautés urbaines dezelfde. Ze worden jaarlijks geëvalueerd en bijgestuurd.

In Frankrijk ondervinden de grootstedelijke gebieden zoals Nantes, Marseille, Straatsburg en Lyon minder concurrentie van andere grootstedelijke gebieden, in vergelijking met Vlaanderen. Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand rond Brussel vormen een groot stedelijk gebied binnen de Vlaamse Ruit. Als gevolg van het aanzienlijke schaalgrootteverschil is het niet eenvoudig om de principes die gelden in Frankrijk in Vlaanderen toe te passen.

Het lijkt zinvol te zijn voor de grootstedelijke gebieden zoals Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand rond Brussel een nieuw planniveau te ontwikkelen, met eigen financiële middelen en investeringsmogelijkheden.

In Vlaanderen bestaan er heel wat tussengebieden; regionaal-stedelijke gebieden waarop het grootschalige verhaal van de grootstedelijke agglomeratie moeilijk kan worden toegepast. Regio's als Aalst, Mechelen, Hasselt-Genk en Kortrijk zouden een iets hoger planningsniveau kunnen krijgen dan dat van de eigenlijke stad. Veel problemen, onder meer problemen met betrekking tot de verplaatsing naar de stedelijke kern, overschrijden immers de grenzen van de stad en de gemeente.

Tot slot verwijs ik ook graag naar de website www.communautes-urbaines.com waar nog meer info te vinden is.

I.2. Vragenronde

De heer Flor Koninckx: Er werd een ambitieuze doelstelling vooropgesteld voor het openbaar vervoer, namelijk een verdubbeling ten opzichte van 1996 in een periode van tien jaar. Werd deze doelstelling ook gehaald?

Ik zie niet in hoe één en ander kan worden getransponeerd naar Vlaanderen. In Vlaanderen zijn er al zo

veel beleidsniveaus. Het is niet wenselijk om er nog een niveau bij te creëren, met een eigen begroting. Als de structuren nog verder worden verzwaaard, wordt een en ander totaal onoverzichtelijk.

We zijn bovendien op de goede weg met de promotie van openbaar vervoer.

De heer Carl Decaluwe: Vijf tot tien jaar geleden speelde de provincie nagenoeg geen enkele rol in Vlaanderen op het vlak van mobiliteit. Nu is dat wel het geval.

Als er nog een tussenniveau wordt gecreëerd, moet de vraag gesteld worden wat er moet worden afgeschaft. We moeten openstaan voor nieuwe zaken, maar we moeten dan ook de moed hebben om andere planningsniveaus af te schaffen. Welk concept hebt u in dit verband voor ogen?

Hoe ziet u de investeringen? Moeten deze uit de Vlaamse begroting komen? Wat als er afzonderlijke begrotingen zouden worden gecreëerd? Hoe zit het dan met de democratische controle? Hoe ziet u dit concreet? Ziet u dit als een soort tweede BAM-verhaal?

De heer Conrad De Poortere: Ik beschik niet over cijfers waaruit blijkt dat het streefdoel gehaald werd. Ik vang wel signalen op dat het de goede richting uitgaat. Desgewenst kan ik u daarover bijkomende informatie bezorgen.

In het kader van de afbakeningsstudies van de grootstedelijke gebieden ontstaan er spanningen tussen de randgemeenten en de stad zelf. De provincie blijkt een schaalniveau te hoog te zijn voor een duidelijk beleid. In Gent wilde een bepaalde gemeente bijvoorbeeld geen verlenging van de tramlijn. Daardoor komt de verlenging er niet. In Frankrijk werd dit soort beslissingsbevoegdheid van de gemeente overgedragen naar de communautés urbaines. De gemeenten hebben weliswaar nog een eigen investeringsbeleid voor de gemeentewegen, maar op het grootstedelijke niveau werden zowel de bevoegdheden als de financiële middelen overgedragen naar de communautés urbaines.

Welk niveau zou er dan moeten verdwijnen? Elk planningsniveau in Vlaanderen heeft zijn waarde. Gelet op de grote diversiteit binnen de provincie, kan er weliswaar wel een visie worden ontwikkeld binnen de provincie, maar binnen de rand van steden zoals Kortrijk, Brugge en Oostende kan er ook

een grootstedelijke visie worden ontwikkeld die een betere interactie tussen de ruimtelijke planning en de investeringen voor auto- en openbaarvervoerssystemen zou kunnen schragen.

Ik heb er onvoldoende zicht op hoe de overheveling van middelen in Vlaanderen concreet kan geïmplementeerd worden.

In Frankrijk werden heel wat budgetten van het gemeentelijke niveau overgeheveld naar het tussen-niveau van de *communautés urbaines*.

II. TOELICHTING OVER DE NEDERLANDSE SITUATIE

II.1. Presentatie

Mevrouw Conny Broeyer, vertegenwoordiger ministerie van Verkeer en Waterstaat: Ik werk bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik heb meegewerkt aan de Nota Mobiliteit, het nationale verkeers- en vervoersplan van Nederland. Dit werd zopas vastgesteld. Op dit ogenblik werk ik als kwartiermaker aan de implementatie van het plan. Ik zorg voor de voorbereiding van de vertaling van het nationaal plan naar het provinciale niveau en het niveau van de stadsregio's.

U wilt blijkbaar meer planning op regionaal en landelijk niveau. Bij ons is het net andersom gegaan. Gedurende de afgelopen jaren was de planning van investeringen in infrastructuur en mobiliteitsbeleid sterk centraal gestuurd. Wij werken er nu aan om planningsbevoegdheden en -mogelijkheden naar provincies en regio's over te hevelen, en om deze lagere niveaus een regiefunctie te geven.

Men heeft mij gevraagd om toelichting te geven bij de Planwet Verkeer en Vervoer. Dit is een technisch en droog onderwerp. Er wordt alleen in vastgesteld hoe de verschillende plannen zich tot elkaar verhouden. Het doel van deze Planwet uit 1998 is de realisatie van een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid op de drie bestuursniveaus, rekening houdend met het beleid in andere sectoren, zoals Ruimtelijke Ordening en Economie. Dit gebeurt aan de hand van een planstructuur.

Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen een horizontale en een verticale coördinatie van het

beleid. De verticale coördinatie betreft de coördinaties tussen de verschillende niveaus voor wat betreft het vervoers- en verkeersbeleid. In de Planwet worden drie planningsniveaus aangegeven: er is een nationaal, een provinciaal en een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. Er wordt vertrokken van het landelijke beleid. Voor de totstandkoming van dit plan golden bepaalde overlegverplichtingen met decentrale overheden. In dit plan staan er voorschriften die bepalen waaraan de decentrale plannen moeten voldoen. Er werd een zogenaamde doorzettingsmacht ingevoerd. Dit wil zeggen dat een minister een aanwijzing kan geven als er geen goede harmonie werd bereikt met de provinciale en regionale plannen. De provinciale plannen bevatten allerhande voorschriften voor de gemeentelijke planning. Als dit niet behoorlijk wordt ingevuld, kan de gedeputeerde van de provincie een aanwijzing geven.

De horizontale coördinatie betreft de afstemming tussen de verschillende sectoren. Het uitgangspunt van ons mobiliteitsbeleid is meer samenhang brengen tussen het beleid inzake Verkeer, Ruimte en Economie. In de Nota Ruimte, waarvan het verkeersbeleid een verkeerskundige invulling is, werden er daartoe een aantal uitgangspunten vastgesteld. Zo is de infrastructuur leidend voor ruimtelijke ontwikkelingen. Investeringen in infrastructuur zijn immers zo duur dat het moeilijk andersom kan gebeuren.

In de Nota Ruimte zijn ook de gebieden en netwerken benoemd die van strategisch belang zijn. Het verkeers- en vervoersbeleid moet de verbindingen ertussen verbeteren.

Een derde belangrijke principe is het bundelingsprincipe: trein en openbare weg moeten zo dicht mogelijk langs elkaar gebundeld worden. Op die manier wordt het land niet in kleine stukjes gesneden.

Het volgende afstemmingspunt is de relatie met de economie. Vroeger waren we eerder met verkeer en vervoer op zich bezig. De planwet en de intentie om een en ander beter op elkaar af te stemmen zorgt ervoor dat mobiliteit geen doel op zich is maar ten dienste staat van de economie.

De kwaliteit van de leefomgeving is een randvoorwaarde. Zeker nu het steeds drukker wordt op onze infrastructuur. De risico's voor de gezondheid door bijvoorbeeld fijn stof zorgen ervoor dat de kwaliteit van de leefomgeving een randvoorwaarde is. We moeten de overlast terugbrengen.

Het nationale verkeers- en vervoersplan geeft richting aan de te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer in het hele land en op alle niveaus. Dit nationale plan heet Nota Mobiliteit. Het omvat de hoofdlijnen voor het nationale verkeers- en vervoersplan voor de lange termijn of tot 2020. Het is vertaald in essentiële beleidsonderdelen. Dat zijn onze doelstellingen en de gewenste effecten. Deze essentiële onderdelen moeten doorwerken in de lagere plannen. Een derde aspect van het nationale verkeers- en vervoersplan zijn de activiteiten die op de verschillende bestuurslagen worden uitgevoerd. Een bijlage bij dit plan is de uitvoeringsagenda voor de komende paar jaar en een meerjarig investeringsprogramma voor de transportinfrastructuur. Dat investeringsprogramma is technisch onderbouwd met cijfers. De investeringscriteria zijn zo expliciet dat vriendsjespolitiek uitgesloten is. Het programma geeft duidelijk aan waar investeringen het grootste effect zullen hebben.

Het doel van de Nota Mobiliteit is betrouwbaar, vlot en veilig vervoer van deur tot deur binnen de kaders van de leefomgeving. Betrouwbaar, vlot en veilig sluit aan bij de grootste problemen. Door de files valt het niet mee om in te schatten wanneer je moet vertrekken om een afspraak te halen. De belangrijkste prioriteit is dat verbeteren. Dit motto komt ook in de decentrale planning naar voren.

We hebben gemerkt dat op landelijk niveau niet alles kan geregeld worden. Daarom hebben we ervoor gekozen het regionale en provinciale niveau ruime keuzemogelijkheden te bieden en een Brede Doeluitkering voor de aanleg van wegen, openbaar vervoer en andere maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. De regiefunctie bevindt zich op dat niveau. De landelijke overheid moet bijgevolg invloed en macht afstaan.

Vroeger konden gemeenten en provincies een flinke rijksbijdrage krijgen om wegen aan te leggen. Maar met het hoofdwegenet is door gemeenten en provincies niet steeds secuur omgegaan. Zodra een gemeente bijvoorbeeld een Ikea-vestiging toelaat aan een rijksweg, zie je dat heel wat mensen remmen om de afslag te halen en ontstaat er een grote file. We kunnen niet blijven investeren om dergelijke problemen op te lossen. We willen dat gemeenten en provincies goed nadenken hoe ze de capaciteit op de wegen benutten. Dat kan door hun zelf de regie te geven en hen te laten beslissen over het geld.

Een van de belangrijkste nieuwe aanpakken is de gebiedsgerichte aanpak. Rijk, provincies, stadsregio's

en gemeenten maken samen netwerkanalyses. Dat is een nieuwe werkwijze. Ze bekijken samen het netwerk en gaan samen na waar er problemen zijn. Vervolgens zoeken ze doelen om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren. Op basis van de netwerkanalyse beslissen de partners samen waarin ze investeren. Dat staat letterlijk in de planologische kernbeslissing (PKB-tekst) van de Nota Mobiliteit.

Het resultaat is een gezamenlijk maatregelenpakket dat op korte termijn tot winst leidt. Er ontstaat een regionaal uitvoeringsprogramma naast het landelijke. Weliswaar binnen de financiële kaders. De programma's staan minder los van elkaar. Om een probleem op het hoofdwegenet op te lossen kan men voortaan investeren in een onderliggend wegenet.

Provincies en stadsregio's hebben niet alleen meer te zeggen. Er is voor een brede dooruitkering gezorgd. Ze krijgen middelen waarvoor ze zelf beslissen. Ze hoeven die niet langer volgens rijksvoorschriften in te zetten.

De ambitie voor het wegverkeer is bijvoorbeeld dat 95 percent van de ritten op tijd zijn. We kunnen meten of we de gewenste betrouwbaarheid halen. Een norm voor het hoofdwegenet is dat de reistijd op stedelijke ringwegen gelijk is aan maximaal tweemaal de filevrije tijd. Op de overige wegen is de norm anderhalve maal de filevrije tijd. Bovendien moeten de files 40 percent korter dan in 2000. Op basis daarvan kunnen we nagaan hoe groot de vertragingen zijn waar een probleem gemeld is. Het staat ons ook toe na te gaan of de oplossing uiteindelijk een goede oplossing is. Met deze normen hebben we de knelpunten op het hoofdwegenet kunnen vaststellen. Die moeten met het beschikbare geld en de voorgestelde maatregelen in 2020 opgelost zijn.

Verkeersveiligheid is een ander essentieel onderdeel. Het aantal verkeersongevallen moet sterk naar beneden. In 2010 mogen er nog maximaal 900 doden en 17.000 gewonden vallen. Dat is 15 percent minder doden en 7,5 percent minder gewonden dan nu. In 2020 komt daar nog een schep bovenop. Dat is een nationaal doel. De provincies moeten hun eigen aandeel daarin halen.

Hoe is dit nationale plan tot stand gekomen? Wij hebben een PKB-procedure in vier stappen. In de eerste stap komt er onder verantwoordelijkheid van de minister een nationaal plan. Dat werd opgesteld in samenwerking met de decentrale overheden en andere departementen voor de horizontale en de ver-

ticale beleidsafstemming. Vervolgens komen inspraak en reacties van burgers en organisaties. Deze zijn afzonderlijk gebundeld in deel twee. Daarna komt het regeringsstandpunt. Er is aan twee commissies een afzonderlijk advies gevraagd over het prijsbeleid en het openbaar vervoer. Dat resulteerde in deel drie. Dat deel bevat de plankarten en de essentiële onderdelen. Dat is het voorbije half jaar behandeld in de Tweede Kamer. Deze behandeling heeft tot een aantal wijzigingen geleid. Daarna zijn de essentiële onderdelen behandeld en goedgekeurd door de Eerste Kamer. Sedertdien beschikken we over de definitieve PKB-teksten.

Er zijn zowel inspraakprocedures, adviezen van verschillende organen als parlementaire besprekingen geweest. Voor de regionale plannen wordt een gelijk inspraakcircuit gevolgd. Daarnaast verplicht de Planwet zowel minister als de bestuurders van de provincie en stadsregio's verkeers- en vervoersoverleg te organiseren. De Tweede Kamer moet gemeld worden bij welke onderdelen van het landelijke plan die organisaties bezwaar hadden aangetekend.

Op dit ogenblik wordt een en ander geïmplementeerd. Na de inwerkingtreding van de Nota Mobiliteit krijgen de decentrale overheden anderhalf jaar om de doorwerking voor elkaar te krijgen. Tot 2020 komt er om de twee jaar een bijgestelde uitvoeringsagenda en een aangepast meerjarig investeringsprogramma. Essentieel is dat de nationale overheid en de decentrale overheden een en ander samen uitvoeren. Het is de bedoeling dat er steeds convenants worden afgesloten met de andere overheden.

Tijdens de voorbereiding van dit verhaal drong het tot me door dat onze werkwijze tot enorm veel plannen leidt. Het is zaak het niet al te bureaucratisch te maken. We moeten naar de inhoud kijken. Het is mogelijk dat deze Planwet ooit komt te vervallen als we de beoogde werkwijze hebben opgebouwd. Dat de wettelijke verplichting niet nodig is, bleek de afgelopen jaren. Vóór de Nota Mobiliteit was er al een verkeers- en vervoersplan. Dat is ooit afgekeurd door de Tweede Kamer. Desondanks werkte het wel door in de decentrale plannen.

De heer Peter Janssens, directeur van de administratie Ruimtegebonden grensoverschrijdende Samenwerking van de Benelux: Ik werk op het secretariaat-generaal van de Benelux en heb vele contacten met Nederlandse, Vlaamse, Brusselse, Waalse en Luxemburgse collega's over verschillende ruimtegebonden materies: verkeer en vervoer maar ook ruimtelijke

ordering. Ik wil een aantal aanvullingen brengen bij wat u net gehoord heeft.

U bent vooral geïnteresseerd in het opstellen van een goed organisatorisch kader voor mobiliteitsplanning. Dan is het goed om te weten dat het Nederlandse planningskader enigermate verschilt van wat we in Vlaanderen en België kennen. Ik wil dat illustreren aan de hand van enkele dia's uit een Benelux-brochure die een overzicht biedt van de stelsels van ruimtelijke ordening in de Benelux.

Het Vlaamse planningsstelsel is een mozaïekmodel. Het gewest, de provincie en de gemeente hebben elk een belangrijke bevoegdheid bij het tot stand brengen van het strategische beleid. De provinciale, de gemeentelijke en de gewestelijke structuurplannen kennen elk hun doorwerking op het terrein in ruimtelijke uitvoeringsplannen. De afbakening van regionaal-stedelijke of grootstedelijke gebieden bijvoorbeeld is in Vlaanderen primordiaal een taak van het gewest. Wie op strategisch niveau beslist, belast zichzelf dus eigenlijk ook met de uitvoering van de beslissing.

Dat is een groot verschil met het Nederlandse model, een trechtermodel. Een aantal zaken worden daar in hoofdlijnen vastgelegd op het nationale niveau. Zo bijvoorbeeld structuurschetsen, de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte. Maar die zijn niet heel gedetailleerd in hun concrete uitwerking. Daarvoor is de regierol toegekend aan de provincies: de provinciale streekplannen zijn een trechter waar al die nationale intenties ruimtelijk in elkaar worden gepast en verder doorvertaald in de richting van de gemeenten, die die moeten omzetten in bestemmingsplannen. Een concreet voorbeeld: de inrichting van de A4-Zuid, de weg van Rotterdam richting Antwerpen die aan de Vlaamse zijde de A12 heet, is in Nederland een belangrijke taak voor de provinciale overheid, in dit geval de provincie Noord-Brabant; in Vlaanderen is dat een gewestelijke zaak.

Ook Brussel heeft een strategisch en een operationeel niveau. Daarin is er een gewestelijk ontwikkelingsplan met, per gemeente, nog gemeentelijke ontwikkelingsplannen. Op het zeer concrete niveau is er ook een gewestelijk bestemmingsplan, dat dan verder gedetailleerd wordt uitgewerkt in bijzondere bestemmingsplannen. Wallonië heeft dezelfde visie.

Nederland heeft drie planningsniveaus: het nationale, het intermediaire en het lokale. Het Vlaamse Gewest heeft er ook drie. Maar beide systemen mogen niet

met elkaar verward worden. Het tussenniveau is in Vlaanderen niet de trechter zoals in Nederland.

Hoe omvattend zijn de ruimtelijke plannen? In Nederland en Vlaanderen hebben ze een ruimtelijke betekenis: de ruimtelijke ontwikkeling wordt daarin gevat. Er is wel overleg met andere sectoren. In Brussel en Luxemburg gaan die plannen veel verder: ze omvatten ook sociale, economische en mobiliteitsdoelstellingen. Omdat het grondgebied er kleiner is, zijn de verschillende beleidsbevoegdheden meer geïntegreerd.

In hoeverre zijn de plannen bindend? De strategische plannen in Nederland en Vlaanderen zijn meestal indicatief. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is voor het grootste deel indicatief, richtinggevend en voor een aantal concrete zaken bindend. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse PKB's: de meeste zaken zijn indicatief, behalve een aantal concrete beleidsmaatregelen, die bindend zijn. Voor de andere partners in de Benelux zijn de strategische plannen allemaal indicatief.

De operationele plannen – de bestemmingsplannen en de uitvoeringsplannen – zijn allemaal verordenend maar niet allemaal gebiedsdekkend. Alleen voor Brussel en Luxemburg zijn ze gebiedsdekkend.

De Benelux heeft mee een project begeleid in de Rijn-Scheldedelta. Ondanks de verschillen in organisatie, bevoegdheden en soms ook in gemaakte keuzes, is voor dat gebied dat gelegen is tussen Rotterdam, Dordrecht, Breda, Antwerpen, Gent en Brugge, geprobeerd de verschillende categorieën – waterwegen, spoorwegen en diverse soorten wegen – en de verschillende functies op elkaar af te stemmen. Dat is redelijk goed gelukt. Het RSV correspondeert met bepaalde categorieën in het Nederlandse beleid. Dat alles heeft geleid tot een door de regio's en door de provincie voorgestelde visie op de ruimtelijke en de infrastructurele ontwikkeling voor dat gebied. Met respect voor wat in de Vlaamse en in de Nederlandse beleidsnota's staat zijn we hier tot een streefbeeld gekomen dat in de uitwerking enigszins afwijkt van het bestaande beleid in Vlaanderen en Nederland maar dat wel correspondeert met de geest van dat beleid. Als we plannen maken voor gebieden in een grensoverschrijdende context, krijgen we dus soms andere uitkomsten, maar wel vertrekkend van de doelstellingen die het nationale of het regionale beleid heeft vooropgesteld. Samenwerking over de grenzen heen is dus belangrijk, zeker als het over verkeer en vervoer gaat.

II.2. Vragenronde

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb de indruk dat de sturing in Nederland juist de omgekeerde richting uitgaat. Waar wij proberen decretaal iets op te leggen, gaat in Nederland steeds meer verantwoordelijkheid van het rijk naar de provincies. Klopt dat?

Sinds wanneer bestaat de Planwet Verkeer en Vervoer?

Mevrouw Conny Broeyer: De Planwet Verkeer en Vervoer bestaat sinds 1998. Ze is ontstaan omdat er onvoldoende afstemming was tussen het lokale regionale beleid en het landelijke beleid. Op het hoofdwegennet gaat het verkeer bijvoorbeeld vrij snel maar er staan wel files bij de afslag omdat men de stad niet in komt. De bedoeling is nu om de provincies, stadregio's en gemeenten uit te dagen om meer eigen verantwoordelijkheid te nemen en keuzes te maken om samen de problemen op te lossen in plaats van ze over de schutting te gooien. Daarvoor moeten de nationale bevoegdheden voor een deel worden overgedragen.

Mevrouw Annick De Ridder: Wat moet ik mij precies voorstellen bij de uitspraak dat infrastructuur leidend is bij ruimtelijke ontwikkeling? Betekent dit dat de infrastructuur voorafgaand aan de ontwikkeling klaar moet zijn of gaat het hier om de mogelijkheden voor infrastructuur?

Mevrouw Conny Broeyer: Voor Nederland is dat nieuw, want tot nu begonnen wij eerst met ruimtelijke ontwikkeling en gingen pas dan kijken wat er aan wegen moest aangelegd te worden. Nu gaan we voor we ergens met ruimtelijke ontwikkeling beginnen, eerst kijken of daar nog capaciteit op de weg is. Waar mogelijk doen we het ook waar al infrastructuur ligt, zodat we geen nieuwe moeten aanleggen, al is dat laatste uiteraard niet uitgesloten.

De heer Flor Koninckx: Ik ben er altijd van uitgegaan dat Nederland maar half zo veel verkeersslachtoffers telt als België. Maar als de doelstelling van maximum 900 verkeersdoden tegen 2010 een daling van 15 procent inhoudt, betekent dit dat u thans niet ver van de 1200 Belgische slachtoffers zit. Dat verwondert mij.

Mevrouw Conny Broeyer: Het huidige aantal slachtoffers is net iets meer dan duizend. Maar men moet dat in verhouding tot het aantal inwoners zien.

De heer Flor Koninckx: Ik stel voorts vast dat de Nederlandse Tweede Kamer blijkbaar weinig in de pap te brokken heeft, want zij keurde het af en het ging toch door.

De heer Jan Peumans: Als men in Nederland eenmaal de beslissing heeft genomen om een weg aan te leggen, wordt die ook uitgevoerd. Bij ons zijn sommige dossiers al twintig jaar actueel, omdat ministers beslissingen van hun voorgangers weigeren uit te voeren. Ik heb de indruk dat de rechtszekerheid in Nederland groter is.

Mevrouw Conny Broeyer: Wij hebben een meerjarenprogramma infrastructuur en sport, en studies op lange termijn. Op de plankaarten worden reserveringen aangebracht. De reservering garandeert geen uitvoering. Voor de voorbereiding van de beslissing wordt eerst een verkenning en planstudie gedaan. Het kan dan zijn dat het alsnog niet doorgaat. Dat komt ook bij ons op sommige punten voor. De planstudiefase, waarin verschillende varianten worden onderzocht om de problemen op te lossen, neemt vaak al geruime tijd in beslag. Daadwerkelijke realisering komt er pas nadat een tracébesluit is genomen. En dan is het nog niet zeker, omdat de financiering eerst ook helemaal rond moet zijn. Nadat een tracébesluit is genomen, krijgt men maximaal tien jaar voor de uitvoering. Voor meer informatie over het investeringsprogramma kunt u www.mitprojectenboek.nl raadplegen.

De heer Marc van den Abeelen: Is het ook in Nederland zo dat openbare werken uiteindelijk dubbel zo veel kosten als gepland?

Mevrouw Conny Broeyer: Ook in Nederland lopen de kosten wel eens op. Dat heeft te maken met het feit dat eerst met een raming wordt gewerkt en later met een meer precieze berekening. En ook met het feit dat vertraging vaak tot oplopende kosten leidt.

III. TOELICHTING DOOR HET INSTITUUT DUURZAME MOBILITEIT

III.1. Presentatie

Professor Georges Allaert, Universiteit Gent en voorzitter Instituut Duurzame Mobiliteit: Tien jaar geleden bij de voorbereiding van het decreet ruimtelijke planning en drie jaar later bij dat van ruimtelijke

ordering wees ik er al op dat men een aantal dingen voor ogen moet houden als men dergelijke decretale sprongen neemt. De voorliggende initiatieven zijn op zich lovenswaardig, want het moet beginnen vooruitgaan. Ik merk wel op dat ik mijn aandachtspunten op het vlak van de omgeving die nodig is voor het succes van decretale mobiliteitsinitiatieven al ter sprake bracht op een symposium van de Vlaamse Stichting Verkeer in 1994 over locatiebeleid, mobiliteitseffect-rapportage en ruimtelijke planning.

Zo is er een specifieke administratie Mobiliteit nodig in Vlaanderen. Die is er nog altijd niet. Voorts is de doorwerking naar de gemeenten geen gemakkelijke sprong. Op het vlak van ruimtelijke structuurplanning zijn we daar al tien tot vijftien jaar mee bezig. Vlaanderen heeft ook behoefte aan een goed wetenschappelijk instituut voor mobiliteit op Vlaams niveau. Er bestaat wel een steunpunt, maar dat wordt in wetenschappelijke kringen het Hasselts instituut genoemd. Het richt zich op bepaalde aspecten, de invulling is te beperkt. In het onderwijs zijn er nog te weinig mobiliteitsexperts op het hoogste niveau, vooral op het vlak van projectmanagement. Voorts is er nood aan een degelijk onderbouwde gereedschapskist met methodieken en draaiboeken.

De afstemming met het bestaande instrumentarium inzake ruimtelijke planning en management is essentieel. Wat de vergelijking met Nederland betreft, vind ik dat we niet zonder meer hun aanpak met drie niveaus moeten overnemen.

Vlaanderen heeft een eigen planningscultuur. Daarom zou het beter zijn twee niveaus af te bakenen. Het Vlaamse niveau is onder meer belangrijk voor de grensoverschrijdende problemen. Vlaanderen heeft 1000 kilometer grenzen. De mobiliteit wordt grotendeels bepaald door de gebieden grenzend aan Vlaanderen: Brussel, Nederland, Frankrijk enzovoort. Vlaanderen mag niet zo handelen als in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dus niet vanuit een introverte strategie voor mobiliteit maar meer extravert handelen zodat bij de mobiliteitsplanning rekening gehouden wordt met de omliggende gebieden.

Op het uitvoerende niveau is het goed om het oude idee van de vervoersregio's op te vissen. De stadsregionale of stadsgewestelijke vervoersregio's is een idee van 25-30 jaar geleden. Dat kan snel gebeuren want er zijn in Vlaanderen maar een vijf- of zestal regio's mogelijk. Vlaanderen telt immers maar zes miljoen

inwoners en 13.000 km². Het is niet nodig om alles te verkavelen tot op het gemeentelijke niveau.

Twee niveaus zijn voldoende maar dat betekent niet dat de gemeenten met hun convenants niet aan bod komen. Specifieke convenants voor de lokale problemen vormen een onderdeel van de strategie. Ze moeten weliswaar passen in de plannen van hogere orde. Ik pleit er dus voor om eventuele nieuwigheden af te stemmen op het bestaande instrumentarium.

Het is evident dat ik in eerste orde vooral de koppeling zie met de ruimtelijke planning. Daar is zo lang aan gewerkt. Er wordt nu veel meer aandacht besteed aan de mobiliteit. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen-II moet de mobiliteit veel meer aan bod komen. De minister weet dat trouwens. In het nieuwe Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kan dan een koppeling gemaakt worden naar de decretale bepalingen voor de mobiliteitsplanning. In een kaderdecreet kunnen immers duidelijke verbanden worden gelegd. Dat moet gekoppeld worden aan wat ik de kaste van de infrastructuurplanning en -beleid met onder meer de drie- en vijfjarige plannen, noem. Daarop krijg ik weinig zicht. In tweede orde zijn die ook belangrijk. Ze moeten echter passen in de ruimtelijke planning.

Het locatiebeleid is essentieel. De link tussen mobiliteit en ruimtelijke planning is belangrijk. Het vastleggen van een bepaalde zonering en een bepaald tracé van een weg in een bepaalde ruimte, is minstens even essentieel dan het milieuvraagstuk. In eerste orde moet die koppeling gemaakt worden.

Tezelfdertijd moeten we de plan-MER en de MOBER herdenken, ook op methodologisch vlak. De praktijk leert me immers dat er een serieuze bijsturing nodig is. De BAM werkt bijvoorbeeld al vanaf 2000 aan de Lange Wapper. Nu pas moeten we een advies geven over het ruimtelijke uitvoeringsplan. De planners staan met hun rug tegen de muur. Op het plan-MER-niveau is alles geblokkeerd om een discussie te kunnen voeren over de alternatieve tracés. De alternatieve tracés zijn gebetonneerd in de plan-MER's zodat er bij de ruimtelijke uitvoeringsplannen niet meer kan gediscussieerd worden over bepaalde varianten van tracés. Ik ben voorstander van de Lange Wapper, maar een lichte verschuiving van het tracé moet nu opgelost worden bij de project-MER. De discussie wordt dus altijd maar doorgeschoven. Dat is een spijtige zaak. Ik heb geleerd dat de instrumenten beter op elkaar afgestemd moeten worden – de minister zegt dat trouwens ook – zodat het locatiebeleid cen-

traal staat voor de RUP, de MER en de MOBER, zowel op plan- als op projectniveau. Ook het vergunningenbeleid moet eraan gekoppeld worden. Plannen zonder uitvoering hebben immers geen zin.

Het derde aspect is de inbedding en het draagvlak. Daarover is in de nota trouwens al sprake. De decretale installatie van een Vlaamse Commissie Mobiliteit met vertegenwoordiging van de grote doelgroepen op SERV-niveau is een goede zaak. Het is nodig dat werkgevers en werknemers inspraak hebben. Mobiliteit is immers meer dan verplaatsing. Het hangt samen met de economische en sociale ontwikkeling, de nederzettingsstructuur, de oprichting van satellietkantoren, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid enzovoort. Het sociale moet in evenwicht zijn met het economische. Daarover moet serieus gediscussieerd worden. Daarom is de installatie van die commissie belangrijk.

Mobiliteit kan maar ingebed worden als er een duidelijk kostenplaatje is. Daarom is het nodig dat de kosten en baten van de uitvoering van mobiliteitsinitiatieven kunnen worden doorgerekend. Mobiliteit is duur. We moeten de bevolking duidelijk maken wat de kosten, maar ook de baten zijn. Ook over de uitvoering moet duidelijkheid zijn. Ik pleit ervoor om bij de kosten-batenanalyse rekening te houden met de mobiliteit en de infrastructuur maar ook met de verkeersveiligheid, de leefbaarheid, de toegankelijkheid enzovoort. Voor duurzame mobiliteit is het immers nodig om op veel terreinen acties te ondernemen.

Er wordt veel gesproken over een monitoringsysteem. Dergelijk systeem is maar valabel en relevant mits er een goed registratiesysteem voor mobiliteit is. Vooralsnog is dat er niet, noch voor de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid of de dynamiek.

De mobiliteitseffecttoetsing moet vierledig zijn: economisch, sociaal, ruimtelijk, ecologisch. Dat kan de centrale taak zijn van een wetenschappelijk steunpunt duurzame mobiliteit. Een definitie van duurzame mobiliteit is het eerste artikel van een mobiliteitsdecreet. Er is veel geschreven over planning maar weinig over duurzame mobiliteit.

De doorwerking van een 'degelijk' mobiliteitsdecreet zal een werk van lange adem zijn, ongeveer tien tot twintig jaar. Het is dus geen overbodige luxe om doordacht te werk te gaan. Men verwijt ruimtelijke planners vaak dat ze alles vertragen en alles in

regeltjes willen gieten. Daarom is het nodig om de kwaliteit die de planners willen bereiken, duidelijk te maken. Ze moeten met voorbeelden aantonen waar duurzame mobiliteit of ruimtelijke planning gegeneerd is. De universiteit moet ook die maatschappelijke boodschap vormgeven.

III.2. Vragenronde

De heer Frans Peeters: Hoe ziet u de rol van de gemeenten in de vervoersregio's? Convenants zijn maar een klein deel van het gemeentelijke ruimtelijke beleid. Gemeenten maken gemeentelijke structuurplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen maar ook mobiliteitsplannen.

Professor Georges Allaert: Ik zie de vervoersregio's zoals de CU. De gemeenten zijn in dat niveau vertegenwoordigd maar moeten ook een financiële en administratieve bijdrage leveren. Een vervoersregio is dus geen bijkomend niveau dat los staat van andere, maar een regionale gemeenschap waarin alle gemeenten participeren en zelf de vervoersregio structureren. De samenwerking gaat soms ver en behelst onder meer publiek-private samenwerking, het beheer en verwerven van fondsen, het oprichten van mobiliteitsholdings. De gemeenten moeten voelen dat het hun regio is.

De heer Jan Peumans: Beantwoordt de opleiding Verkeerskunde van de Universiteit Hasselt niet aan de verwachtingen van de spreker? Er is wel degelijk behoefte aan verkeerskundigen.

Voorheen werd gesuggereerd dat de regio's samen zouden vallen met de befaamde 13 steden, maar de spreker spreekt over maximum zes vervoersregio's. Hoe zou de heer Allaert de vervoersregio's afbakenen?

Wie kan ons helpen om eindelijk een goede monitoring van mobiliteit tot stand te brengen? U zegt terecht dat het op dit vlak al kommer en kwel is.

De administratie Planning en Statistiek (APS) verzamelt een aantal gegevens, maar dit is geen performant registratie- en monitoringsysteem van duurzame mobiliteit. Wie kan dit leveren?

Wat bedoelt u met de centrale rol van het VIM? Verwijst u naar het Vlaams Instituut voor de Mobiliteit dat in Limburg zal worden opgericht? U koppelt dit aan PPS-instructies. De overheid heeft daar heel andere ideeën over. Het project heet VIA-Invest.

Professor Georges Allaert: Uit de Europese ontwikkelingen van het master-niveau blijkt dat planning meer en meer centraal komt te staan, op het vlak van verkeer, milieu en mobiliteit. De bouwstenen worden aangeleverd, zodat er op managementsniveau mee kan worden gewerkt.

Planning moet een belangrijke rol krijgen in de master Verkeerskunde. In de master Ruimtelijke Planning staat planning reeds centraal. Plannen hebben slechts zin als ze ook effectief gerealiseerd kunnen worden. De verantwoordelijken moeten de projecten kunnen dragen tot op het niveau van de realisatie. Op projectniveau zullen er ook specialisten nodig zijn die zich onder meer bezig houden met veiligheid.

Om beter de link te kunnen leggen tussen planning en realisatie is het noodzakelijk dat een dergelijk master-niveau beter en anders zou worden uitgebouwd. In dit kader moet er overleg worden gepleegd met Hasselt. Er moeten bruggen worden gelegd met planingsinstituten in Gent en Leuven.

Bij de afbakening van vervoersregio's moet erover gewaakt worden dat er niet alleen rekening wordt gehouden met het woon-werkverkeer, maar ook met het verkeer dat wordt veroorzaakt door het vervoer van goederen. Indien in Limburg bijvoorbeeld de Noord-Zuidverbinding en de IJzeren Rijn zouden gevaloriseerd worden, dan moet deze vervoersregio worden opengetrokken tot Eindhoven en Venlo in het noorden. Vervoer en logistiek moeten mee de vervoersregels bepalen.

Op sommige locaties hangen woon-werkverkeer en vervoer van goederen nauw samen. Bijvoorbeeld bij spoorvervoer. In Limburg wordt ernaar gestreefd om de sporen te valoriseren voor zowel personen als goederen. Hiermee moet rekening worden gehouden bij de afbakening. Het woon-werkverkeer verschilt van de vervoerslogica op zich, maar de twee mogen niet zomaar geheel afzonderlijk worden benaderd. Onder meer in de Antwerpse regio moeten beiden samen bekeken worden. Als het ene losgekoppeld wordt van het andere, komt men er niet uit.

Of het gaat om zes vervoersregio's of zeven of acht, hangt af van de criteria die worden aangewend en van wat als complement in deze criteria wordt bekeken: het openbaar vervoer, ondergrondse logistieke systemen enzovoort.

De ontkoppeling van het vervoersvraagstuk van dat van het woon-werkverkeer is niet aangewezen bij de afbakening van de regio's.

De grote knelpunten en missing links moeten op vervoersregionaal niveau worden opgelost.

Ik zag het VIM in een andere rol. Het VIM is een vzw. Het VIM moet een rol spelen op het vlak van mobiliteit en technologie. Het moet echter vooral een rol spelen op het vlak van financiering en de holding-structuur. De huidige vzw-vorm laat dat echter niet toe.

Voor wat betreft de monitoring beschikken we over heel wat registratiesystemen. We kunnen onder meer een beroep doen op de administratie Planning en Statistiek. We moeten echter snel een systeem ontwikkelen waarin de meest elementaire informatie die mobiliteitseffecten genereert wordt doorberekend. Dit moet niet gebeuren in het kader van een nieuwe administratie. Binnen de bestaande administratie Planning en Statistiek moet worden nagegaan hoe de mobiliteit beter geregistreerd kan worden. Er moeten metadatabanken komen die bestaande databanken met elkaar verbinden. Ook de registratie van GIS-georiënteerde systemen is van belang. In het kader van de Volvo-studie werden met een camera de vrachtwagens op de E17 en de E40 gedurende 24 uur geregistreerd. We hebben vastgesteld dat op deze kruising alleen al gedurende een jaar meer tonnenmaat gegenereerd wordt dan in de hele haven van Antwerpen samen. Er moet worden nagegaan hoe de registratiesystemen met elkaar kunnen worden verbonden, om daaruit informatie te halen over de verkeersstromen.

Wij hadden voorgesteld om metadatabanken te ontwikkelen in het kader van een steunpunt voor verkeersveiligheid.

IV. TOELICHTING DOOR HET CENTRUM DUURZAME ONTWIKKELING UNIVERSITEIT GENT

IV.1. Presentatie

De heer Johan De Mol, Centrum voor Duurzame Ontwikkeling Universiteit Gent: Mobiliteitsproblemen oplossen is moeilijk. Ze voorkomen is gemakkelijk. Dit is de essentie van het verhaal. Dit wordt in de nota aangegeven onder een structurele vorm, namelijk het verplicht stellen van een MOBER voor beleidsbeslissingen of projecten met belangrijke mobiliteitsconsequenties. Ik geef een oud voor-

beeld. Eertijds werden kleine scholen gesloten in het kader van de rationalisatie van het onderwijs. Dit was blijkbaar een goede zaak voor het onderwijs, maar het was een nefaste beslissing op het vlak van mobiliteit. De kinderen moesten met de wagen naar school gebracht worden. Er werd een keten op gang gebracht: wie vroeger de trein gebruikte stapte over op de wagen, met de idee van 'als we ons kind toch naar school moeten brengen, dan kunnen we even goed met de wagen naar het werk en de winkel'. Dit is een typisch voorbeeld. Vooraleer er beslissingen worden genomen, op om het even welk beleidsdomein, moet worden nagegaan wat de gevolgen zijn voor de mobiliteit.

De kwaliteit van de MOBER moet drastisch verbeteren. Er worden soms om de haverklap nieuwe versies gemaakt van MOBER's wanneer bepaalde doelstellingen niet gehaald worden.

Er is geen mobiliteitsplanning mogelijk zonder voldoende gestructureerde systematische kennis. In veel gemeenten worden mobiliteitsplannen en -ambtenaren beschouwd als een verplicht nummertje. De kennis is vaak onvoldoende aanwezig in de gemeenten. Ontwerpers verzamelen gegevens die worden uitgestort over de gemeentelijke ambtenaren en mandatarissen, die een mobiliteitsplan opstellen, zonder achteraf te beseffen wat er werd goedgekeurd. Er wordt vaak geen enkel gevolg meer gegeven aan het mobiliteitsplan.

Ze hechten geen belang meer aan het mobiliteitsplan en stappen ervan af wanneer infrastructuur wordt gerealiseerd. Van structurele verbanden met andere gemeenten is helemaal geen sprake.

Men gaat er nog veel te veel van uit dat de kennis zich allemaal aan de top bevindt terwijl gemeenten over een grote terreinkennis beschikken. De verschillende niveaus moeten echt samenwerken. Men hoort al eens dat gemeentelijke wegbeheerders niet samenwerken. Op een weg die door verschillende gemeenten loopt, verandert de maximumsnelheid vaak. Op gewestelijk niveau stellen we net hetzelfde vast aan de districtsgrenzen.

Aan de zogenaamde gebiedsgerichte samenwerking schort een en ander. We moeten het onderscheid maken tussen twee fases: de structurele en de incidentele. Structureel overleg kan leiden tot vaste regels die over de gemeentegrens gelden. Bij wegenwerken, ongevallen, manifestaties enzovoort wordt het verkeer omgeleid op ongeschikte wegen. De gevolgen

zijn meestal voor de buurgemeente. Op die manier veroorzaakt men structureel sluipverkeer want na de wegenwerken, het ongeval of de manifestatie blijft men vaak gebruik maken van deze ongeschikte wegen.

Een mogelijke remedie is een degelijke wegencategorisering die niet stopt aan de gemeentegrens in combinatie met een voertuigencategorisering. Nu merken we bijvoorbeeld vaak hoe grote voertuigen gebruik maken van smalle wegen. Dat probleem zal blijven bestaan zo lang er geen specifieke aanpak afgesproken wordt in ons verkeersreglement. Je hoort wel eens dat de gps tot sluipverkeer leidt. Sluipverkeer was er reeds voor de gps bestond. Al kan de gps het sluipverkeer in de hand werken tenzij men er een aantal noodzakelijke elementen aan toevoegt om dat te voorkomen.

Samenhang, verband en hiërarchie tussen diverse plannen creëren is een essentieel punt. Ruimtelijke plannen, milieuplannen en socio-economische plannen los van elkaar opmaken zal ervoor zorgen dat de mobiliteit lijdt onder de nadelen van die afzonderlijke plannen. Het mobiliteitsplan zal problemen doen ontstaan, die we op een ander planningsniveau moeten oplossen.

Om alle gemeenten te overtuigen mee te werken aan mobiliteitsplannen moeten we voor een win-winsituatie zorgen. In 2007 verschuift de voogdij over de aanvullende verkeersreglementen van het federale naar het Vlaamse niveau. Nemen we hetzelfde slechte model over of schaffen we voorbeelden van nutteloze voogdij onder bepaalde voorwaarden af? De overheid moet zich daar dringend over beraden. De kwaliteit van de mobiliteitsplannen kan een waarde-meter zijn in deze context. Ik vergelijk dat graag met de ontvoogding op het vlak van de ruimtelijke planning. Waarom moet de Vlaamse overheid voogdij uitoefenen over het reglement voor de blauwe zone? Voorwaarde is wel dat het binnen het wettelijke kader geregeld wordt.

Alles staat of valt met het draagvlak. Een rondzendbrief bepaalt dat elke gemeente een mobiliteitscommissie moet samenstellen. In sommige gemeenten is dat niet gebeurd. Over verschillende regeerperioden plannen kan alleen mits er voor een draagvlak gezorgd wordt op beleidsniveau.

In geen enkel mobiliteitsplan vind ik een sensibiliserings- of communicatiestrategie terug. De communi-

catie met de burger moet grondig voorbereid worden. Mobiliteitsplannen zonder uitvoeringsplan of financieringsplan zijn zinloos.

Er is al veel gezegd over de vervoersregio. Ik heb daar twee bedenkingen bij. Wij mogen niet uit het oog verliezen dat wij een doorvoerland zijn. Daarnaast kampen we met het probleem van het grote aantal vervoersrelaties in Brussel. Voor een aantal vervoersmodi kan dat vlot georganiseerd worden. Het openbaar vervoer bestaat bijvoorbeeld uit stadsregio's en streekvervoer. Moeten we voor het openbaar vervoer met een vervoersregio werken met dezelfde tariefstructuur als het stadsverkeer? Het openbare streekvervoer is heel duur in vergelijking met de stad, al is de situatie sterk verbeterd.

Ik wil enkele voorstellen doen om de verkeersveiligheid te verhogen. Veiligheid en leefbaarheid moeten de belangrijkste prioriteiten zijn van om het even welk mobiliteitsplan. Wie in zijn mobiliteitsplan in de eerste plaats een betere doorstroming beoogt en daarna pas nagaat hoe de veiligheid aangepakt moet worden, zit met een probleem.

Snelheid speelt een essentiële rol in het veiligheidsbeleid. Dat houdt verband met de wegencategorisering om sluipverkeer te vermijden. Sluipverkeer is erop gericht de reisafstand in te korten. Het toenemende gebruik van de gps zal dat nog doen toenemen. De overheid zal daarin een sturende rol moeten spelen. Ze moet de wegen categoriseren rekening houdend met de kwaliteit van het wegennet en van het wonen. Ik ben ervan overtuigd dat we over tien jaar niet meer om het even waar mogen rijden. Het goederenvervoer zal een bepaalde route moeten volgen. We zullen daarbij gebruik maken van allerlei elektronische systemen eventueel in combinatie met een kilometerheffing. Die heffing zal variëren volgens plaats en tijdstip. Oostenrijk, Zwitserland en Duitsland werken nu al aan één systeem voor het goederentransport. Ik heb de indruk dat Vlaanderen te afwachtend handelt. Wie de kilometerheffing probeert af te houden, wordt er vroeg of laat toch mee geconfronteerd. Maar dan wel op een wijze die misschien ongewenst is.

Men moet dit beginnen voorbereiden. Kilometerheffing komt er hoe dan ook aan en is een zeer degelijk element voor de geleiding van het verkeer.

Op verschillende beleidsniveaus mangelt het wat aan kennis over de aanleg van wegen. Men gaat die niet op korte termijn kunnen invullen. Ik stel voor

het Angelsaksische systeem toe te passen van ‘road safety audits’ voor de (her)aanleg van een weg, die men uitvoert van bij de start van het project. Dat is een zeer handzaam element om de kwaliteit en de veiligheid van de wegen te verbeteren. De audits worden meestal uitgevoerd door onafhankelijke experts die los staan van de administratie. Of dat hier door studiebureaus moet gebeuren, laat ik in het midden. Ik veronderstel dat men zeer veel buitenlanders zal moeten inhuren. Maar het is in elk geval een middel om de klik te maken binnen ons veiligheidsbeleid.

Het is fout om een mobiliteitsplan te maken dat enkel richtinggevend is. Ik zou pleiten voor het ruimtelijke model, met richtinggevende en bindende elementen, zodat men over een legislatuur heen kan werken. Nu worden veel mobiliteitsplannen gemaakt die achteraf niet worden uitgevoerd omdat men de uitvoering niet kan afdwingen en omdat veel andere beleidsdomeinen veel sterker zijn en de bepalingen van het mobiliteitsplan daardoor gewoon wegdrukken. Een louter richtinggevend mobiliteitsplan geeft de burger ook geen afdwingbare rechten. Dat maakt het plan ongebruikbaar.

IV.2. Vragenronde

De heer Eloi Glorieux: We hebben recent een hoorzitting gehouden over ongevalregistratie: die verloopt in Vlaanderen niet zo vlot. Aan welk systeem denkt u?

De heer Johan De Mol: In Zweden brengt men ziekenhuisgegevens en politieregistratie bij elkaar. Enkele jaren geleden dekte men 40 percent van het Zweedse grondgebied. Voor honderd gewonden in het ziekenhuis registreerde men vijftig gewonden bij de politie. Ik denk niet dat onze cijfers beter zijn. We kunnen twee dingen doen. We kunnen een volledige registratie nemen, waarbij we niet eens weten welke weggebruikers goed of weinig vertegenwoordigd zijn. Of we kunnen specifieke groepen onderzoeken. Indertijd hebben we samen met Langzaam Verkeer en de diensten van Quackelbeen een onderzoek uitgevoerd bij 5000 tot 6000 studenten uit de eerste kandidatuur. Daarvan waren er 2600 sinds hun twaalfde bij ongevallen betrokken geweest. Uit dat onderzoek bleek dat er in 38 percent van wat men statistisch aangeeft als zware ongevallen, nooit een politieregistratie gebeurd was. We hebben dus zeer weinig concrete cijfers, niet alleen over de totale aantallen maar ook over de specifieke groepen.

De heer Jan Peumans: Er is het probleem van de leesbaarheid van de weg in Vlaanderen: waarom wordt een drievaksbaan in Limburg anders ingericht dan in Vlaams-Brabant? Waarom legt men nog altijd kruispunten aan waarvan men op voorhand weet dat men zich daar dood rijdt? We hebben in Vlaanderen ook een grote variëteit aan ronde punten. Onze administratie slaagt er blijkbaar niet in om een eenvormig systeem in te voeren.

De heer Johan De Mol: De provinciale baronieën hebben blijkbaar opnieuw zeer veel macht, die niet altijd overeenkomt met kennis. Er bestaan bijvoorbeeld zeer degelijke vademecums voor de fiets maar die worden nog altijd niet toegepast, ook niet bij de heraanleg van wegen. Men denkt niet na over verkeersveiligheid. Dat vergt een zeer gedetailleerde benadering van de wegstructuur: zeer kleine wijzigingen kunnen de onveiligheid van de weg immers drastisch verhogen. Doe die kennis op door een ‘road safety audit’.

De heer Jan Peumans: Bijna alle projecten worden toch op basis van mobiliteitsconvenants uitgevoerd?

De heer Johan De Mol: Ja. Er zijn ook auditcommissies. Sommige projecten worden daar ter sprake gebracht, andere niet of pas op het laatste moment.

De heer Jan Peumans: Zou dat niet de eerste stap van de minister moeten zijn: in het kader van dit soort van decreetale aanpak ervoor te zorgen dat iedereen op een lijn gaat staan? U wijst op alle elementen die te maken hebben met snelheid maar ook categorisering van wegen is belangrijk.

De heer Johan De Mol: Hier spelen minimaal twee bevoegdheden: infrastructuur en mobiliteit. Als men die ontkoppelt, ontstaat niet meteen de meest gunstige situatie. Of de minister die infrastructuur onder zijn bevoegdheid heeft, vat heeft op zijn baronieën, weet ik niet – ik heb de indruk van niet. Een evaluatie van de verschillende provinciale diensten lijkt me wel zinvol. Daarbij moet men een aantal accenten leggen, onder meer op verkeersveiligheid. Infrastructuur is zeer belangrijk voor veiligheid. Ik heb inderdaad de indruk dat die niet altijd naar behoren wordt ingevuld.

De heer Flor Koninckx: Hoe ziet u de kilometerhefving? Moeten wij ons aansluiten bij de landen die op dat vlak al ver gevorderd zijn of moeten we daar

alleen mee starten, met bijvoorbeeld Nederland of Luxemburg?

De heer Johan De Mol: In Nederland kondigt men bij het begin van elke legislatuur een kilometerheffing aan maar bij de verkiezingen komt ze er niet meer. Er bestaat een koudwatervrees. Landen die proactief zijn, zullen er veel beter voor staan. Zoals het momenteel loopt, kan men de milieuaspecten van een aantal zaken gewoon niet beheersen. Er moet een andere invulling van mobiliteit komen. Zomaar rijden waar men wil en met alle mogelijke soorten van wagens, is niet erg wenselijk om andere doelstellingen te bereiken. Het Duitse systeem is een aanzet om veel verder te gaan. Men moet nu dringend de beleidsvoorbereiding in gang zetten. Maar als men het woord ‘kilometerheffing’ hoort, gaat men al steigeren. De vraag is: hoe lang kan men ze nog wegduwen?

De heer Jan Peumans: Op dit moment bestaat er eigenlijk maar één niveau van mobiliteitsplan: het gemeentelijke. Veel gemeentes weten bovendien niet goed wat ze ermee moeten doen. De praktijk is: als een gemeente een fietspad wil aanleggen op een rond punt, moet ze een mobiliteitsplan hebben omdat ze anders geen module kan onderschrijven. Het onderschrijven van een module creëert dan weer heel wat ellende met het aankoopcomité, Aquafin, VMM enzovoort. Wij hebben een zeer degelijk ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, het Vlaams Parlement heeft een resolutie goedgekeurd en sindsdien heerst het grote stilzwijgen. Zelfs in de beleidsnota's wordt niet meer naar dat ontwerp verwezen. Er moet een mobiliteitsplan komen met een aantal bindende bepalingen.

Verder is een regionale aanpak beter dan lokale mobiliteitsplannen die in de kast eindigen. Bij de lokale structuurplannen heeft men dat verschijnsel niet omdat ze bindende bepalingen bevatten.

De heer Johan De Mol: Het mobiliteitsplan Vlaanderen is een prachtige encyclopedie. Maar als men de verschillende scenario's vergelijkt, dan stelt men vast dat ze hetzelfde aantal wegenprojecten voorstellen. Dat kan toch niet? Het toont wel duidelijk aan dat inzake de infrastructuur het zwaartepunt ligt in het mobiliteitsplan. Andere oplossingen worden wel-

iswaar zeer degelijk aangegeven maar blijven zonder uitvoeringswaarde.

De verslaggever,

Jan PEUMANS

De voorzitter,

Marc VAN DEN ABELEN