

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



Zitting 2005-2006

30 januari 2006

GEDACHTEWISSELING

**over het Pendelplan
met mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit,
Sociale Economie en Gelijke Kansen**

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 Herman Lauwers, 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, Flor Koninckx, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen	4
II. Bespreking	6

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op verzoek van een aantal commissieleden een gedachtewisseling met minister Kathleen Van Brempt over het Pendelplan. Deze bespreking vond plaats op dinsdag 24 januari 2006.

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW KATHLEEN VAN BREMPT, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, SOCIALE ECONOMIE EN GELIJKE KANSEN

Minister *Kathleen Van Brempt* licht de pijlers van het Pendelplan toe. Elke dag nemen 2,5 miljoen Vlamingen een of ander vervoermiddel om naar het werk te gaan. Zeventig procent daarvan doet dat met de wagen, slechts 4 procent als passagier. Tussen 6u30 en 9u30 beslaat het woon-werkverkeer 55 procent van het autoverkeer op de weg. In het woon-werkverkeer is de auto het dominante vervoersmiddel. Dat blijkt ook uit de modal split.

De minister geeft een aantal belangrijke redenen voor de opmaak van een Pendelplan. Er is vooreerst een economische reden. De files kosten Vlaanderen jaarlijks 5,4 miljoen verliesuren. Een tweede belangrijke reden is de toegang tot de arbeidsmarkt. Vandaag heeft nog altijd een op de vijf gezinnen geen auto. In het kader van het meerbanenplan werd vorige week overigens 1,5 miljoen euro extra uitgetrokken voor het Pendelfonds. Daarnaast is er het welzijn van werknemers. Binnen de arbeidsongevallen zijn de ongevallen van en naar het werk zeer belangrijk: er zijn per jaar 80 dodelijke arbeidsongevallen in het verkeer. Minstens even belangrijk is tot slot de vrijwaring van het milieu. De milieukosten van het personenvervoer liepen in 2002 op tot 892 miljoen euro.

Vervolgens staat de minister stil bij de algemene uitgangspunten van het Pendelplan. Eén van de belangrijkste is de gedeelde verantwoordelijkheid. Het Pendelplan heeft de duidelijke doelstelling om het aandeel van de wagen in het woon-werkverkeer te verlagen naar 60 procent. Dat is bijzonder ambitieus en de minister is er zich van bewust dat dit niet gehaald wordt als niet ook andere partners dan de Vlaamse Regering hun verantwoordelijkheid opnemen. Ook de provinciale en de lokale overheden hebben een belangrijke verantwoordelijkheid. De sociale

partners zijn zowel een partner als een verantwoordelijke in dit plan.

Er moet ook een draagvlak zijn op het terrein. Vandaar dat er heel wat aandacht gaat naar maatwerk. De minister wil heel wat concrete zaken realiseren op het terrein en opnieuw komt daar de rol van het middenveld en van andere overheden naar voor.

Een geïntegreerde aanpak is ook in het kader van het woon-werkverkeer bijzonder belangrijk. Een aantal oplossingen zijn nodig vanuit het mobiliteitsbeleid maar ook vanuit een arbeidsmarktbeleid, vanuit organisatiedenken, vanuit regelgeving, vanuit sensibilisatie.

Vanuit het Pendelplan wil de minister inzetten op het zoeken naar maatwerk en creatieve oplossingen. Daar wil ze vooral ook innovatie bij betrekken.

De maatregelen van het Pendelplan kunnen onder vier grote noemers worden onderverdeeld: de ondersteuning aan bedrijven, het pendelen op maat, duurzamer pendelen en het werken aan een groter draagvlak.

Er zijn vandaag heel wat actoren op het werkveld inzake het woon-werkverkeer. Maar er wordt vaak te weinig samengewerkt. Daarom komt er tegen 2007 één mobiliteitspunt per provincie. Dat is er vooral op gericht om De Lijn en de provincies actief te doen samenwerken. Beide hebben immers heel terechte ambities op het vlak van mobiliteit en het woon-werkverkeer. De provincie heeft mobiliteit als een belangrijke taak gekregen in het kerntakendebat. De Lijn wil een mobiliteitsmanager zijn en een regisseur op het vlak van woon-werkverkeer. Door hen samen te brengen in het mobiliteitspunt en hen een heel duidelijke doelstelling en opdracht te geven, zullen er op het terrein resultaten geboekt worden. Het mobiliteitspunt moet een coördinerende rol opnemen voor initiatieven in verband met het woon-werkverkeer, de initiatieven bundelen en op die manier een heel professionele ondersteuning bieden aan bedrijven die op zoek gaan naar oplossingen. Daarnaast zal het mobiliteitspunt ook op zoek moeten gaan naar echte oplossingen op het terrein. Het zal daarbij bedrijven moeten ondersteunen in bijvoorbeeld het ontwikkelen van bedrijfsvervoerplannen, het vormen van mobiliteitsverantwoordelijken, het promoten van duurzame vervoersmodi en het coördineren van woon-werkinitiatieven. De minister wil ook een duidelijk regelgevend kader omtrent mobiliteit bie-

den, in nauw overleg met het Vlaams Parlement. Ze wil onder meer werken aan een mobiliteitseffecten-rapportage. In het verleden zijn er nogal wat fouten gemaakt in het locatiebeleid: er werd wel gewerkt aan meer bedrijventerreinen maar al te vaak komt mobiliteit daarbij niet of nauwelijks ter sprake. Er zal ook gewerkt worden aan het verankeren van de planningsprocedure in Vlaanderen en aan meetinstrumenten om het pendelverkeer beter op te volgen.

Het Pendelplan wil ten tweede ook werken aan een aantal initiatieven die te maken hebben met pendelen op maat. Het eerste initiatief is de oprichting van een Pendelfonds. Vandaag zit daar al 8 miljoen euro in. Dat wordt nu aangevuld met de middelen van het meerbanenplan, 1,5 miljoen euro. De doelstelling is om een tiental grote projecten op het terrein te realiseren. Het eerste, een voorbeeldproject voor Vlaanderen, is vorige week voorgesteld: het Skaldenpark in Gent. Daarin zitten de ondersteuning van pendelverkeer voor de ontsluiting van bedrijventerreinen in het Gentse havengebied en een aantal initiatieven die te maken hebben met fietsvervoer. Het Pendelfonds moet het vooral mogelijk maken om pilootprojecten op maat te ontwikkelen. Heel vaak wordt naar De Lijn gekeken maar die biedt niet altijd een oplossing op maat. In het project Skaldenpark wordt de link gelegd tussen pendelvervoer en sociale economie.

De financiële middelen die voorhanden zijn voor het convenantbeleid zullen bij voorrang worden ingezet voor het woon-werkverkeer. De nieuwigheid zal er ook in bestaan dat convenants zullen kunnen worden afgesloten tussen de Vlaamse overheid en bedrijven en bedrijventerreinen. Dat vindt de minister ontzettend belangrijk omdat ook hier weer de idee van de gedeelde verantwoordelijkheid speelt. Op de terechte vragen om een bedrijventerrein beter te ontsluiten, om er bijvoorbeeld te zorgen voor veilige fietsvoorzieningen, moet prioritair worden ingezet. Maar de Vlaamse overheid kan daar wel wat voor in ruil vragen, bijvoorbeeld het ontwikkelen van een bedrijfsvervoerplan of ervoor zorgen dat er in een fietsvergoeding wordt voorzien of dat er douches zijn voor de werknemers. In het kader van de herziening van het convenantbeleid zal de minister er in 2006 dus voor zorgen dat convenants ook voor bedrijven en bedrijventerreinen worden opengesteld.

In het kader van pendelen op maat zullen de vrije busbanen bovendien worden opengesteld voor het collectieve bedrijfsvervoer. De minister zal daarvoor een protocol opstellen. Het zijn de gemeenten die dat

protocol moeten afsluiten. Het succes van de maatregel hangt immers af van een goede handhaving en daar moeten de lokale overheden voor zorgen.

‘Duurzamer pendelen’ betreft een aantal initiatieven die alternatieve vervoersmodi stimuleren. Dertig procent van de mensen woont op minder dan 5 kilometer van het werk: voor hen is de fiets het vervoermiddel bij uitstek. Daarom moet het Vlaamse mobiliteitsbeleid meer geënt worden op fietsen in het kader van het woon-werkverkeer. De minister zal werken aan meer fietsenstallingen, de aanleg en een beter onderhoud van fietspaden en het verder stimuleren van fietsvriendelijke initiatieven.

De middelen die in het kader van het netmanagement uitgetrokken zijn om de missing links in het openbaar vervoer weg te werken, zullen bij voorrang gebruikt worden voor het woon-werkverkeer. De diverse plannen – Pegasus, Spartacus, Start en het nieuwe plan voor West-Vlaanderen – zullen verder ingevuld worden. Daarnaast wil de minister, ook in het kader van het zonet geschetste convenantbeleid, het netmanagement gebruiken om op vraag van bedrijven en bedrijventerreinen openbaar vervoer in te leggen.

De minister wil ook het carpoolen en autodelen ondersteunen en verder ontwikkelen. Ze hecht daar veel belang aan maar het zal niet gemakkelijk zijn om ter zake een beleid te ontwikkelen. Ze noemt het vrij absurd dat een heel groot deel van het woon-werkverkeer met de wagen gebeurt en dat bovendien het merendeel van die chauffeurs ook helemaal alleen in die wagen zit. Op die manier wordt onze wegeninfrastructuur bijzonder inefficiënt gebruikt. De doelstelling moet zijn om de auto meer te laten delen. Dat kan door autodeelprojecten. Die staan nog in de kinderschoenen maar worden sterk ondersteund vanuit het Vlaams mobiliteitsbeleid. Maar de minister wil veel verder gaan: in het kader van het Pendelplan zal ze onder meer initiatieven nemen rond carpoolparkings. Ze zal ook een onderzoek opstarten naar de wenselijkheid van carpoolstroken en hoe die vorm moeten krijgen.

Ook anders werken is een onderdeel van duurzamer pendelen. De minister gelooft dat telewerken voor een deel van het woon-werkverkeer een oplossing kan bieden. Er wordt een interministerieel comité opgezet tussen het federale niveau en de gewesten. Er zijn immers nog altijd een aantal juridische hinderpalen die moeten worden weggenomen en de federale minister van werk heeft zich daartoe verbonden.

Uiteraard zal minister Van Brempt de initiatieven die vandaag genomen worden voor het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap actief verder ondersteunen. Ze start een studie om na te gaan wat de impact van telewerken kan zijn op het verkeer in Vlaanderen.

De vierde grote noemer van het Pendelplan is ‘Een groter draagvlak’. Daar is de doelstelling om vooral wat er vandaag bestaat inzake sensibilisatie, educatie en expertise verder te ontwikkelen in het kader van het woon-werkverkeer. De minister denkt aan een opleidingsaanbod. Het huidige aanbod zal worden geëvalueerd en geïntegreerd in een overkoepelende opleiding voor mobiliteitscoördinatoren. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) heeft een dvd gemaakt, als start van een goed educatiepakket.

Minister Van Brempt besluit dat het woon-werkverkeer er moet op gericht zijn om iedereen mobiel te maken. Dat moet op een veilige manier gebeuren. Het moet betaalbaar zijn voor werkgevers, werknemers en de overheid en het mag absoluut niet ten koste gaan van de kwaliteit van de omgeving. Dat is een bijzonder ambitieuze doelstelling. De minister wil het aandeel van het solo-autoverkeer doen dalen naar 60 procent, onder meer door het aandeel van de fiets, het openbaar vervoer en het carpoolen te doen stijgen.

De minister benadrukt nog eens de eerste realisatie: het Skaldenpark Gent. Dat is een mooi voorbeeld van een heel goede samenwerking tussen de Vlaamse overheid – met de middelen van het Pendelfonds – en de stad Gent, de provincie Oost-Vlaanderen en het bedrijventerrein zelf. Er is een Sociaal Mobiliteitsbedrijf opgericht, dat de verregaande ambitie heeft om op het niveau van de stad Gent het woon-werkverkeer hoog op de politieke agenda te zetten. De huidige projectbegroting bedraagt 3,7 miljoen euro, waarvan 1,9 miljoen uit het Pendelfonds, maar dat gespreid over vier jaar.

II. BESPREKING

Tussenkoms van mevrouw Agnes Bruyninckx

Mevrouw Agnes Bruyninckx steunt de basisdoelstelling om het aandeel van het woonwerkverkeer van het openbaar vervoer te doen stijgen van 15 naar 20 procent en om het aandeel van het autoverkeer te doen dalen van 70 naar 60 procent. De middelen voor basismobiliteit en netmanagement en PPS zullen niet volstaan om deze doelstellingen te halen. Het Pendelplan gaat in belangrijke mate over bedrijfsvervoer.

Zonder medewerking van grote bedrijven en sociale partners kunnen de problemen niet worden opgelost. In de eerste plaats moet de mentaliteit gewijzigd worden. De spreekster vraagt hoe de minister de grote bedrijven zal overtuigen samen personeelsvervoer te organiseren. Zal het Pendelfonds soelaas bieden?

Mevrouw Agnes Bruyninckx merkt op dat ondanks de Mobidesk-werking van het West-Vlaamse provinciebestuur de bedrijfsvervoerplannen maar moeilijk van de grond komen. Mobidesk voert mobiscans uit. Het effect ervan blijft beperkt tot verdienstelijke maatregelen met een beperkt effect. De provinciale mobiliteitsexperten stellen dat bedrijven de maatregelen voorgesteld door een mobiscans maar uitvoeren als ze er onmiddellijk baat bij hebben. Volgens de spreekster heeft de heer Jan Peumans tijdens de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit opgemerkt dat de meeste bedrijfsvervoerplannen mislukt zijn. De Lijn wordt vaak voor voldongen feiten gesteld omdat men vooraf geen duidelijk beeld heeft van de vervoersstromen. Pas nadat de bedrijfszone is aangelegd, wordt De Lijn om extra busbediening gevraagd.

Voor de ontsluiting van bedrijventerreinen is volgens mevrouw Agnes Bruyninckx atypisch vervoer nodig tijdens de piekmomenten. In Gent wordt het Skaldenpark ontsloten door middel van alternatief openbaar vervoer. Het mobiliteitsproject Max Mobiel is op maat van deze bedrijvenzone. De spreekster hoopt dat dit project vruchten afwerpt. Een uitzendbusproject in de haven van Zeebrugge is vorig jaar mislukt. Het project Max Mobiel omvat een verhuurdienst voor fietsen aan het station Gent-Sint-Pieters.

Mevrouw Agnes Bruyninckx vraagt hoe ver het staat met de realisatie van een structureel samenwerkingsverband tussen de provincies en het Vlaams Gewest. In de toelichting bij het Pendelplan staat dat bedrijven met vragen over het woon-werkverkeer terecht kunnen in de provinciale mobiliteitswinkel. Ze heeft het gevoel dat de provinciale Mobidesk zal worden geïntegreerd in de mobiliteitswinkels. Er staat immers letterlijk: “Binnen de mobiliteitswinkel legt Mobidesk de contacten met de bedrijfswereld en kijkt na met welke problematiek het bedrijfsleven kampt op het vlak van duurzame mobiliteit”. Ze vraagt of de werking van Mobidesk – financieel gesteund door de Vlaamse overheid maar autonoom werkend – zal verdwijnen. Zijn de provinciebesturen daarover al geraadpleegd?

In het hoofdstuk over de fiets gaat men op heel summier wijze in op de mogelijkheden van het fietsfonds.

De spreekster heeft vernomen dat er problemen zijn door het gebrek aan eenvormigheid tussen de vijf verschillende provinciale subsidiereglementen voor fietsinvesteringen. Ze vraagt of men gebruik zal maken van het een-euro-voor-een-euro-systeem. Toerisme Vlaanderen werkt eveneens aan een recreatief fietsplan en een fietsfonds. Mevrouw Bruyninckx wijst erop dat beide instanties afspraken zullen moeten maken.

Mevrouw Bruyninckx merkt op dat het aantal aansluitingen bij carpooling stabiel blijft: dertig procent is bereid te carpoolen. Omdat ze het belangrijk vindt dat het gebruik van de carpooling in kaart wordt gebracht, vraagt de spreekster wanneer ze de eerste gegevens mag verwachten. Er mogen pas nieuwe carpoolsites aangelegd worden als er behoefte is.

Carpoolstroken of HOV-lanes zijn volgens mevrouw Agnes Bruyninckx een heel ingrijpende maatregel. In de Verenigde Staten heeft men al HOV-lanes aangelegd. In Europa zijn er niet veel voorbeelden van. Carpoolstroken aanleggen zonder begeleidende (fiscale) maatregelen en een flankerend handhavingsbeleid is onverantwoord.

Eind 2001 heeft de federale regering de mogelijkheid gecreëerd om carpoolstroken aan te leggen. Onder het verkeersbord C5 “Verboden voor voertuigen met meer dan twee wielen” kan het bordje “Uitgezonderd drie plus” aangebracht worden. Op die manier wordt de grootste groep van carpoolers uitgesloten omdat de meeste met zijn tweeën in de wagen zitten. Volgens de spreekster is CD&V voorstander van dergelijke carpoolstroken. Ze verwijst naar de met redenen omklede motie van 19 februari 2002 ingediend door de heren Caluwé en Decaluwe. Zij vragen te onderzoeken hoe nuttig carpoolstroken zijn door middel van een experiment. Mevrouw Bruyninckx wil weten of men overweegt zo’n experiment te starten. Is de meerderheid het op dit punt eens met elkaar?

Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw Annick De Ridder stelt dat de voorliggende nota een aantal punten bevat die zij toejuicht. Ze wil ook enkele opmerkingen maken.

Het uitgangspunt van het Pendelplan is dat het autoaandeel in het woon-werkverkeer moet dalen van 70 naar 60 procent. De VLD wil echter de reistijd tus-

sen woon en werk minimaliseren. De VLD vindt de vraag hoe men zich naar het werk begeeft minder belangrijk. De VLD wil een algemene oplossing voor het mobiliteitsprobleem ongeacht het voertuig waarin men zich verplaatst. Het Pendelplan schuift de auto en het openbaar vervoer als concurrenten naar voren. Aandacht voor intermodaliteit vindt mevrouw De Ridder belangrijker. Er moet worden nagegaan hoe de verschillende modi op elkaar afgestemd kunnen worden.

Het Pendelplan behandelt heel wat zaken die niet onder de bevoegdheid van minister Van Brempt vallen. Veel van de voorgestelde maatregelen hebben maar kans op slagen als de andere overheden bereid zijn mee te werken. De spreekster vraagt of men niet beter werk had gemaakt van een volwaardig samenwerkingsakkoord tussen de verschillende niveaus. Ze vreest dat het Pendelplan vrijblijvend is.

Mevrouw De Ridder vraagt of dit Pendelplan het standpunt van de hele Vlaamse Regering weergeeft. De Vlaamse Regering heeft minister Van Brempt opdracht gegeven het Pendelplan dieper uit te werken. Voor elk afzonderlijk punt moeten de regeringspartijen nog tot een akkoord komen. De spreekster kan zich niet inbeelden dat er een akkoord is over het hoofdstuk over de Ruimtelijke Ordening.

Mevrouw De Ridder vindt het jammer dat in het Pendelplan geen aandacht wordt besteed aan maatregelen om de doorstroming van het autoverkeer te stimuleren. Het autoverkeer krijgt enkel aandacht in het hoofdstuk over carpoolen. De VLD vindt dat men zo niet tot een algemene benadering komt.

Het Pendelplan plant een netwerk van provinciale mobiliteitswinkels. De Lijn moet de Vlaamse mobiliteitsmanager worden. Mobiliteitsconsulenten zullen zoeken naar oplossingen voor het bedrijfsleven. De Lijn zal de behoeften zelf proberen te bevredigen. De spreekster vraagt of dat niet ingaat tegen de Europese visie. Europa wil een duidelijk onderscheid tussen regisseur en operator.

Binnen het netmanagement is mevrouw De Ridder ingenomen met het uitgangspunt. Men gaat uit van de vraag in plaats van het aanbod. Er is echter nog geen registratiesysteem. De minister zegt dat 60 miljoen euro te veel is. Voor de spreekster is een registratiesysteem voor elk bedrijf onontbeerlijk. Elk bedrijf hoort zijn prestaties consequent te meten. Omdat de overheid dat van elk privaat bedrijf verwacht, mogen

overheidsbedrijven niet achter blijven. Mevrouw De Ridder benadrukt dat daarvoor onmiddellijk middelen vrijgemaakt moeten worden binnen het bestaande budget.

Mevrouw De Ridder is tevreden met het voornemen van minister Van Brempt om carpoolen te stimuleren. Het is evident dat men probeert om zoveel mogelijk mensen in één wagen te krijgen. Ze verzet zich wel tegen de aanleg van carpoolstroken. Ze vraagt waarom carpools en autodelers geen gebruik mogen maken van de vrije busstroken.

In het plan heeft men het ook over ruimtelijke stimuli. Zo wil het plan het aantal parkings op bedrijventerreinen beperken. Mevrouw De Ridder vindt dat een gevaarlijk idee. Bedrijven moeten hun werknemers ertoe aanzetten gebruik te maken van het openbaar vervoer. Ze wijst erop dat minister Van Brempt daarover in overleg zal moeten treden met de VLD-ministers.

Het Pendelplan kiest voor de fietser en probeert straten minder makkelijk toegankelijk te maken voor auto's. Omdat er vaak parallelle wegen zijn, vraagt mevrouw De Ridder om de ene weg voor de fietsers te reserveren en de ander voor de auto's.

Carpoolparkings aanleggen kan volgens de spreker pas nadat de parkingsituatie is geëvalueerd. Succesvolle parkings moeten blijven bestaan. Leegstaande moeten verdwijnen ook al is dat duurder dan gewoon laten liggen. Leegstaande parkings maken een verkeerde indruk op de bevolking.

Mevrouw De Ridder is voorstander van telewerken. Glijdende uren zijn een mogelijke oplossing voor het fileprobleem. Het Pendelplan stelt dat één derde van de werknemers ervan overtuigd is dat het werk van vijf dagen op vier kan gebeuren dankzij telewerk. De spreker vindt dat een verkeerde benadering. De werkgever wil dat elke werknemer die vijf dagen werkt ook vijf dagen werk verzet.

Mevrouw De Ridder vraagt wie deel uitmaakt van het Pendelfonds. Hoe worden de leden van het Pendelfonds benoemd? Op basis van welke criteria worden projecten geselecteerd?

Tussenkoms van de heer Frans Peeters

De heer *Frans Peeters* juicht de uitgangspunten en doelstellingen van het Pendelplan toe. Hij wil tegelijk enkele bedenkingen formuleren.

Het Pendelplan is een conceptnota die verschillende beleidsdomeinen omvat. De Vlaamse Regering heeft beslist een en ander verder uit te werken en te bestuderen om later concrete acties op het getouw te zetten.

Het woon-werkverkeer efficiënter laten verlopen, is volgens de heer Peeters een belangrijke mobiliteitsdoelstelling. Omdat het plan verschillende beleidsdomeinen behandelt, zijn diverse ministers betrokken bij dit plan. Zonder goede afspraken zal het bij beleidsintenties blijven.

De provinciale mobiliteitswinkel zal volgens de heer Peeters leiden tot samenwerking tussen Mobidesk, de provincies en De Lijn. Het Pendelfonds zorgt voor de financiering. De spreker vraagt of de provincies ook een bijdrage zullen leveren. Zijn de provincies bereid financieel bij te dragen? Is daarover al overleg gepleegd?

Prioriteiten van het fietsbeleid zijn veilige en comfortabele fietsstallingen op strategische punten, fietsinfrastructuur uitbouwen aan de hand van module 13, fietspaden en bermen onderhouden enzovoort. Deze laatste opdracht zal mogelijks door de gemeenten uitgevoerd worden. Daarvoor zullen de convenants aangepast moeten worden. De heer Frans Peeters vermoedt dat de lokale besturen daarvoor financieel gecompenseerd zullen moeten worden. De spreker hoopt dat de reeds lang geplande evaluatie volgende maand tot resultaten zal leiden. De heer Peeters vraagt welke decretale initiatieven nodig zijn om gemeenten en ondernemingen te verplichten fietsstallingen te bouwen.

In verschillende regio's hebben gemeenten en industrieterreinen in overleg bedrijfsvervoerplannen opgesteld. Aan die plannen is grondig onderzoek voorafgegaan. Kan men zich op dezelfde studies baseren of dient men nieuwe studies op te maken?

De heer Peeters is het eens met wat mevrouw Annick De Ridder gezegd heeft over anders werken en mobiliteitsconvenants.

Hij vraagt wat het statuut is van het Pendelfonds. Wie heeft zitting in het Pendelfonds? Hoe verloopt het beheer van het Pendelfonds?

De heer Frans Peeters vindt dat bij de aanleg van een nieuw bedrijventerrein een mobiliteitseffectenrapport opgesteld moet worden. Hij waarschuwt voor ingewikkelde administratieve procedures. Zal dat mobiliteitseffectenrapport een deel zijn van de ont-

wikkeling van een bedrijventerrein? Wordt daarover overleg gepleegd met het departement Ruimtelijke Ordening?

Op het vlak van de toegankelijkheid wordt de lat volgens de heer Peeters heel hoog gelegd. Is dat haalbaar op korte termijn? Zal het bij een behoefteonderzoek en een stappenplan blijven?

Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke

De heer Joris Vandenbroucke ziet de voorstelling van het Pendelplan als het begin van een volgende revolutie in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Het decreet op de basismobiliteit zorgt voor een universeel Vlaams opstaprecht. Nu is het tijd dat het openbaar vervoer en de andere duurzame vervoersmodi als alternatief voor het autosolisme naar voren worden geschoven.

Het verwondert de heer Vandenbroucke dat er nog moet worden gediscussieerd over de uitgangspunten van het Pendelplan. Mevrouw De Ridder heeft erop gewezen dat het belangrijk is dat de reistijd tussen de werkgelegenheidscentra en economische polen aanvaardbaar wordt. Met welk vervoermiddel dit gebeurt, zou echter niet van belang zijn. De spreker wijst erop dat ook de VLD het Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft onderschreven. Daarin staan naast bereikbaarheid ook leefbaarheid en verkeersveiligheid centraal. De wagen is op deze laatste vlakken het minst duurzaam. De spreker vraagt zich af of mevrouw De Ridder het standpunt van de VLD vertolkt.

De spreker ondersteunt de integrale, vraaggestuurde aanpak van de minister, waarbij gestreefd wordt naar partnerschappen met de verschillende overheden, maar ook met bedrijven en organisaties. Dankzij het financieringsmechanisme van het Pendelfonds zal de Vlaamse overheid engagementen op maat moeten aangaan. Anderzijds worden bedrijven ook voor hun verantwoordelijkheid gesteld. In het verleden gebeurde dat wellicht te weinig. Daardoor bleven bedrijfsvervoerplannen te veel dode letter.

De spreker steunt ook de interdisciplinaire aanpak van de minister. Ook arbeidsorganisatie, locatiebeleid en de ontwikkeling van nieuwe beleidsinstrumenten komen aan bod. Onder meer de minister van Milieu zal moeten meestappen.

In de beleidsbrief van minister Peeters was er sprake van provinciale minderhinderloketten. De spreker vraagt of er een link mogelijk is met de provinciale mobiliteitswinkels.

De heer Vandenbroucke wil ook weten of er een opening werd gecreëerd voor het gebruik van vrije busbanen voor carpoolers.

De spreker stelt dat er weinig in het plan staat over de samenwerking met de NMBS. Dat is een gemiste kans voor de aanpak van de grote pendelstromen naar het centrum van het land. Er is nood aan projecten waarbij de NMBS meer betrokken wordt als partner. Als de NMBS niet volgt, heeft het weinig zin om meer te investeren in het aanbod van De Lijn. De heer Vandenbroucke vraagt in hoeverre er volgens de minister mogelijkheden van samenwerking zijn met de NMBS.

De heer Vandenbroucke verwijst naar een verslag van de kenniscel anders werken over telewerk. Daaruit blijkt dat het ontbreken van een degelijke regelgeving de voornaamste hinderpaal is voor telewerk. De spreker vraagt wat de timing is voor de verbetering van het telewerk.

Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux

De heer Eloi Glorieux sluit zich aan bij de eerste bemerkingen van de vorige spreker ten aanzien van de VLD. Hij stelt vast dat de milieukosten van het personenvervoer jaarlijks niet minder dan 892 miljoen euro bedragen. De spreker vraagt hoe zich dit verhoudt tot de opbrengsten uit het autoverkeer (taksen en dergelijke). De autosector daarentegen beweert dat de autosector uitgeperst wordt. Illustratief daarvoor waren de stickers van een citroen die uitgeperst wordt door de staat.

Tussenkoms van de heer Jan Peumans

De heer Jan Peumans betreurt dat de heer Dedeker niet aanwezig is en blijkbaar een debat via de kranten verkiest.

De heer Peumans is blij dat er een Pendelplan is, maar heeft toch enkele kritische opmerkingen. Hij vraagt hoe het overleg met de VVSG verlopen is. De gemeente krijgt immers een belangrijke rol in het verhaal.

Er zit een duidelijk tijdspad in het Pendelplan. Dat is positief volgens de heer Peumans. De spreker vraagt hoe het parlement kan controleren wat er van het plan in het jaar 2006 is uitgevoerd.

De heer Peumans merkt op dat heel wat maatregelen door de federale overheid moeten worden genomen. Het federale plan inzake duurzame ontwikkeling staat al vijf jaar in de steigers. Daarin staan er heel wat elementen die ook in dit plan aan bod komen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de fiscale stimuli. Een ander voorbeeld is het verkeersveiligheidsfonds. In het Pendelplan wordt daar spijtig genoeg niet naar verwezen.

De relatie met de NMBS is volgens de spreker oneindig veel belangrijker dan de fopspeenbevoegdheid van de provincies op het vlak van de mobiliteit. Toch staat er veel te weinig over in het Pendelplan. De impact van de Vlaamse overheid bij de NMBS is veel te beperkt. In het Pendelplan zou er ook aandacht moeten worden gewijd aan het Gewestelijk Expresnet (GEN) en het Brussel-Brabantnet.

De heer Peumans vindt de financiering via het Pendelfonds van één euro voor één euro positief. De vraag rijst wel hoever men kan gaan met het Pendelfonds. Indien het convenantsgeld naar het Pendelfonds zou worden overgeheveld, rijst de vraag hoe dit in verband kan worden gebracht met de bestaande mobiliteitsconvenants.

De heer Peumans heeft het gevoel dat met het Pendelplan afscheid wordt genomen van de bedrijfsvervoerplannen. De spreker wijst erop dat voorbeelden uit het buitenland aantonen dat bedrijfsvervoerplannen wel degelijk kunnen slagen als er voldoende aandacht wordt besteed aan continuïteit, medefinanciering enzovoort.

De minister wil tegen 2010 het aandeel van de wagen van 70 naar 60 procent brengen. De aandelen van de fiets en van het openbaar vervoer zouden van 15 tot 20 procent moeten worden opgedreven. De heer Peumans vindt deze doelstellingen zeer ambitieus. De middelen voor De Lijn van 2006 tot 2009 zijn bekend via de meerjarenbegroting. De spreker vraagt of de minister beseft hoeveel een verhoging van het aandeel van het openbaar vervoer van 15 tot 20 procent zou kosten. De spreker vraagt wat de rol is voor respectievelijk De Lijn en de NMBS bij de verhoging van het aandeel van het openbaar vervoer tot 20 procent. De heer Peumans vraagt hoe de minister tot de geciteerde cijfers is gekomen.

Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts

De heer *Pieter Huybrechts* geeft aan dat zijn fractie kritisch, maar niet negatief staat ten aanzien van het

Pendelplan. De spreker laat de opmerkingen van de heer Ansoms, die het plan te weinig en te laat vindt en van de heer Dedecker voor de rekening van deze sprekers.

De heer Huybrechts vindt het positief dat bedrijfsterreinen beter zullen worden bediend via het openbaar vervoer. De haven van Antwerpen kan bijvoorbeeld onmogelijk bereikt worden met het openbaar vervoer.

De spreker vraagt zich af of het nodig is om bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen een mobiliteitseffectenrapportering te verplichten. De procedure voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterreinen is zo al complex genoeg.

De heer Huybrechts vraagt zich af wie de maatregelen zal moeten betalen: de overheid, de bedrijven of de werknemers? In welke verhouding zal elk van deze groepen ertoe moeten bijdragen?

Het parlamentslid reageert op een opmerking van de heer Stijn Daniels van het Steunpunt Verkeersveiligheid. Hij vreest dat het aandeel van fiets en openbaar vervoer met het Pendelplan niet drastisch zal stijgen. Hij meent dat meer fietsen het aantal ongevallen zal verhogen, omdat de infrastructuur niet veilig genoeg is. De spreker vraagt de reactie van de minister.

Antwoorden van minister Kathleen Van Brempt en replieken van de leden

Minister *Kathleen Van Brempt* erkent dat het Pendelplan een plan, een conceptnota is. Men moet immers ergens beginnen. In het Vlaams mobiliteitsbeleid moet prioriteit worden gegeven aan het woonwerkverkeer. Bepaalde aangelegenheden behoren tot de bevoegdheid van de minister. Andere behoren tot de bevoegdheid van andere Vlaamse ministers. Nog andere aangelegenheden zijn federale bevoegdheden. Dit neemt niet weg dat Vlaanderen een visie moet ontwikkelen. Een aantal maatregelen zijn nog niet geconcretiseerd. Ze zullen gedurende de hele duur van deze regeerperiode worden uitgewerkt.

In 2006 zal er volgens de minister hard gewerkt worden aan overleg met de federale overheid. Indien een samenwerkingsakkoord zou zijn afgewacht, dan zou er nu nog geen Pendelplan kunnen voorliggen. Er zijn andere overheden nodig om resultaten te boeken.

De minister erkent dat er nog veel overleg nodig zal zijn voor de uitwerking van het plan, ook binnen de

Vlaamse Regering. De uitgangspunten worden echter door de voltallige regering gesteund.

De minister weet niet of ze de tien procent zal halen. Het gaat om een ambitieuze doelstelling. Ze geeft wel aan dat ze op deze tien procent mag afgerekend worden.

Het cijfer is gebaseerd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De minister is één procent ambitieuzer. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is de leidraad voor de hele Vlaamse Regering.

Het plan geeft aan dat de middelen prioritair naar het woon-werkverkeer zullen gaan. De minister merkt op dat ze op zoek is naar alternatieve financiering om een verdere uitbouw van het openbaar vervoer mogelijk te maken.

De minister geeft aan dat ook de reistijd een criterium zou kunnen zijn. Hierover zijn er echter geen precieze cijfers beschikbaar.

De minister is het er niet mee eens dat het onbelangrijk zou zijn om na te gaan hoe de verplaatsingen gebeuren. Een van de uitgangspunten van zowel het Pendelplan als het Mobiliteitsplan Vlaanderen, is de vrijwaring van het leefmilieu. Verplaatsingen moeten op een zo duurzaam mogelijke manier gebeuren. Wie voorstander is van het openbaar vervoer is niet noodzakelijk tegen het gebruik van een wagen. Het komt erop aan om meer mensen te overtuigen van het gebruik van het openbaar vervoer. Ook personen die niet zonder de wagen kunnen, bijvoorbeeld vanwege de specificiteit van hun beroep, hebben hier baat bij.

De minister is er voorstander van om iets te doen aan de missing links. Er bestaat geen tegenstelling tussen het wegwerken van de missing links en de ondersteuning van het openbaar vervoer. Wel integendeel. De missing links zullen het mobiliteitsprobleem echter niet oplossen. Een oplossing is enkel mogelijk als iedereen bereid is om te investeren in alternatieven? Hier schuilt het belang van het carpoolen: het geeft een mentaliteitsverandering aan.

De minister zegt dat het slechts gedeeltelijk waar is dat de bedrijfsvervoerplannen zouden worden begraven. In het Pendelplan krijgen de bedrijfsvervoerplannen geen prominente rol. De minister gelooft niet in het verplicht opleggen van deze bedrijfsvervoerplannen. Anderzijds kunnen ze wel degelijk een belangrijke rol spelen, indien ze gepaard gaan met

heel concrete maatregelen. De minister is voorstander van maatwerk. Indien de overheid investeert in infrastructuur en openbaar vervoer, dan moet er van de bedrijven een tegenprestatie kunnen worden gevraagd. Dat is de enige manier om ervoor te zorgen dat mobiliteit prioritair op de agenda komt van de sociale partners. Tot nog toe is dat niet het geval. De interprofessionele sociale partners hebben dit plan wel onderschreven, maar op bedrijfsniveaus zien noch de werknemers, noch de werkgevers het als een prioriteit om hierover akkoorden te sluiten. Nochtans betreft het wel degelijk een probleem van de sociale partners. Dit plan geeft een aanzet om het probleem op de agenda van de sociale partners te krijgen.

De minister geeft aan dat er nog gezocht wordt naar een naam voor het zogenaamde mobiliteitspunt. De minister wil een akkoord tussen de provincies, De Lijn en de Vlaamse overheid, om de mobiliteitspunten te realiseren in elk van de Vlaamse provincies. De mobidesks zullen daarin geïntegreerd worden. Al diegenen die bij De Lijn werken aan het woon-werkverkeer worden samen gezet.

De minister is voorstander van het fietsfonds. Hierover wordt onderhandeld met de provincies. Ook de minister van Openbare Werken is daarbij betrokken partij.

De minister spreekt zich nog niet uit over de noodzaak aan afzonderlijke carpoolstroken. Ze is op dit ogenblik niet te vinden voor carpoolstroken langs de vrije busbanen. Dit zal er immers voor zorgen dat de bus opnieuw in de file terechtkomt. Ze wil dit wel laten onderzoeken.

De minister is ervan overtuigd dat er meer nood is aan discipline. Vrijheid blijheid op de weg kan niet langer. Dit geldt zowel voor wat betreft verkeersveiligheid als voor hoe de weg gebruikt wordt. In dit opzicht zouden carpoolstroken wel zinvol kunnen zijn.

De heer *Jan Peumans* werpt op dat daar bijna geen plaats voor is. De minister erkent dat dit niet op alle wegen kan, maar er zijn wel plaatsen waar het kan, inclusief knelpunten. Men moet dat durven bekijken en mensen die de inspanning doen om duurzaam met de openbare ruimte om te gaan, durven bevoorstellen. Het lid wil weten of hij met zijn vijf kinderen in de auto ook een carpooler is, wat door de minister bevestigend wordt beantwoord. Zij geeft toe dat dit beleid nog in de kinderschoenen staat en wil daarom

goed onderzoeken wat het draagvlak is en wat de technische mogelijkheden zijn.

Minister *Van Brempt* ziet niet waarom de rol van De Lijn als wegmanager haaks staat op de Europese visie. Volgens haar is De Lijn de manager op het terrein inzake aanbod. De provincie kan dat zijn voor de vraag. Zij wil de twee bijeenbrengen. De minister noteert voorts de steun van de VLD-fractie voor het registratiesysteem. Tot nu toe kreeg zij niet de nodige middelen – 60 miljoen euro – bij elkaar bij de begrotingsonderhandelingen.

Mevrouw *Annick De Ridder* verduidelijkt dat haar fractie pleit voor een herschikking van de middelen binnen de begroting. De *minister* repliceert dat de 75 miljoen euro investeringsmiddelen die De Lijn thans ontvangt, nu al amper volstaan om het patrimonium te onderhouden. De investeringsmiddelen hebben immers het groeitempo van het aanbod niet gevolgd. Mevrouw *De Ridder* werpt op dat het bedrag van 60 miljoen euro waanzinnig hoog is. Wat zit daar juist in? Zijn er alternatieven? Zij vraagt om verduidelijking.

De *minister* antwoordt dat men ermee bezig is om hierover te onderhandelen met de andere vervoermaatschappijen. De aankoop van één gemeenschappelijk systeem is immers goedkoper.

Hoewel binnen het Pendelfonds al een eerste project is goedgekeurd, moet nog bepaald worden hoe men dat precies wil gaan doen. De minister wil dat snel beslissen. Zij belooft een light invulling met een strakke rol voor sociale partners en administratie. Zij moet het specifieke antwoord schuldig blijven maar engageert zich om het antwoord aan de commissie te bezorgen van zodra dit beschikbaar is.

Over de kosten die de automobilist veroorzaakt binnen het transportsysteem en over wat hij bijdraagt, is al heel wat gericht onderzoek gebeurd, antwoordt de minister aan de heer *Glorieux*. De balans is niet goed. De automobilist betaalt maar een deel van de externe kosten. Het moet meer in evenwicht komen, vindt de minister.

De opmerking over de NMBS neemt de minister ter harte. Dat is zeker een deel van de oplossing. Zij geeft de heer *Peumans* helemaal gelijk dat de spoorwegen belangrijke partners zijn in dit verhaal, al heeft zij daar rechtstreeks niets over te zeggen.

Het Pendelplan moet op gerealiseerde tijdstippen geëvalueerd worden, op de verschillende niveaus: binnen haar portefeuille, binnen de hele regering en

in de samenwerking met de andere overheden. Op dat laatste vlak vraagt zij wel om mildheid, gezien de bevoegdheidsverdeling.

De heer *Pieter Huybrechts* wijst op de opmerking van het Steunpunt Verkeersveiligheid dat meer fietsen meer ongevallen zal veroorzaken omdat de infrastructuur nog niet veilig genoeg is.

De *minister* pleit voor en/en. Er moet en zal veel geïnvesteerd worden in veilige fietspaden, maar men moet tegelijk ook de vicieuze cirkel durven doorbreken. Zij is het niet helemaal eens met de opmerking van Steunpunt Verkeersveiligheid.

De heer *Frans Peeters* wil weten of de lokale besturen de naar hen in het kader van het convenantbeleid doorgeschoven lasten ook zelf zullen moet betalen. Er komen oplossingen bij de evaluatie van dat beleid, zegt de *minister*. In het Pendelfonds wordt gewerkt met een euro voor een euro. Zij vindt dat tegenover de inspanningen van de Vlaamse overheid in haar openbaarvervoerbeleid iets moet staan. In het kader van basismobiliteit is het voluntarisme van die Vlaamse overheid terecht. Maar als lokale overheden vragen om nog een belbus of ontsluiting gaat men wel iets vragen, al is dat niet noodzakelijk een euro voor een euro. Dat kan bijvoorbeeld ook betere informatievoorziening zijn van de bevolking, terwijl er nu geen enkele tegenprestatie wordt gevraagd.

De heer *Jan Peumans* waarschuwt voor het Mattheuseffect: bevoordeling van de stedelijke gebieden en benadeling van de plattelandsgemeenten. Ouderen gebruiken het openbaar vervoer veel waar het aanbod groot is. En dat is in de stad. In uitgestrekte gemeenten met een verspreide bevolking als Diksmuide zal men heel veel belbussen moeten inzetten voor een goede bediening die aan de norm voldoet.

De *minister* ontkent dat zij dit gezegd heeft.

De minister herhaalt dat ze wel een tegenprestatie verwacht, maar die hoeft niet altijd financieel te zijn. Het kan bijvoorbeeld betekenen dat de gemeente haar bevolking beter informeert via de gemeentelijke informatiebladen. Maatwerk en billijkheid moeten voorop staan. Ondanks het feit dat ze van Antwerpen afkomstig is, zal de minister ook de sociale aspecten en dus de mobiliteit voor het platteland betrachten.

De heer *Jan Peumans* vraagt wat het verband is tussen het Pendelfonds en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Hij weet niet meer precies wat de motieven waren om de 70/15/15-regel te vervangen door de 60/20/20-regel. Volstaan de middelen van het Pendel-

fonds voor de geplande uitbouw van het fietsnetwerk en het openbaar vervoer?

De *minister* antwoordt dat dit natuurlijk niet het geval is hoewel ze de juiste cijfers niet uit het hoofd kan citeren. Het Pendelfonds is een gedeeltelijke uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De cijfers zijn daaruit overgenomen maar een procent ambitieuzer gemaakt. In vergelijking met de middelen voor publiek-private samenwerking, de meerjarenbegroting, De Lijn, het netmanagement heeft het Pendelfonds beperkte middelen maar het is belangrijk voor een mentaliteitswijziging op bedrijfsniveau. Er wordt gewerkt met voorbeeldprojecten.

De heer *Jan Peumans* zegt dat de minister hoopt dat het Pendelfonds een multiplicatoreffect zal hebben. De vraag is hoe ver dat gaat. De modelprojecten moeten andere projecten inspireren. Zal de Vlaamse overheid daarvoor voldoende financiële middelen ter beschikking stellen? Zal de 20 procent daarmee bereikt worden?

De *minister* zegt dat het niet alleen daarmee kan gehaald worden. Als de projecten succesvol zijn, zullen er bijkomende middelen gezocht moeten worden binnen de meerjarenbegroting. Er zijn immers nog onbestemde middelen, die voor de PPS-constructies gebruikt kunnen worden, maar ook voor de uitbouw van het Pendelfonds. Het Pendelplan is goedgekeurd op het einde van vorig jaar en twee maanden later zijn er al meer middelen.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat de minister verwacht dat er nog meer fondsen zullen komen.

De heer *Freddy Van Gaever* vindt vrije busbanen op autostrades zinloos. Hij woont in Wommelgem en rijdt iedere dag naar Antwerpen. De vrije busbaan wordt voor 99 procent van de tijd niet gebruikt. Elk halfuur rijdt een bus met gemiddeld 15 mensen tegen 100 kilometer per uur 100 tot 200 auto's voorbij die een vierde van hun autosnelweg kwijt zijn. Het zou logischer zijn om die vrije busbaan ook te laten gebruiken door personenauto's met drie of meer inzittenden.

De heer *Van Gaever* vraagt of hij juist begrepen heeft dat 750 bussen, aangeschaft na 2001, zullen aangepast worden aan de Europese norm. Daarvoor is er een budget van 9 miljoen euro. Dat is dus een half miljoen Belgische frank per bus. Voor zover de spreker weet is dat de kostprijs voor een nieuwe motor.

Het is hallucinant dat de aanpassing van een motor evenveel kost dan een nieuwe motor. Kan de minister dat nagaan?

De *minister* zal nagaan of het bedrag klopt, maar wijst erop dat de Europese normen gerespecteerd moeten worden. Ze ontkent dat het aantal reizigers op de bussen met busvrije banen zo gering is. Het betreft succesvolle lijnen. De busreizigers juichen als ze de file voorbijrijden en dat is net het effect dat de minister wil bereiken. De automobilisten hebben een alternatief, namelijk het openbaar vervoer.

De heer *Freddy Van Gaever* zegt dat hij niet bedoelt dat de bussen een beperkt aantal passagiers hebben, maar denkt dat de minister niet kan ontkennen dat het aantal busreizigers veel kleiner is dan het aantal automobilisten die ze voorbijrijden.

De *minister* zegt dat het alternatief is dat iedereen stil staat, nu krijgen diegenen die duurzaam vervoer nemen voorrang.

De heer *Jan Peumans* pleit er ook voor om auto's met minstens drie inzittenden op vrije rijstrook toe te laten. De handhaving mag geen excuus zijn want anders kan men snelheidsbeperkingen ook niet handhaven. Het is een denkspoor dat waard is om onderzocht te worden. Als de carpoolers en de bus op de vrije baan mogen rijden, komt er sowieso een breed maatschappelijk draagvlak.

De *minister* zegt dat er wel degelijk een handhaving-probleem is. In dat specifieke geval is het zelfs niet aangewezen om auto's toe te laten op de vrije baan.

De heer *Jan Peumans* vindt dat een doodoener vergelijkbaar met de opmerking dat men niet kan vermijden dat er vuilniszakken op de stoep staan. Het is echter de taak van de plaatselijke politie om dat te controleren.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABELEN