

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



Zitting 2004-2005

7 januari 2005

BELEIDSNOTA

Mobiliteit

2004-2009

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Frans Peeters**

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;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Herman Lauwers, Bart Martens.

Plaatsvervangers:

de heer Jean Geraerts, mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

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

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

de heren Gilbert Bossuyt, Herman Reynders, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

131 (2004-2005)

- Nr. 1: Beleidsnota
- Nr. 2: Met redenen omklede motie

INHOUD

	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen.....	4
II. Bespreking: vragen en opmerkingen van de leden	12
A. Tussenkomst van de heer Jan Peumans.....	12
B. Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder	13
C. Tussenkomst van de heer Frans Peeters	14
D. Tussenkomst van de heer Eloi Glorieux.....	16
E. Tussenkomst van de heer Johan Sauwens	17
F. Tussenkomst van de heer Herman Lauwers.....	18
G. Tussenkomst van van de heer Bart Martens	20
III. Bespreking: antwoorden van de minister en repliek van de leden	21
IV. Met redenen omklede moties.....	25

DAMES EN HEREN,

In de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie werd op dinsdagnamiddag 14 december 2004 de beleidsnota Mobiliteit besproken. Mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, lichtte haar beleidsnota toe waarna de commissieleden vragen en opmerkingen formuleerden. Nadien volgde de repliek van de minister. Ter afsluiting van de bespreking van de beleidsnota werd – na schriftelijke aankondiging ter zitting – een met redenen omklede motie ingediend [Stuk 131 (2004-2005) – Nr. 2].

I. Inleidende uiteenzetting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

Aan de hand van een computerpresentatie licht minister *Kathleen Van Brempt* haar uiteenzetting toe. Ze start met een aantal cijfergegevens uit de omvangrijke omgevingsanalyse. Er wordt ingezoomd op drie vragen: wat beweegt ons tot steeds meer bewegen? Waar zit er regelmaat en variatie in ons bewegen? Waar drijven we op af? De minister acht het niet onbelangrijk om te weten in welke context de beleidsnota voor de komende vijf jaar moet begrepen worden. De eerste grafiek geeft een beeld van de evolutie van 1800 tot heden. Men kan erop aflezen dat elke persoon per dag gemiddeld een paar kilometer aflegde in 1800, terwijl dat nu 40 kilometer is. Het gaat om alle vormen van mobiliteit samen, behalve te voet, maar wel vlieg-reizen inbegrepen. Dat lijkt misschien niet zo heel veel, maar komt voor alle Vlamingen samen toch neer op 200 miljoen kilometer, of 5.000 keer de wereld rond. In het begin van de negentiende eeuw bedroeg de reissnelheid vijf tot tien kilometer per uur. Nu ligt het gemiddelde op 70 kilometer per uur. In de tweede helft van de negentiende eeuw bereikte de stoomtrein een snelheid van rond 30 kilometer per uur. Die van een personenauto evolueerde van 15 tot een gemiddelde van ongeveer 45 kilometer per uur vandaag. In 1960 bezat één persoon op twintig een auto. Op dit ogenblik is het autobezit tien keer hoger.

De verplaatsingsmotieven vandaag zijn voor een derde toe te schrijven aan het werk, hetzij voor het

dagelijkse pendelen, hetzij voor zakelijke verplaatsingen tijdens de werkuren. Een ander derde heeft een sociaal-recreatief karakter. Het valt op dat de Vlaming heel wat kilometers aflegt om iemand te bezoeken of voor sport, ontspanning en cultuur. Dat aandeel is erg vergelijkbaar met andere landen. Winkelen ten slotte is nog een erg belangrijk motief, evenals het schoolverkeer.

Men besteedt gemiddeld 1,2 uur per dag aan verplaatsingen. Ongeveer 10 procent van de bevolking is twee uur onderweg. De minister wijst erop dat het gemiddelde van 1,2 uur de laatste 150 jaar constant is gebleven, alsof de mens niet gemakkelijk over die drempel raakt. Het is natuurlijk wel zo dat men vandaag binnen die tijd meer kilometers aflegt. De Vlaming besteedt voorts 10 tot 15 procent van zijn persoonlijk budget aan uitgaven voor verplaatsing. Een derde van het totale aantal kilometers wordt afgelegd voor het werk.

Vervolgens gaat de minister in op de vervoersmodi. Zoals bekend wordt het overgrote deel afgelegd met de auto als chauffeur of als passagier. Het openbaar vervoer levert slechts 11 procent van de vervoersprestatie. Voor fietsen zit Vlaanderen op 15 procent. Niet onbelangrijk is ook dat er grote verschillen binnen de bevolking zijn inzake verplaatsingsgedrag. Er is een duidelijke band met inkomen, beroep en scholingsgraad. Zo ziet men op het diagram heel mooi dat er een stijging is van het aantal afgelegde kilometers per persoon en per dag naargelang de scholingsgraad stijgt. Hoe hoger men is opgeleid, hoe meer kilometers men aflegt. Verder zijn er ook verschillen volgens het geslacht. Mannen leggen dagelijks gemiddeld meer dan 50 procent meer kilometers af dan vrouwen, in het bijzonder als autobestuurders.

De minister vindt deze cijfers belangrijk omdat vervoersarmoede en vervoersongelijkheid bestaan.

De heer *Johan Sauwens* vindt vervoersarmoede een moeilijk begrip en vraagt om uitleg. Hij stelde ook vast dat deze term nergens anders ter wereld wordt gebruikt. Dat men over cultuurarmoede spreekt, kan het lid aanvaarden, want cultuur is een na te streven goed. Het is een doelstelling om zo veel mogelijk cultuur te bezitten. Hetzelfde geldt voor honger. Het is een welzijnsdoelstelling om over vol-

doende voedsel te beschikken. Maar is het hebben van grote mobiliteitskansen van hetzelfde niveau, vraagt de heer Sauwens zich hardop af.

Volgens de *minister* wel. Zij vindt die mobiliteit cruciaal voor de integratie in de samenleving.

De heer *Sauwens* blijft erbij dat dit niet te vergelijken is met een tekort aan drinkwater of geen werk hebben. De ideale mobiliteit is nabijheid, meent hetzelfde lid. Maar tegenover de idee van dicht bij werk en ontspanning te wonen, lijkt de minister juist het afleggen van zo veel mogelijk kilometers als een doel op zich te zien, als een verbetering van het algemene welzijn. Zij sluit daarmee aan bij een nieuwe trend die de heer Sauwens sinds enkele jaren waarneemt. Nochtans is dit volgens de heer Sauwens nergens op gebaseerd. De redenering is sofistisch en de bewering gratuit. Lijdt iemand die vlak bij zijn werk en zijn voetbalclub woont, aan vervoersarmoede?

Neen, die niet, zegt de *minister*. Zij wil juist werkgelegenheid scheppen in buurten en wijken, want ze vindt dat belangrijk voor mensen die het moeilijk hebben op de arbeidsmarkt.

De heer *Sauwens* blijft evenwel aandringen op toelichting bij het theoretische concept vervoersarmoede. De hele beleidsnota is erop gebaseerd en die vraagt op dit moment enorm veel begrotingsgeld.

De *minister* legt uit dat vervoersarmoede betekent dat niet iedereen op dezelfde manier toegang heeft tot mobiliteit, hetzij met de auto, het openbaar vervoer of andere middelen. Ook toegankelijkheid speelt hierbij een rol. Wie slecht te been is, lijdt aan vervoersarmoede, want hij heeft een tekort aan toegang tot mobiliteit. Wie vandaag geen auto heeft, om financiële redenen of omdat hij fysiek niet in staat is tot het besturen van een auto, is vervoersarm. Daarom wordt niet alleen sterk gewerkt aan basismobiliteit maar ook aan de financiële en fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Het is dus niet zo dat de regering de vervoersarmoede wil oplossen via een betere toegang tot het autobezit. Dat vervoersarmoede in andere landen geen 'issue' zou zijn, spreekt de minister tegen. In Nederland kijkt men met bijzonder veel belangstelling naar de Vlaamse beleidsinitiatieven op dat vlak.

Volgens de heer *Sauwens* kijkt men veeleer met grote ogen omdat men het totaal niet kan begrijpen. De heer Sauwens gaat daarop in op de relatie met het inkomen. Armere mensen zouden minder vervoersmogelijkheden hebben? Maar uit Nederlands onderzoek van het verplaatsingsgedrag blijkt dat zij minder kilometers afleggen als zij geen woonwerkverkeer hoeven te doen. Als men dat in rekening neemt, is er geen enkel verschil.

Volgens de heer *Robert Voorhamme* blijkt uit de studies die werden gemaakt ter voorbereiding van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, iets anders. Volgens hem slaat de heer Sauwens de bal helemaal mis. Het is niet zo dat het verschil inzake mobiliteit tussen de inkomenscategorieën geheel te wijten is aan het woon-werkverkeer. Het speelt een rol, maar ook het inkomen heeft een impact. Zelfs binnen de categorie van de werkenden leiden inkomensverschillen tot verschillend vervoersgedrag.

De heer *Sauwens* blijft erbij dat dit verschil verwaarloosbaar is. Bovendien worden inmiddels wereldwijd de negatieve milieueffecten van transport erkend. Moet men dan als maatschappelijke doelstelling naar voren schuiven dat mensen zich zo ver mogelijk moeten kunnen verplaatsen? De heer Sauwens geeft er de voorkeur aan nabijheid als ideale mobiliteit te verdedigen en functies samen te brengen. Tot nu toe was de doelstelling van het beleid toch om autovervoer te ontraden en alternatieve vormen van vervoer aan te moedigen? Streven naar afstand en kilometers is absoluut niet duurzaam. Zelfs de Scandinavische landen, die nochtans een zeer hoog ontwikkeld sociaal model hebben, formuleren een begrip als vervoersarmoede niet.

De heer *Herman Lauwers* stelt dat er een semantisch verschil is. Als men spreekt over vervoersarmoede, slaat dat niet noodzakelijk op het inkomen van mensen. Men kan ook rijk zijn, maar toch vervoersarm vanwege een handicap of de plaats waar men woont of moet zijn. Het gaat om het feit dat mensen ongeacht hun inkomen moeten geraken waar ze willen zijn. Nabijheid is uiteraard de eerste oplossing. Niet iedereen woont vlak bij zijn werk; niet iedereen woont vlak bij zijn ouders en dergelijke meer. Vervoersarmoede is een beetje vergelijkbaar met kansarmoede. Dat is niet noodzakelijk financiële armoede. Dat is hier ook het geval. Men moet dat onderscheid maken. Het gaat niet alleen over de financiële repercussies, maar ook

over andere vormen. Iemand die veraf woont van een bepaalde vorm van openbaar vervoer of drie overstappen moet doen vooraleer hij ter plaatse is, is op dat ogenblik vervoersarm. Het gaat om een verschillende invulling van het begrip.

De heer *Johan Sauwens* citeert uit het document “Mobiliteit verkend. Feiten achter het Nationaal Vervoers- en Verkeersplan (NVVP)” van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2000, pagina 38-41, en stelt dat men in Nederland bij onderzoeken voor het opstellen van het nationaal vervoers- en verkeersplan in 2000 tot de bevinding is gekomen dat het aantal verplaatsingen voor alle inkomensklassen vrijwel gelijk zijn. Na correctie voor werkgerelateerde verplaatsingen blijkt de per dag afgelegde afstand voor alle inkomensklassen vrijwel gelijk te zijn. Hij citeert verder: alleen de hoogste inkomensklasse springt eruit met het hoogst aantal afgelegde kilometers. Men komt tot de conclusie dat bij onderzochte groepen gehandicapten, ouderen en huishoudens met een laag inkomen niet naar voren is gekomen dat die minder of onvoldoende kunnen voorzien in hun eigen mobiliteit. Uit een onderzoek ‘Verplaatsingsgedrag’ van de Provinciale Hogeschool Limburg blijkt dat het verschil tussen het gemiddelde van 18,3 kilometer per dag voor de laagste inkomenscategorie en de gemiddelde 61 kilometer per dag voor de hoogste inkomenscategorie voor 80 procent toe te schrijven is aan verplaatsingen die te maken hebben met werk of zakelijk verkeer.

Waarom hanteert de minister dan een totaal tegenovergestelde stelling? Waarop baseert ze zich om de notie vervoersarmoede en het verschil tussen mobiele en niet-mobiele te poneren?

De *minister* vindt het heel spijtig dat ze nog niet de gelegenheid heeft gekregen om toelichting te geven bij haar beleidsnota. Daardoor kan iemand er een karikatuur van maken. Ze zegt niet dat het hele beleid is geënt op het wegnemen van de vervoersarmoede. Vervoersarmoede is één van de onderwerpen waaraan men de volgende jaren aandacht moet besteden. De optie is om vervoersarmoede aan te pakken door middel van het openbaar vervoer, niet door meer autogebruik. Dat zou geen duurzame optie zijn voor de komende jaren en dat is absoluut niet de bedoeling. Vervoersarmoede is één van de onderwerpen van de beleidsnota, naast onder meer de bereikbaarheid verbeteren en de

veerkeersveiligheid verhogen. Men hoeft daar geen karikatuur van te maken.

De heer *Sauwens* protesteert en vraagt dat de minister meer respect heeft voor het parlement. Hij heeft alleen maar een vraag gesteld, maar blijkbaar kan de minister daarop geen antwoord geven.

De heer *Marc Van den Abeelen*, commissievoorzitter, zegt dat men de minister de kans moet geven om haar toelichting te geven en dat men de samenvang van het debat niet te veel dient te verstoren. Na haar toelichting van de beleidsnota zal de minister op de vraag van de heer *Sauwens* antwoorden.

De *minister* wijst er op dat er zich de jongste jaren een trendbreuk heeft voorgedaan in het mobiliteitsbeleid. Die vertaalt zich, zij het op een bescheiden manier, in een aantal cijfers. Daar wordt de komende jaren verder op gewerkt. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat de basis is van het mobiliteitsbeleid zoals het opgenomen is in het regeerakkoord, wordt verder uitgewerkt. Ook basismobiliteit en netmanagement zijn belangrijk, net als het tarievenbeleid. Er is niet alleen aandacht voor de 65-plussers maar er heeft zich ook een grote revolutie voorgedaan inzake abonnementen en de derdebetalerssystemen. Er is ook politieke prioriteit gegeven aan het veiligheidsbeleid. Ten slotte noemt de minister het doelgroepenbeleid.

Inmiddels zijn ook een heleboel nieuwe beleidsinstrumenten uitgewerkt, zoals de mobiliteitsconvenants, een beheersovereenkomst met De Lijn, de objectivering in de toepassing via behoefteanalyses en vademecums en de Mobiliteitsraad Vlaanderen.

Op het terrein laat de kering zich gevoelen. De jongste jaren stabiliseerde de verkeersintensiteit op de weg. Voor het eerst is er een hele lichte daling merkbaar, vooral op de gewestwegen. Of dat een echte trend is, moet de komende jaren nog blijken. Het reizigersaantal van de openbare vervoersmaatschappij stijgt. Dit jaar stevent ze af op 400 miljoen reizigers. Een andere trend is merkbaar in het aantal verkeersdoden. Bovendien is er het effect op een aantal milieu-indicatoren. Onder meer de Mobiliteitscel heeft studies verricht over de evoluties van de komende jaren en over wat de duurzame trend zou moeten zijn.

De beleidsnota is opgemaakt op vijf sporen: iedereen mobiel, het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de bereikbaarheid, het verhogen van de leefbaarheid en het verminderen van de impact op milieu en natuur.

Minister Van Brempt is er absoluut van overtuigd dat de huidige vervoersongelijkheid verder moet worden aangepakt, maar dat ook een aantal heel belangrijke missing links en nieuwe doelgroepen moeten worden aangesneden. Het decreet Basismobiliteit, dat door het vorige Vlaams Parlement is goedgekeurd, had als doelstelling om tegen eind 2006 heel Vlaanderen basismobiel te maken. Er is 15 miljoen euro extra uitgetrokken in 2005, maar de minister geeft toe dat dit minder is dan het vooropgezette budget van 25 miljoen euro.

De uitvoering van de projecten basismobiliteit zal dus vertraagd worden. Dat is geen prettige boodschap voor de lokale besturen, die zitten te wachten op beter openbaar vervoer en een hogere frequentie. 2005 zal vooral gebruikt worden voor een grote evaluatie van het project basismobiliteit en om na te gaan waar lagere vervoersmodi moeten worden ingezet. Doelstelling blijft nog altijd de basismobiliteit tegen 2006 te realiseren, al kan de minister dat niet helemaal hard maken.

Twee belangrijke nieuwe invalshoeken zijn complementair aan het concept basismobiliteit en houden verband met netmanagement, het vervolg op basismobiliteit, waarvan er nu al een aantal projecten worden geïmplementeerd. Het gaat om woon-werk- en woon-schoolverkeer. De minister wil volgend jaar een experiment opzetten rond het woon-werkverkeer. Uit een aantal evaluaties blijkt immers dat vooral de klassieke manier om bedrijventerreinen te ontsluiten, via busvervoer, anders moet bekeken worden. De minister wil de sociale partners veel nauwer betrekken bij het zoeken naar oplossingen hiervoor. Het woon-schoolverkeer is apart vermeld in het regeerakkoord: deze regeerperiode wil minister Van Brempt, samen met haar collega van Onderwijs, het gratis leerlingenvervoer realiseren.

Als minister van Gelijke Kansen besteedt minister Van Brempt extra aandacht aan toegankelijkheid van mensen die het vandaag moeilijker hebben om

het openbaar vervoer te gebruiken. De Lijn werkt aan een programma, dat versneld zal worden doorgezet. Tot slot zal de minister ook een aantal initiatieven nemen inzake de ticketing. Een van haar doelstellingen is, door middel van één trein-trambusticket, een veel betere afstemming tussen het aanbod van De Lijn en dat van het spoorvervoer en de MIVB te realiseren en de tarieven van de verschillende vervoersmaatschappijen veel beter te integreren.

Tweede belangrijke invalshoek in de beleidsnota van minister Van Brempt, en ook een belangrijk hoofdstuk in het regeerakkoord, is de verhoging van de verkeersveiligheid. De minister wil hieraan werken door middel van de 3 E's: education, engineering en enforcement. Het begin van het verkeersveiligheidsbeleid zit bij de opleiding, in de school maar ook later, van motorrijders, vrachtvervoerders, en gericht op specifieke momenten, zoals weekendongevallen en ongevallen van en naar het werk. De Vlaamse overheid en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde zijn bijzonder actief op dat terrein. Er wordt steeds meer met scholen gewerkt. Engineering is alles wat te maken heeft met de inrichting. Erg belangrijke programma's hier betreffen de veilige fietspaden, de veilige schoolomgevingen en het wegwerken van gevaarlijke punten.

De minister zal met haar collega Peeters samenwerken om hier deze regeerperiode nog meer in te investeren. Ook inzake enforcement zullen meer inspanningen geleverd worden, voor bijvoorbeeld onbemande camera's. De minister wijst er wel op dat Vlaanderen hiervoor nog te weinig bevoegd is. Ze wil dat het verkeersveiligheidsbeleid nog in deze regeerperiode een homogeen bevoegdheidspakket wordt. Op die manier kan ook een veel duidelijker link gelegd worden met de stedelijke en gemeentelijke mobiliteitsconvenants.

De administratie werkt op dit moment aan een nota over de regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid, opdat de minister goed gewapend het debat zou kunnen aangaan in het Forum.

De minister wil ook de bereikbaarheid verbeteren. Ze heeft een opdeling gemaakt in stedelijke en landelijke bereikbaarheid. Bij de overgang van basismobiliteit naar netmanagement zal er immers echt op maat gewerkt worden. Het verbeteren van de

bereikbaarheid moet anders benaderd worden vanuit een stedelijke dan vanuit een landelijk concept.

Er is heel wat werk gedaan, bijvoorbeeld inzake visie-ontwikkeling over stedelijke bereikbaarheid. Het omvattende Pegasusplan betreft de bereikbaarheid binnen de Vlaamse Ruit. Het Masterplan Antwerpen is daar een deelplan van. Men werkt ook aan Duurzame Mobiliteit Gent. Ook het Regionet Brabant-Brussel staat volop in de actualiteit. Vorige week is het nog door de voltallige Vlaamse Regering naar voren geschoven als één van de kritische succesfactoren om de regio Zaventem als een belangrijke economische pool te behouden.

De heer *Johan Sauwens* wil weten of al die plannen gelijklopen met het investeringsprogramma gevoegd bij de beheersovereenkomst van De Lijn voor de periode 2004-2009? In totaal gaat het om 838 miljoen euro, vult hetzelfde lid nog aan. Passen de daarnet geschetste maatregelen en beslissingen daarin? Die vraag is cruciaal. Zet deze regering deze beheersovereenkomst voort en trekt zij voldoende middelen voor de uitvoering uit?

De *minister* antwoordt bevestigend. De beheersovereenkomst is belangrijk, het is geen vodge papier. Zij geeft als voorbeelden het plan Regionet Brabant-Brussel en het plan voor Antwerpen in het kader van de stedelijke bereikbaarheid.

De prioriteiten worden vastgelegd door deskundige werkgroepen. Daarbij sluit de minister niet uit dat zij gaat onderhandelen met De Lijn over wijzigingen, omdat men andere projecten eerst wil uitvoeren. Voor alle plannen zullen dergelijke keuzen tussen projecten moeten gemaakt worden. Wat wil men de komende jaren eerst realiseren? Dat is de logische vraag, zegt de minister. Het is dus niet zo dat vandaag alles al vastligt. Bovendien vallen een heel aantal projecten uit Spartacus onder de begroting voor Openbare Werken. Dat is zo bijvoorbeeld voor de vrije busbanen in het kader van de doorstroming.

De heer *Sauwens* wil daarop weten of de regering al een beslissing nam over dat Spartacusplan.

Het is de heer *Jan Peumans* opgevallen dat het GEN ontbreekt in de opsomming. Er is wel sprake van het Regionet Brabant-Brussel, maar dat is niet hetzelfde. Het is niet gewoon een kwestie van

benoeming. De vraag is waarom men na 15 jaar discussie niet meer spreekt over het GEN. Er was toch een samenwerkingsovereenkomst daarover met de federale overheid? Waarom is iedereen plots bevangen van het Regionet en is het GEN van de aardbodem verdwenen, in weerwil van de vele studies die erover zijn gemaakt? Hetzelfde lid zegt nog voor alle duidelijkheid dat hij het plan van gouverneur Lode De Witte wel degelijk goed vindt.

De *minister* antwoordt dat het Regionet het plan is van De Lijn Vlaams-Brabant. Het is ook opgenomen in de beleidsvisie van de GOM onder impuls van de gouverneur van Vlaams-Brabant. Maar zij geeft wel toe dat ook het GEN in de opsomming had moeten zitten. Het is wel degelijk een prioriteit. De regering keurde er twee weken geleden een voorontwerp van decreet over goed, met het oog op de uitvoering. Ook de eerste overlegcontacten met de Brusselse overheid vonden al plaats.

De heer *Sauwens* vraagt vervolgens nog verduidelijking over de opsomming Pegasus, Masterplan Antwerpen, Duurzame Mobiliteit Gent en Regionet Brabant-Brussel. Zijn de drie laatstgenoemde onderdelen van het plan dat Pegasus heet, of zijn het aparte projecten?

Het blijken onderdelen te zijn. Pegasus is de koepel waaraan de rest ‘aangetaakt’ wordt, stelt de *minister*. Maar het is tegelijk wel zo dat bijvoorbeeld het Masterplan Antwerpen over veel meer gaat dan alleen openbaar vervoer. Van Duurzame Mobiliteit Gent verwacht de minister hetzelfde.

Het is de bedoeling dat de volledige mobiliteitsvisie over Gent uiteindelijk wel weer verbonden wordt met Pegasus. In Brabant is hetzelfde aan de gang. Regionet Brabant-Brussel is het onderdeel van Pegasus voor Vlaams-Brabant en wordt nu verder ontwikkeld in een volledige mobiliteitsvisie rond Zaventem en Brussel, een proces dat de komende maanden zal versneld worden door de initiatieven van de Vlaamse Regering. Daarover moet nog overlegd worden tussen de verschillende bevoegde ministers. Zij stelt samenvattend dat Pegasus de andere onderdelen overkoepelt.

De *commissievoorzitter* herinnert eraan dat Pegasus tijdens de vorige legislatuur, net voor de verkiezingen, al uitgebreid werd toegelicht in deze commissie van het Vlaams Parlement.

De heer *Sauwens* vindt het uitstekend dat een strategische visie wordt ontwikkeld. Maar is er voldoende geld om de investeringsplannen van Pegasus in Vlaams-Brabant, Antwerpen en Gent te realiseren? Het gaat tenslotte om respectievelijk 358, 553 en 230 miljoen euro. Daarom wil het lid graag een stand van zaken over de investeringen en de kosten van de toegenomen exploitatie. Iedere bus of tram extra kost geld. Bijna geen enkele verbinding betaalt zichzelf. Er moet dus geld bijgelegd worden.

De *minister* waarschuwt dat Spartacus en het plan voor West-Vlaanderen daar nog moeten bijkomen. Zij is er blij mee dat er na Pegasus voor de Vlaamse Ruit nu ook werk wordt gemaakt van de uitbouw van een visie op mobiliteit en openbaar vervoer voor Limburg en West-Vlaanderen. Landelijke bereikbaarheid is een eigen finaliteit. Volgende stap is natuurlijk het kostenplaatje en de bepaling van de prioriteiten. De minister benadrukt dat deze plannen het voordeel bieden dat men stappen vooruit kan zetten omdat bijvoorbeeld het Masterplan Antwerpen is ingebed in een omvattend financierings- en mobiliteitsverhaal. Men heeft meteen ook een visie op openbaar vervoer én de mogelijkheid om die projecten ook uit te voeren. Zij juicht toe dat steeds meer mobiliteitsvisies ontwikkeld worden die ambitieus zijn op het vlak van openbaar vervoer. Zij erkent echter meteen dat men er het kostenplaatje voor investeringen en exploitatie moet aan toevoegen. Voor de meeste plannen bestaan die ramingen ook. Zij is bereid om samen met de mensen van De Lijn een overzicht te presenteren.

De heer *Eric Van Rompuy* wijst erop dat alles wordt uitgelegd op de bladzijden 60-61 van de beleidsnota. In totaal gaat het bij Pegasus om 150 nieuwe projecten, met een totale kostprijs van 1,1 miljard euro voor investeringen en jaarlijks 114 miljoen euro voor exploitatie. De beschikbare middelen, zo luidt de beleidsnota, zijn onvoldoende om op korte termijn alle gewenste netwerken volledig uit te bouwen. Hij concludeert dat de beheersovereenkomst met De Lijn het Pegasusplan niet bevat. Minister Van Mechelen zei nadrukkelijk tijdens de onderhandelingen over de vorming van een nieuwe regering dat het Pegasusplan nog moet geïmplementeerd worden en dat het niet vervat is in de middelen die in de beheersovereenkomst van De Lijn zijn vastgelegd. Datzelfde geldt voor

het Spartacusproject. Dat is enkel als concept in het regeerakkoord opgenomen, zonder dat iets wordt gezegd over de inhoud. Het is wenselijk dat bij de implementatie van het Pegasusplan keuzes gemaakt worden, tenzij de minister zinnens is de hele beleidsruimte op haar eentje op te souperen. Dat impliceert dus geenszins dat De Lijn het Pegasusplan in zijn totaliteit kan uitvoeren. Dat moet elk jaar opnieuw bekeken worden in functie van de beheersovereenkomst en de daarin vastgelegde middelen. Men zal dus moeten kiezen. Hetzelfde voor het Regionet Brabant-Brussel. Er zijn veel aspecten, onder meer het door de heer Peumans genoemde GEN. Maar daarvan moeten het Brusselsse gewest en de federale overheid het leeuwen-deel betalen en die hebben daar al jaren geen geld voor. De heer Van Rompuy vermoedt dat de minister ook niet de bedoeling had om te suggereren dat alles wat zij opsomde zou gerealiseerd worden. De kosten zijn immers enorm.

De heer *Peumans* wijst erop dat het Pegasusplan eigenlijk een prognose is tot 2025. Voorts weet hij dat bij de beheersovereenkomst een bijlage zit, waarin een projectie gemaakt wordt van de verwachte investeringen tot 2009. Men wist natuurlijk niet welk bedrag ook werkelijk in de opeenvolgende begrotingen zou uitgetrokken worden. Pegasus is een plan over 25 jaar, op lange termijn dus. Vlaanderen heeft eenvoudig niet het geld om nu een miljard euro te gaan uittrekken en daarbovenop nog eens de jaarlijkse exploitatiekosten. Maar het is wel goed dat er een plan op lange termijn is en dat men een visie heeft.

Mevrouw *Agnes Bruyninckx* stelt een aantal vragen over de stedelijke en landelijke bereikbaarheid. Ongeveer eind april 2004 werd bekendgemaakt dat in de provincie West-Vlaanderen overleg was tussen de voorganger van de minister, de provinciegouverneur en afgevaardigden van De Lijn. Er werden een aantal initiatieven uitgewerkt die het aanbod van openbaar vervoer in West-Vlaanderen zouden versterken. De Lijn gaf toen te kennen dat ze haar aanbod in West-Vlaanderen sterk zou uitbouwen. In 2005 en 2006 zou de basismobiliteit in de provincie gevoelig worden uitgebreid. Tegen 2006 zouden alle West-Vlaamse gemeenten een gegarandeerd minimum aanbod krijgen. Net zoals voor het Pegasusplan voor de Vlaamse Ruit zou ook voor de kust een studie worden opgestart die de toekomstperspectieven van de kusttram tot

in 2025 moet ontwikkelen. Er werd ook besloten meer samen te werken bij evenementenvervoer en bedrijvenvervoersplannen, met name Mobidesk. Mevrouw Bruyninckx stelt vast dat er in het kader van het Pegasusplan reeds uitgewerkte plannen voor handen zijn voor Antwerpen, Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen. Het Spartacusplan voor Limburg werd met veel poeha in de pers aangekondigd.

Dat staat allemaal in schril contrast met de plannen van de minister voor West-Vlaanderen, vervat in tien regeltjes op pagina 63 van de beleidsnota. Het commissielid citeert: “De provincie West-Vlaanderen bijvoorbeeld wordt niet alleen gekenmerkt door een ruimtelijk patroon van verspreide bewoning en bedrijvigheid, maar ook door enkele bijzondere belangrijke economische poorten en een toeristische topper: de Vlaamse kust. We zullen onderzoeken op welke wijze de kusttram een grotere rol kan spelen in het verplaatsingsgedrag aan de kust. Niet alleen voor recreatieve, maar ook voor functionele verplaatsingen, bijvoorbeeld in het kader van het woon-werk-, woon-school- of woon-winkelverkeer. Verder zullen we nog onderzoeken wat de mogelijkheden zijn inzake avondvervoer met de kusttram. Ook op andere plaatsen zullen we de uitbreiding van het avond- en nachtvervoer bekijken. Het aanbod van de kusttram moet hoe dan ook worden uitgebreid om het stijgende reizigersaantal op te vangen en dat zowel qua capaciteit als frequentie.”.

In het regeerakkoord op pagina 61 wordt verwezen naar voorstedelijke vervoersnetten, zoals Antwerpen, Gent en Brussel. De Vlaamse Regering neemt initiatieven om het Pegasusplan van De Lijn en het Spartacusconcept uit te voeren. Mevrouw Bruyninckx vindt dat de tekst in de beleidsnota heel vaag en vrijblijvend is. Daarom wil ze weten of de afspraken van de vorige regering over de West-Vlaamse gemeenten worden nagekomen over een gegarandeerd minimumaanbod tegen 2006 en of in deze regeerperiode aan de Vlaamse kust een studie zal worden opgestart die de toekomstperspectieven van de kusttram moet ontwikkelen zoals het Pegasusplan voor de Vlaamse Ruit.

Ten slotte vraagt mevrouw Bruyninckx of er al besprekingen zijn begonnen over de overheveling van provinciewegen naar het Vlaamse Gewest. Ze heeft vernomen dat de minister daarover gesprekken heeft gevoerd of zou voeren.

De *commissievoorzitter* stelt dat de laatste vraag duidelijk gaat over openbare werken. Er zijn inderdaad gesprekken gevoerd tussen de provincies en de minister van Openbare Werken, maar niet met de minister van Mobiliteit.

De *minister* vraagt aandacht voor het concept ‘doorstroming’. Dat is een absolute prioriteit voor de komende jaren, zowel wat betreft de stedelijke doorstroming (vooral in de steden Antwerpen en Gent) en het engagement om per jaar 25 kilometer vrije tram- en busbanen aan te leggen. Wat betreft de landelijke bereikbaarheid, klopt het dat West-Vlaanderen niet is opgenomen in het regeerakkoord, maar wel in de beleidsnota.

De Lijn West-Vlaanderen is op dit moment bezig met het uittekenen van een plan Openbaar Vervoer naar analogie met Pegasus en Spartacus. West-Vlaanderen zal zeker aan bod komen. Uiteraard staat de kusttram heel centraal. Het aansluiten van het landelijke gebied op de kusttram is één van de doelstellingen. Bij de stedelijke bereikbaarheid ligt de aandacht vooral op het oplossen van de congestieproblemen en de verkeersleefbaarheid van de steden. Zowel in West-Vlaanderen en Limburg ligt de aandacht veel meer op het meer mobiel maken van de inwoners. De cijfers geven dat ook aan.

De minister verontschuldigt zich voor het feit dat ze de indruk zou hebben gewekt dat het Spartacus- en Pegasusplan en het plan dat in ontwikkeling is voor West-Vlaanderen, allemaal zullen worden gerealiseerd tijdens deze regeerperiode. Dat is uiteraard niet mogelijk. Binnen elk van die plannen worden een aantal prioriteiten gesteld, zoals in Antwerpen een deel van Pegasus al wordt uitgevoerd.

De nieuwigheid bij Spartacus is de light train of sneltram. Het gaat om een nieuwe vorm van openbaar vervoer in België, iets tussen een tram en een trein. De minister gelooft in het concept, niet alleen voor Limburg maar ook voor andere delen van Vlaanderen. Het is de ambitie een van de lijnen voor de sneltram te ontwikkelen tijdens deze regeerperiode. Volgend jaar wordt de eerste studiefase voor Spartacus aangevat.

Over het wegvignet zijn er in deze commissie al uitgebreide discussies gevoerd naar aanleiding van diverse vragen en interpellaties. Het wegvignet is een heel belangrijke doelstelling van de Vlaamse

Regering, maar het is cruciaal om een dergelijke grote hervorming (het afschaffen van een belasting om een andere in te voeren) erg goed voor te bereiden. Er zal nog heel wat studiewerk moeten gebeuren. Men is gestart met de eerste studie. Dat is een 'quick scan': in de omringende landen en in een aantal andere Europese landen wordt snel gekeken welke systemen daar worden gebruikt om na te gaan welke systemen toepasbaar kunnen zijn in Vlaanderen en België.

Wat betreft het verhogen van de leefbaarheid licht de minister twee elementen toe: het lokatiebeleid en het mobiliteitseffectenrapport (Mober). De twee zijn sterk met elkaar verbonden. In het verleden zijn er al heel belangrijke stappen vooruit gezet, vooral in de ruimtelijke ordening (de planning en de visieontwikkeling), maar er moeten nog een aantal stappen verder worden gezet. Men moet zeer doelgericht werken en de vraag stellen waar bedrijventerreinen of woongebied moeten worden ontwikkeld om rekening te houden met het effect op de mobiliteit. Daaraan is uiteraard de Mober gelinkt. Ze is voorstander van het uitvoeren van een Mober onder de voorwaarde dat het geen bijkomende administratieve last betekent of een sterke vertraging. Daarom is men aan het onderzoeken of de Mober niet kan worden geïntegreerd in de milieueffectenrapportage. Dat moet verder worden onderzocht.

Er staat een uitgebreid onderdeel over de impact op het milieu in de beleidsnota. Zowel wat betreft het halen van de Kyotonorm als het halen van een belangrijke Europese richtlijn, de nationale emissieplafonds, moet men er rekening mee houden dat het verkeer een erg belangrijke vervuiler is. Minder verkeer is een doelstelling op zich. De Lijn wordt naar voren geschoven als een bedrijf dat een voortrekkersrol moet spelen, zoals het dat vandaag doet. Op de volgende agenda van de regering staan opnieuw een aantal dossiers die te maken hebben met het aankopen van roetfilters om de uitstoot te verminderen. De Lijn moet ook nieuwe technologie inzetten.

Een aantal belangrijke beleidsinstrumenten die in de vorige regeerperiodes zijn ontwikkeld en hebben geholpen om het mobiliteitsbeleid op poten te zetten, moeten worden verdiept of geëvalueerd. Het mobiliteitsconvenantbeleid is daarvan een belangrijk onderdeel. Momenteel zijn al 40 procent van de middelen van mobiliteit en openbare wer-

ken vervat in het mobiliteitsconvenantbeleid. Er worden soms vraagtekens geplaatst bij de administratieve overlast die dat met zich meebrengt. De minister wil dat ter harte nemen en ze zal daarmee in het kader van de evaluatie zeker rekening houden. Niemand is voorstander van het afschaffen van het convenantbeleid.

Dat beleid is een van de redenen waarom men vandaag op een planmatige manier met mobiliteit bezig is, ook op het lokale niveau. Ook op dat niveau zal worden gekeken of een aantal nieuwe modules zinvol zijn. Het juridische kader voor het mobiliteitsbeleid zal eveneens verder worden bekeken. Het uitwerken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bijvoorbeeld heeft vandaag geen decretale verankering. Dat is geen overbodige luxe. De afdwingbaarheid van het Mobiliteitsplan, toch een belangrijk plan, is niet bijzonder groot, ook niet tegenover de collega-ministers. Het is een uitdaging om dat te realiseren. De samenwerking met de andere beleidsniveaus is in het kader van mobiliteit erg belangrijk. De samenwerking met de NMBS en de MIVB zijn belangrijke uitdagingen.

In het verleden zijn er veel stappen gezet in de uitbouw van een modern openbaar vervoer. Nu kunnen er verdere stappen worden gezet in het mobiliteitsmanagement. De Lijn zal daarin een belangrijke actor zijn. De corebusiness van De Lijn is en blijft uiteraard het aanbieden van openbaar vervoer, maar ze moet ook veel actiever dan vandaag stappen zetten in het mobiliteitsmanagement. Ze doet dat vandaag al in een aantal projecten, zoals autodelen, maar er kunnen nog een aantal stappen verder worden gezet. De uitdaging moet zijn dat men niet de auto culpabiliseert, maar dat men ervoor zorgt dat elk individu de juiste mobiliteitskeuze maakt.

Volgens de heer *Johan Sauwens* beweren sommigen dat heel de operatie van De Lijn en het gratis openbaar vervoer een marketingoperatie is. De vraag is: waarvoor? De heer Sauwens wil daarom graag wat meer toelichting over het begrip 'supermarkt'.

Minister *Van Brempt* antwoordt dat het hier om een beeldspraak gaat. Volgens haar wordt er nog te weinig nagedacht over wat het beste vervoersmiddel is om zich te verplaatsen. Dat heeft zowel te maken met het autobezit als met het gebrek aan mobiliteit op maat. Volgens de minister moeten bepaalde mobiliteitskeuzes nog veel meer in de

etalage gezet worden. Zij geeft het voorbeeld van autodelen, een samenwerkingsproject tussen De Lijn en Taxisstop, waar ze sterk in gelooft.

Het project wordt ontwikkeld in Gent en weldra ook in Antwerpen om daarna, naar de minister hoopt, ook navolging te vinden in andere steden. De minister ziet nog heel wat mogelijkheden in samenwerking met de taxisector en tussen die sector en het openbaar vervoer, bijvoorbeeld voor vervoer 's avonds laat en 's nachts. De Lijn heeft volgens de minister een belangrijke rol om dit alles te managen. Bedoeling is dus om, op een kwaliteitsvolle manier, zo veel mogelijk verschillende vervoersmodi aan te bieden en daar een verkoop rond te organiseren.

II. Bespreking: vragen en opmerkingen van de leden

A. *Tussenkomst van de heer Jan Peumans*

De heer Jan Peumans leest in de beleidsnota dat de minister het een enorme opportuniteit vindt dat de bevoegdheden Mobiliteit en Gelijke Kansen in handen zijn van één minister. De heer Peumans daarentegen betreurt het dat Mobiliteit en Openbare Werken voor het eerst uit elkaar getrokken zijn. Hij noemt dat een bedreiging voor een integrale benadering. De beleidsnota zit vol goede intenties, maar waar zal de minister de middelen en de mensen halen om dat allemaal te realiseren? De minister stelt weliswaar dat het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen een integraal onderdeel van haar beleid vormt, maar het protocol tussen haar en de minister van Openbare Werken wordt in de beleidsnota niet vermeld. De naam van de minister van Openbare Werken komt amper twee keer voor.

De eerste 30 bladzijden van de beleidsnota bevatten enkel een cijfermatige onderbouwing. Het enige echte onderzoek dat in Vlaanderen bestaat is het onderzoek 'Verplaatsingsgedrag Vlaanderen', verricht bij 2.500 gezinnen. Dat is veel te abstract.

De heer Peumans mist het antwoord op de vraag hoe men zal proberen het verplaatsingsgedrag van de Vlaming in het algemeen beter in kaart te brengen. Het Nederlands Centraal Bureau voor de Statistiek loopt op dat vlak mijlenver voorop. Het Steunpunt Verkeersveiligheid moet op deze vragen in de toekomst meer gedetailleerd ingaan.

De heer Peumans wil ook graag een evaluatie van de resolutie die het Vlaams Parlement op 8 mei 2002 aangenomen heeft betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan. Wat is daar al van gerealiseerd?

De minister heeft negen maand de tijd om de beheersovereenkomst met De Lijn eventueel te herzien. Gaat die onveranderd blijven?

De minister beweert dat er zich een trendbreuk voordoet: het gebruik van het openbaar vervoer en van de binnenvaart stijgt, het aantal verkeersslachtoffers daalt. Is die stelling onderbouwd?

De minister schrijft dat het openbaar vervoer slachtoffer dreigt te worden van zijn eigen succes en aan attractiviteit begint in te boeten. Hoe wil ze daarop inspelen?

De heer Peumans vindt het principe van de basis-mobiliteit zeer goed. Maar hij wijst erop dat het hier een aanbodmodel betreft en niet een vraagmodel. In het weekend rijden de bussen tussen Tongeren en Voeren bijvoorbeeld nagenoeg leeg.

De minister wil maatregelen nemen om een gratis netoverschrijdend school-woonverkeer voor het lager onderwijs in te voeren. De heer Peumans juicht dat voornemen toe maar betwijfelt of het wel uitvoerbaar is. Bovendien: wie nu voor een Buzzy Pazz betaalt, zal dan ook zijn Buzzy Pazz op andere plaatsen willen gebruiken.

De minister wil de bouwverordening die de Vlaamse regering op 29 april 1997 heeft goedgekeurd inzake de wegen voor de voetgangers strikt toepassen en handhaven. Hoe zit het eigenlijk met de toepassing van die verordening?

De heer Peumans had een verzoek tot interpellatie ingediend over de evaluatie van de federale verkeerswet. Op verzoek van de commissievoorzitter stelt hij hierover thans een vraag bij de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit. Federaal minister Landuyt heeft aangekondigd dat hij de federale verkeerswet uitgebreid wil laten evalueren. De Vlaamse administratie van Leefmilieu en Infrastructuur zou daarbij betrokken worden. De Vlaamse overheid is wegbeheerder maar is ook bevoegd voor de keuze van verkeerssnelheden en de plaatsing van flitspalen. Welk standpunt nemen de

administratie en de minister over de verkeerswet in?

Iets wat de heer Peumans zeer goed vindt, is de doelgroepenbenadering in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid. Het valt het lid wel voortdurend op dat de minister allerlei nieuwe dingen wil doen, maar het is ook niet slecht om af en toe te evalueren wat tot nu toe gebeurd is. Hij geeft het voorbeeld van het TOV-biljet. Het principe is schitterend maar wat is het succes?

Vervolgens gaat de heer Peumans in op de regionalisering. Hij heeft op pagina 57 van de beleidsnota gelezen dat de Vlaamse Regering streeft naar de regionalisering van de verkeerswetgeving en alles wat daarmee te maken heeft. Hij heeft ook begrepen dat het parlement daar te zijner tijd over ingelicht wordt.

Op pagina 65, vlak nadat op pagina 64 voor het eerst de minister van Openbare Werken op de proppen komt, is sprake van een studieopdracht over het wegenvignet. Wie maakt die studie, hoe, waarover en tegen wanneer?

Als burgemeester van een plattelandsgemeente is de heer Peumans voorts geschrokken van een passage op pagina 67. Hij citeert: “Politionele taken moeten bijvoorbeeld door de politie worden uitgevoerd en niet door het personeel van De Lijn. De beteugeling van inbreuken moet zoveel mogelijk gebeuren in verhouding met en op maat van de inbreuk. We zullen onderzoeken welke wijze van handhaving het meest zinvol en doeltreffend is.”. Het lid wil weten wat de minister juist bedoelt met die bijkomende taken voor de politie.

De heer Peumans gaat dan in op de mobiliteits-effectrapportage, waarover hij al veel leerde in handboeken over mobiliteit. Kan de minister voorbeelden geven van de toepassing ervan? Zij wil het immers naar eigen zeggen integreren in de milieu-effectrapportage, wat een zeer goede aanpak zou kunnen zijn. Maar de vraag blijft: waar wordt dit toegepast?

Op pagina 58 van de beleidsnota doet de minister uitspraken over het verkeersboetefonds. Zij pleit voor de aanpassing van het koninklijk besluit van

12 mei 2004. Daarbij zegt zij dat aan de wegbeheerder op die wijze geen opbrengsten worden toegekend. Op dit moment wordt het fonds volgens een zeer onrechtvaardige verdeelsleutel toegekend aan de politiezones.

Die regeling werd destijds nog goedgekeurd door Bert Anciaux, die toen nog federaal minister van Mobiliteit was. Is het de bedoeling van minister Van Brempt om het gedeelte van het fonds dat thans naar de politiezones gaat, binnen te halen voor het Vlaamse Gewest als wegbeheerder? De politiezones zullen daar niet blij mee zijn. De gemeenten kunnen dat geld goed gebruiken.

Dat zij een juridisch kader wil creëren voor de mobiliteitsplannen, vindt het lid zeer goed. Dat is een zeer goede ontwikkeling, want thans gaat het immers om een vrijblijvende oefening.

Op pagina 84 betreedt de beleidsnota het provinciekerntakendebat. De minister verwijst daar naar allerlei dingen, maar naar andere weer niet. Van dat laatste geeft de heer Peumans de overname van de provinciale wegen als voorbeeld.

Op pagina 85 komt het steunpunt Verkeersveiligheid, dat eindelijk voor goede studies op dit terrein zorgt, ter sprake. Sommigen uiten twijfels over het voortbestaan van dat steunpunt na 2006. Hoe zit dat precies? De heer Peumans heeft in elk geval gelezen in de nota dat zij samen met de minister voor wetenschapsbeleid wil nagaan hoe het steunpunt Verkeersveiligheid bij Toenemende Mobiliteit kan gehandhaafd worden, zo mogelijk met een verbrede thematiek.

Het lid zegt tot besluit dat de ontbrekende band met Openbare Werken een gemis is van de nota. Hij is van plan om dezelfde kritiek ook tegenover die minister te formuleren.

B. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw Annick De Ridder begint met een verwijzing naar het regeerakkoord. Daarin is sprake van “zorg voor de efficiënte inzet van middelen bij uitvoering, opvolging en bijsturing waar nodig van de beheersovereenkomst tussen het gewest en De

Lijn”. Maar de manier waarop dat juist gaat gebeuren, blijft redelijk vaag in de beleidsnota. Zo leest zij in hoofdstuk 5, punt 1.1, dat voor elk project de middelen op een zo efficiënt mogelijke manier moeten ingezet worden. Voor een jaarlijkse inzet van 500 miljoen euro begrotingsmiddelen is dat toch wel redelijk vaag. Een evaluatie lijkt het lid aangewezen. Een soort audit moet nagaan of het inderdaad wel gaat om de meest effectieve besteding van de middelen.

Dat het wegvignet mee is opgenomen in de nota, vindt het lid schitterend. Zij mist wel een tijdschema. Als men het wil realiseren binnen deze regeerperiode, moet men toch wel spoedig beginnen met studies en dergelijke. Zij leest ook dat de minister het onaanvaardbaar vindt dat men met de opbrengst van een dergelijk vignet alleen wegeninfrastructuur zou financieren. Aan welke andere bestemmingen denkt de minister nog en waarom vindt ze de genoemde onaanvaardbaar? In de beleidsnota staat ook dat de minister wil onderzoeken of een variabel prijsbeleid ten aanzien van verkeersveiligheid en milieu mogelijk is. Het lid wijst erop dat de VLD-fractie unaniem is over de opvatting dat de implementatie van het wegvignet niet mag resulteren in een individuele lastenverhoging voor de burgers. Niet alleen de sector als geheel moet daarvan gespaard blijven.

Op pagina 45 van de beleidsnota wordt gesproken van een stijgend aantal reizigers. Is die trend een tijdelijk gevolg van grote infrastructuurwerken, zoals in de provincie Antwerpen? Of zijn er tekenen dat de verhoging duurzaam is?

Het regeerakkoord vermeldt het streven naar een harmonisering van de verkeerssignalisatie en een vermindering van het aantal verkeersborden op Vlaamse wegen. Daarvan vindt mevrouw De Ridder niets terug in de beleidsnota, terwijl Vlaanderen hier en daar toch te kampen heeft met een wildgroei. Zij vraagt de minister daar toch aandacht aan te besteden.

Voor een aantal vragen sluit hetzelfde lid zich aan bij collega Peumans. Wat wordt juist verstaan onder de wijziging van de verdeling tussen politiezones en wegbeheerder bij de splitsing van het verkeersboetefonds? Op pagina 59 van de beleidsnota wordt gepleit voor vrije tram- en busbanen, wat deels zeker terecht is. Zij garanderen immers de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

Maar het lid meent toch dat voorzichtigheid geboden is. De keuze voor vrije banen mag niet uitsluitend op vraag van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn tot stand komen. Men moet ook kijken in welke mate dit ten voordele is van alle weggebruikers.

Ten dien einde moet onderzoek gevoerd worden naar de oorzaken van structurele files. Nodeloos vrije banen inrichten moet aan banden worden gelegd. Koning auto is ten onrechte almachtig, maar in de plaats daarvan mag niet koning Lijn komen. Alle vormen van collectief vervoer moeten kunnen gebruikmaken van de vrije banen, dus ook taxi's en hulpdiensten. De minister sprak zelf daarnet over de samenwerking van taxi's en openbaar vervoer. De vrije baan mag geen private weg worden van De Lijn.

C. Tussenkoms van de heer Frans Peeters

De heer Frans Peeters vindt basismobiliteit een goed uitgangspunt. Hij verheugt er zich over dat de minister bij het begin van de toelichting meedeelde dat de basismobiliteit ook zal geëvalueerd worden. Hij vraagt aandacht voor drie belangrijke begrippen: de doelmatigheid, de efficiëntie en de effectiviteit van de ingezette middelen. Uit de rapportering moet blijken dat men goed omgaat met de uitgetrokken middelen.

Ook verheugend is de idee over gratis leerlingenvervoer, maar is het haalbaar? Zaken goedkoop maken is één ding, maar staan wij niet veeleer aan de vooravond van het einde van het gratisverhaal?

Het lid is er voorts van overtuigd dat bewustmaking en educatie, maar ook de technische uitrusting – waarmee hij doelt op de veilige fietspaden, de zwarte punten en de schoolomgevingen – gekoppeld aan een goed handhavingsbeleid heel doeltreffend kunnen zijn om het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers serieus terug te dringen. Hij hoopt dat de minister echt werk maakt van dit punt en dat zij voldoende middelen uittrekt om dit te realiseren.

Hij maakte ook een evaluatie van de sterktes en de zwaktes van het convenantbeleid. De evaluatie van de mobiliteitsconvenants wordt door de minister zelf aangehaald bij het onderdeel versterking van het fundament. Hij wil daar even bij stilstaan

en meteen ook voorstellen tot verbetering aan te brengen.

De heer Peeters is blij dat de mobiliteitconvenant op regelmatige basis wordt geëvalueerd en verfijnd. Het gaat immers om een vrij nieuw instrument zoals de minister terecht aanhaalt in haar beleidsnota, maar dat zeker nog voor verbetering vatbaar is. In het verleden hebben talrijke wijzigingen in het convenantbeleid en in het bijzonder de werking met modules voor een aantal problemen gezorgd. Zo is onder andere de onduidelijkheid bij de gemeenten over de aanpak van projecten via modules genomen door de frequente wijzigingen in het beleid. Als de wijziging werd doorgevoerd terwijl een bepaalde module in opmaak was, dan moest de hele procedure opnieuw worden gevoerd met heel wat maanden vertraging tot gevolg.

De heer Peeters pleit voor een optimalisatie van het integrale instrument op één moment in plaats van de voortdurende bijsturing van bepaalde aspecten van het instrument. Verder dient men de wijzigingen in het instrument te beperken tot bijvoorbeeld maximaal een wijziging per jaar, en eens een dossier is opgestart, moet dat worden afgehandeld volgens de werkwijze bij het opstarten zodat men de hele procedure niet moet hernemen. Een andere vaststelling is dat door het convenantbeleid het overleg tussen de diverse partners gestegen is ten opzichte van vroeger.

Dat is een goede zaak, maar toch blijft het actieve overleg in de praktijk meestal beperkt tot de gemeente versus de administratie Wegen en Verkeer (AWV). Andere actoren, zoals de NMBS, De Lijn, de Dienst der Scheepvaart, maken weliswaar deel uit van de stuurgroep, maar werken in de praktijk niet mee aan het opstellen van het mobiliteitsplan of het uitvoeren van de modules. Dat fenomeen doet zich zowel voor bij de opmaak van de plannen als bij de uitvoering ervan. De heer Peeters stelt voor om te zorgen voor een sterkere overlegstructuur. Op Vlaams niveau kan men proberen de instanties, zoals De Lijn, warm te maken voor een meer sturend beleid en meer initiatieven binnen het convenantbeleid. In de praktijk stelt men vast dat bepaalde initiatiefnemende functies die toebehoren aan De Lijn, niet worden opgenomen en dat de gemeenten voortdurend vragende partij zijn, maar machteloos zijn omdat de initiatiefrol toekomt aan De Lijn.

Er wordt gesteld dat het moederconvenant en het opstellen van het mobiliteitsplan behoren tot de planningsaspecten en dat het werken met koepel-modules tot de uitvoering behoort. Dat sluit gedeeltelijk aan bij de praktijk. Het probleem is echter dat bij de opmaak van de koepelmodule een zeer gedetailleerde verantwoording van het project wordt gevraagd in de vorm van een start- en een projectnota. Die verantwoording bevindt zich opnieuw op het planningsniveau. Daardoor ontstaat een ambtelijk probleem. De uitvoeringsgerichte diensten of de studiebureaus die zijn aangesteld voor de uitvoering van projecten binnen de koepel-modules, zijn immers niet voldoende op de hoogte om in de startnota een voldoende onderbouwing van het project te geven. Daarvoor moet opnieuw een beroep worden gedaan op de planningsdiensten of het studiebureau dat het mobiliteitsplan heeft opgemaakt.

De heer Peeters stelt voor om de inhoud te vereenvoudigen. In principe kan de motivering van de startnota volledig worden teruggevonden in het mobiliteitsplan zelf. Bij de start van de koepelmodule zou men gewoon kunnen verwijzen naar het mobiliteitsplan en vervolgens overgaan tot de opmaak van een projectnota waarin enkel de technische beschrijving van het project noodzakelijk is. Anders is dat dubbel werk waarvoor andere studiebureaus nogmaals de rekening presenteren.

Verder is het een goede zaak dat de gemeenten door het afsluiten van modules initiatieven kunnen nemen tot realisatie van een project. Dat moet worden toegejuicht. Het probleem is evenwel dat AWV steeds in de nodige kredieten moet voorzien en dat men zich daarvoor beroept op een meerjarenprogramma dat strikt aangehouden moet worden. Dat betekent dat projecten die voor de gemeenten belangrijk zijn, maar bij AWV niet op de meerjarenprogramma's kunnen, dus ook niet worden opgestart. Daardoor is de sturende kracht van gemeenten in de praktijk veel beperkter dan volgens de theorie van het convenant. Het voorstel van de heer Peeters is dat meerdere modules zouden moeten werken volgens het principe van de module 13. Er is een mogelijkheid voorzien in een van de modules maar niet voor alle modules, namelijk dat de gemeente kan voorfinancieren en het project ook in eigen beheer uitvoeren en er vervolgens door AWV kan worden terugbetaald. Een

andere optie is dat de gemeente periodiek aanvragen zouden doen aan AWV voor het uitvoeren van projecten en dat op basis daarvan een prioriteitenlijst wordt opgemaakt die wordt aangehouden.

Op die manier hebben de gemeenten een inzicht in wanneer een bepaald project kan worden opgestart en worden modules niet nodeloos lang op voorhand afgesloten, met alle mogelijke frustraties vandien, maar ook met het achterwege blijven van de verwachtingen die vooropgesteld worden in verschillende beleidsnota's, zowel op het gemeentelijke als op het Vlaamse niveau. Een goed voorbeeld in de beleidsnota is de werking van de task force. De heer Peeters hoopt alleen dat het geen praatbarak wordt, maar dat een verankering en versterking van de lokale bestuurskracht hier aan bod kan komen.

Verder deelt hij aan de heer Peumans mee dat er voorbeelden van Mober zijn. In de Kempen hebben zes gemeenten samen met AWV een Mober opgesteld in het kader van een noord-zuidverbinding. In het jaar 2000 heeft men een milieu effectenrapport opgesteld en in het jaar 2004 is pas het mobiliteitseffectenrapport opgesteld. Hij pleit voor een integratie van mobiliteits- en milieu effectenrapportering. Uiteindelijk zijn het weeral studie bureaus die dubbel moeten worden betaald om bepaalde informatie te vergaren, en analyses en syntheses te maken. Hij zal het Mober overmaken aan de heer Peumans. Die merkt op dat ook hier weer sprake is van het meerjarenprogramma.

D. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux

De heer Eloi Glorieux vindt heel wat lovenswaardige doelstellingen terug in deze beleidsnota, maar hij mist een aantal concrete maatregelen en vooral ook de middelen om die daadwerkelijk te realiseren. Hij onderschrijft de stelling van de minister dat het huidige vervoerssysteem niet milieuduurzaam is. De minister stelt dat men bij het nemen van beleidsbeslissingen op het vlak van mobiliteit rekening moet houden met de te verwachten effecten op het milieu. De vraag is of dat ook consequent gebeurt. De minister stelt ook dat de tol die natuur en milieu voor het verkeer betalen, te hoog ligt. De heer Glorieux mist evenwel de concrete maatregelen om dat tegen te gaan. Op het vlak van de CO₂-reductiedoelstelling voor het

verkeer wordt bijvoorbeeld de lat gelegd op het stabiliseren van de uitstoot van het niveau van 1990. Voor de industrie stelt men ook als doelstelling om de energie-efficiëntie te verhogen zonder dat daar een absolute CO₂-reductie mee gemoeid is. Als men noch in het verkeer noch in de industrie daadwerkelijk een CO₂-reductie wil gaan realiseren, komt men uiteindelijk alleen bij de gezinnen terecht, die de volledige last moeten gaan dragen. Ook in het Mobiliteitsplan staan daarover weinig concrete maatregelen. Hij mist een concreet beleid in de beleidsnota om de CO₂ in het verkeer te gaan reduceren.

Hoe staat de minister tegenover het voorstel van federaal minister voor Leefmilieu, Bruno Tobback, om meer biodieselveertuigen in het verkeer te brengen? Tijdens de begrotingsbesprekingen over het luik mobiliteit stelde de minister dat men de nieuwste dieselbussen bleef kopen en dat die met een roetfilter worden uitgerust en dat ze beantwoorden aan de euronorm 5. Dat is op zich al een mooi resultaat. Het belangrijkste is dat men voldoende middelen ter beschikking stelt om bussen en trams in te zetten waar er veel passagiers moeten worden vervoerd. De Lijn kan evenwel een grote voorbeeldfunctie vervullen op het vlak van emissiearme voertuigen en motortechnologie, en vooral de alternatieve brandstoftechnologieën zoals biodiesel. Hoe kan het voorstel worden doorgetrokken naar onder andere De Lijn en het voertuigenpark van de Vlaamse overheid en administratie (niet alleen de auto's van de ministers en kabinetten, maar ook van bijvoorbeeld de boswachters en dergelijke meer)? Voor elke categorie auto's zijn er modellen en types die veel energiezuiniger zijn. Waarom kiest men niet resoluut voor nieuwe alternatieve brandstoftechnologieën, zoals biodiesel, waar het mogelijk is?

De doorstroming van het openbaar vervoer is een belangrijk probleem. Zowel wat de beïnvloeding van de verkeerslichten betreft als wat de vrije bus- en trambanen betreft, is er in Vlaanderen nog heel wat te doen. Het is ook een belangrijke oorzaak van stress en werkdruk bij het personeel. Als men voortdurend in de file staat, moet men de verloren tijd inhalen op de andere stroken.

Voor passagiers is het vaak een beoordelingsfactor om al dan niet de bus of de tram te nemen. Als in Straatsburg nieuwe tramlijnen worden aangelegd,

gebeurt dat steeds op een aparte bedding en wordt ervoor gezorgd dat de trams voorrang krijgen en dat de lichten op groen springen. Het is effectief belangrijk dat er verder maatregelen en initiatieven worden genomen om dat te realiseren.

In het regeerakkoord en de beleidsnota staat dat er een wegenvignet komt ter vervanging van de verkeersbelasting. De heer Glorieux is eerder voorstander van een 'slimme' kilometerheffing. Als er evenwel een wegenvignet komt, is het belangrijk dat dit ecologisch gemoduleerd is. Dat wil zeggen dat het principe 'de vervuiler betaalt' wordt toegepast en dat automobilisten die inspanningen doen om energiezuinige of emissiearme voertuigen te kopen of minder kilometers te rijden, worden beloond. De minister geeft aan dat er op procedureel vlak nog heel wat water door de zee zal moeten vloeien vooraleer het wegenvignet kan worden ingevoerd. Er moeten nog heel wat regelingen worden getroffen met de federale regering en op Europees vlak. Hij vraagt wanneer het mogelijk is om de invoering effectief te realiseren.

De heer Glorieux vraagt zich af of de invoering van de nettarieven er niet voor gezorgd heeft dat De Lijn haar eigen inkomsten geplafonneerd heeft, door de kostprijs los te koppelen van het aantal gereden kilometers. Vooral voor mensen in de stad biedt deze formule niet zo veel voordelen. In 1999 had De Lijn nog ongeveer 33 procent eigen inkomsten uit abonnementen en tickets, in 2004 is dat teruggelopen tot 20 procent.

Volgens dezelfde spreker moet de grote strijd gevoerd worden in de steden. Er moeten zoveel mogelijk trams en bussen ingezet worden daar waar er effectief vraag naar is. Daarom vindt de spreker het ook belangrijk dat bijvoorbeeld Pegasus zeker gerealiseerd wordt. Hij begrijpt dat dit een proces is waar gestaag aan moet gewerkt worden, maar roept namens zijn fractie toch op om daar blijvend middelen voor uit te trekken.

Basismobiliteit verzekeren is een nobele en vaak ook zinvolle doelstelling, maar vaak wordt ook alleen lucht vervoerd. Misschien moet er van een aanbodsgestuurde naar een meer vraaggestuurde benadering worden overgestapt. Dat moet geëvalueerd worden.

E. Tussenkost van de heer Johan Sauwens

De heer Johan Sauwens vindt het jammer dat de minister zo snel een beleidsnota voor vijf jaar heeft moeten maken. De oefening moet de volgende maanden zeker worden vergezet. Enerzijds vindt hij dat de minister te weinig ambitieus is, anderzijds dat een bepaalde bescheidenheid nodig is.

De beleidsnota handelt voor drie vierden over De Lijn en het openbaar vervoer. Maar uit de procentuele verdeling van verplaatsingen over de vervoerswijzen in Vlaanderen blijkt dat bus, tram en metro ternauwernood 2 procent van het aantal verplaatsingen betekent. Dat betekent dat Vlaanderen met het instrument De Lijn maar een heel beperkte impact heeft op de totaliteit van het verplaatsingsgedrag. Tien jaar geleden beschikte het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat al over een mobiliteitscel met 250 ambtenaren. In Maastricht zijn 35 mensen constant met mobiliteitssturing bezig. Dat is veel breder dan het instrumentarium dat minister Van Brempt aanreikt.

De heer Sauwens vindt het bijvoorbeeld jammer dat de minister geen link legt met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Een degelijk mobiliteitsbeleid start toch met een degelijk beleid inzake ruimtelijke planning en ruimtelijke ordening. Op enkele jaren tijd kan geen enorme trendbreuk worden gerealiseerd. Maar de minister van Mobiliteit moet, samen met haar collega's, veel meer de ambitie hebben om sturend op te treden waar het kan. Ze moet de koppeling maken met ruimtelijke ordening maar ook met het huisvestingsbeleid en de lokatie van industrieterreinen. De heer Sauwens vindt overigens dat De Lijn te weinig initiatief neemt inzake bedrijventerreinen. Men zou mee bedrijfsvervoerplannen moeten ontwikkelen. Ook aan het onderbrengen van grotere delen van de Vlaamse administratie in de provincies moet de minister mee een impuls geven.

De heer Sauwens vraagt de minister om de volgende maanden het mobiliteitsprobleem nauwer onder de loep te nemen en, samen met de hele Vlaamse regering, een strategie te ontwikkelen voor de volgende twintig jaar. Dat is wat anders dan de plannen van De Lijn. Dat heeft te maken met het wegwerken van missing links, met grote internationale

transitstromen die ons wegnen versneld doen verouderen, met structurele files, enzovoort.

De heer Sauwens had graag ook wat meer toelichting over de Mobiliteitscel, zeker als De Lijn een soort manager zou moeten worden. Wie stuurt op dit ogenblik aan? De heer Sauwens heeft het gevoel dat De Lijn zowel rechter als partij is en dat er inzake kostenefficiëntie en doelstellingen te weinig aansturing is vanuit Vlaanderen. In het model beter bestuurlijk beleid moet er een beleidsstaf kunnen gevormd worden, die ook constant mee de beheersovereenkomsten opvolgt, de budgettaire implicaties van alle gezette stappen berekent en een langetermijnstrategie ontwikkelt. Doet de minister wel inspanningen om het openbaar vervoer te bekijken?

Voormalig minister Stevaert beweerde altijd dat zijn tarievenbeleid meer inkomsten zou genereren. Nu blijkt dat de eigen vervoersontvangsten van De Lijn tussen 1999 en 2003 met 12 procent gedaald zijn. Dat staat haaks op de ontwikkelingen bij de andere vervoersmaatschappijen in Europa. De exploitatiesubsidies aan De Lijn, op rekening van de belastingbetaler, zijn tussen 1999 en 2003 met 74 procent gestegen. In diezelfde periode stegen de totale Vlaamse uitgaven met 16 procent. De verhouding tussen de opbrengsten en de gemaakte kosten daalde van 31,5 in 1999 tot 19,4 procent in 2003.

In de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting stelde minister Van Mechelen dat dit cijfer in 2005 zal dalen tot 14,1 procent. Voor een deel is die evolutie te verklaren door een normale kostenexplosie van een vervoersmaatschappij, maar ze heeft vooral te maken met de capaciteitsuitbreiding door de invoering van de basismobiliteit. De heer Sauwens wijst er op dat in deze cijfers de kapitaalssubsidies voor investeringen niet begrepen zijn. De SERV heeft berekend dat, als de toename van de exploitatiesubsidies doorgaat zoals in de beheersovereenkomst van vorig jaar voorzien, het beslag op de nettobeleidsruimte 17 procent bedraagt. Met de huidige kostenexplosie moet De Lijn eens ernstig bekeken worden door een objectieve instantie. De heer Sauwens vraagt een objectieve evaluatie van de tariefpolitiek en de basismobiliteit.

De heer Sauwens heeft het vervolgens over de toename van het aantal reizigers. Vroeger was een abonnement vrij duur, nu wordt een derde nageenog gratis rondgedeeld. Maar de aanrekening van het aantal reizigers per abonnement blijft dezelfde: in het stadsgebied worden sowieso 90 verplaatsingen per maand aangerekend, in het landelijke gebied 52. Die cijfers noemt de heer Sauwens irrealistisch. Er bestaat geen enkel systeem bij De Lijn om de reële aangroei van het aantal reizigers te berekenen. Volgens de heer Sauwens gaat het om een toename van 30 en niet van 62 procent. Hij vraagt een objectieve analyse van het marktaandeel van De Lijn in het totale verplaatsingsgedrag.

De CD&V-fractie maakt zich grote zorgen over de financiële haalbaarheid van de intenties van minister Van Brempt. In een periode van besparingen moet er gediscussieerd worden over welke maatschappelijke doelstellingen de meerderheid wil realiseren. Een aantal plannen van de minister zijn vrij gratis. Daarom dringt de heer Sauwens er op aan om voor de behandeling van deze beleidsnota in plenaire vergadering een actualisatie te krijgen van het volledige investeringsprogramma van De Lijn en de nieuwe exploitatiekosten die daaruit voortvloeien.

Ieder nieuw aanbod kost immers extra geld. Honderd procent dekking bestaat niet. De fractie van de heer Sauwens pleit voor veel meer middelen voor het openbaar vervoer, maar heeft tegelijk het gevoel dat die efficiënter moeten ingezet worden, namelijk daar waar de vervoersvraag zeer groot is en waar de mobiliteitsproblemen en de problemen van bereikbaarheid en leefbaarheid bijzonder groot zijn.

F. Tussenkoms van de heer Herman Lauwers

De heer Herman Lauwers kondigt aan dat hij niet zo negatief zal zijn als collega Sauwens in de evaluatie van het werkstuk als geheel. Een mobiliteitsbeleid bestaat tenslotte nog maar tien jaar, zoals ook in de inleiding van de beleidsnota staat. Er valt nog heel wat puin te ruimen van de voorafgaande decennia. Het lid geeft het voorbeeld van weggehaalde tramsporen die vandaag dringend terug zouden moeten aangelegd worden. Er zijn wel degelijk fouten gemaakt. De beleidsnota wijst op

indicaties dat het beleid goed bezig is, maar erkent tegelijk dat er nog veel te doen is, want de vraag naar verkeer blijft stijgen en we moeten zien hoe we die kunnen stroomlijnen.

Ten aanzien van de heer Sauwens wijst hetzelfde lid erop dat het begrip vervoersarmoede wel degelijk wordt gedefinieerd in deze beleidsnota, meer bepaald op bladzijde 39. De paragraaf in het midden van die bladzijde legt duidelijk uit dat het om veel meer gaat dan armoede door financieel tekort.

Maar de beleidsnota kent een beperking. Door de opsplitsing in Mobiliteit en Openbare Werken, die men kan betreuren maar wel reëel is, gaat de beleidsnota hoofdzakelijk over personenvervoer. Grote delen van het vrachtvervoer horen veeleer onder Openbare Werken thuis. De heer Lauwers geeft daarop een voorbeeld dat aantoonst dat de grote stromen van het vrachtvervoer hier buiten het vizier blijven. Binnen de sector van het vrachtvervoer is voornamelijk door de binnenvaart de laatste jaren een trendbreuk gerealiseerd en toch zit er nog potentie in voor het hele net. Die uitspraak in de beleidsnota geeft de heer Lauwers de indruk dat op bepaalde punten van het net die potentie wel al helemaal vervuld is en dat men dus niet verder kan vanwege infrastructurele belemmeringen, meer bepaald bruggen en sluizen die hun maximale capaciteit hebben bereikt. Dus ook daar is men voor het vinden van een betere verhouding aangewezen op de minister van Openbare Werken.

Het wegenvignet, waar het parlement al eerder over discussieerde en wellicht niet voor het laatst, wordt in de beleidsnota erkend als technisch zeer moeilijk. Het is helemaal niet zo eenvoudig als het aanbrengen van een etiketje aan de grens. Buitenlanders mee doen betalen voor de doorvoer van vracht is op zich een te magere doelstelling voor een dergelijke ingewikkelde operatie. De heer Lauwers pleit ervoor om, als het vignet wordt ingevoerd, het ook te gebruiken voor sturing. Hij doelt meer bepaald op de aanmoediging van de overstap van vrachtvervoer naar spoor en binnenvaart. Men moet zien wat de kosten en de baten zijn van het hele opzet. Het is volgens het lid duidelijk dat de structurele files worden veroorzaakt door het toenemende vrachtvervoer over de weg. Het is dweilen met de kraan open als men alleen het personenver-

voer kanaliseert. Ook op het vrachtvervoer moet ingegrepen worden.

Wat dit personenvervoer betreft, vindt de heer Lauwers het niet meer dan normaal dat er extra middelen gaan naar het openbaar vervoer. Dat baseert hij op het STOP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer, privaat vervoer. Men kan wel zeggen, zoals de heer Sauwens, dat de eigen inkomsten van De Lijn zijn gedaald en dat de dotaties zwaar zijn verhoogd, maar is dat erg? Als men deze modus om diverse redenen een groter aandeel wil geven in het verkeer, komen daar aspecten van tarifiering aan te pas, dat wil zeggen dat men meer uit de algemene middelen betaalt en minder verhaalt op de gebruiker.

Dat is even herverdelend als het geval is in onderwijs en cultuur. Ook wie niet naar de opera gaat, betaalt daar mee. Als men dat belangrijk vindt, mag de verhouding tussen eigen inkomsten en overheidsmiddelen geen probleem zijn. Dat neemt echter niet weg, erkent de heer Lauwers, dat de middelen efficiënt moeten ingezet worden. Op bepaalde trajecten is de rentabiliteit thans ver te zoeken en het gebruik veel te laag. Dat moet dan bekeken worden, maar in zijn algemeenheid is er geen bezwaar tegen meer geld uit de algemene middelen voor het openbaar vervoer, integendeel.

Tot slot vindt de heer Lauwers gecombineerde kaartjes voor spoor en bus een zeer interessant en lovenswaardig gegeven. Er is een groot probleem met de grotendeels geprivatiseerde parkeerterreinen van de NMBS. Daardoor worden de kosten voor parkeren duurder dan de treinkaartjes. Het gaat dus om meer dan het gemak van de aanschaf van één enkel kaartje. Het gaat er ook om dat men met de bus naar het station gaat en niet met de auto.

Soms zijn de procedures voor de mobiliteitsconvenants zo loodzwaar dat men, ondanks het feit dat iedereen het erover eens is dat bepaalde punten echt gevaarlijk zijn omdat er jaarlijks meerdere doden vallen, niet vooruitkomt. Soms is het vijf jaar wachten, hoewel er geen enkel politiek meningsverschil over is. Te veel administraties moeten er eerst een rapport over maken. Het lid vraagt zich af of voor een aantal beperkte gevallen waarover

algemene consensus bestaat, niet een soort spoed-procedure kan ingesteld worden.

G. Tussenkoms van de heer Bart Martens

De heer Bart Martens is van oordeel dat het Vlaamse Gewest met De Lijn een ongelooflijke prestatie neerzet. De stijging van de reizigersaantallen is dan misschien niet correct, maar het is ontegensprekelijk waar dat het openbaar vervoer veel meer reizigers vervoert. Dat is zeker niet onbelangrijk, gelet op de Vlaamse ambities om ook het spoorvervoer te regionaliseren en nieuwe diensten uit te bouwen als light rail. Het lid is het voorts eens met het voorstel om het concept basismobiliteit te evalueren. Basismobiliteit moet meer zijn dan een opstaprecht. Het concept wordt vaak ten onrechte verengd tot een bushalte op zoveel meter van je deur, met die frequentie. Iemand die zeven keer moet overstappen om ter bestemming te raken, heeft daar geen boodschap aan. Het begrip moet verder aangevuld worden met onder meer minimale garanties op het vlak van de snelheid van verbindingen tussen stedelijke gebieden onderling of tussen stedelijke gebieden en hoofddorpen in het buitengebied. Zo verruimd kan het begrip helpen om de enorme vraag naar openbaarvervoerdiensten verder in te vullen.

Dat een dergelijke boom wordt opgezet rond het mobiliteitseffectrapport vindt de heer Martens lovenswaardig. Hij ondersteunt ook de plannen om dat Mober waar mogelijk te integreren in het milieueffectrapport (MER), vanuit het oogpunt van de administratieve vereenvoudiging. Instrumenten moeten niet geaccumuleerd worden, maar eerder zo veel mogelijk in elkaar geschoven. Mobiliteit genereert immers milieueffecten, die dikwijls vandaag in een MER buiten beschouwing worden gelaten. Maar men moet nog een stap verder durven gaan.

In het milieuvergunningenbeleid geeft een MER dikwijls aanleiding tot het stellen van bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden aan activiteiten waarrond een MER wordt uitgevoerd. Eigenlijk zou men dat ook met een Mober moeten kunnen doen. Er zijn voorbeelden waar een Mober heeft geleid tot het opleggen van verplichtingen inzake het inleggen van shuttlediensten tussen een bepaald kantorencomplex en een nabijgelegen station, maar er is geen enkel juridisch argument om de

verplichting tot het inleggen van die shuttlediensten hard te kunnen maken.

Als men streeft naar een ééngemaakte stedenbouwkundige en milieuvergunning, is het misschien ook denkbaar daar bepaalde mobiliteitsvoorwaarden aan te koppelen, zoals de opmaak van een bedrijfsvervoerplan, het inleggen van shuttlediensten naar stations enzovoort. Men moet gaan nadenken hoe het instrument Mober niet alleen sturend kan zijn in het lokatiebeleid, maar ook in het vergunningenbeleid ten aanzien van bepaalde vervoersgenererende activiteiten.

Of men het nu wil of niet, Europa bepaalt grotendeels het kader voor de financiering van het infrastructuurbeleid of de prijsbepaling van het mobiliteitsbeleid. De Europese Commissie heeft een voorstelrichtlijn tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn neergelegd, waarover er heel wat discussie is. Er zitten tal van controversiële punten in het voorstel, zoals onder meer het toepassingsveld. Het voorstelrichtlijn stelt voor om het eurovignet of alternatieve financieringssystemen alleen nog toe te passen op het Trans-Europees Netwerk en de autosnelwegen die daarvan onderdeel uitmaken.

Voor een regio zoals Vlaanderen kan dat bijzonder nefast zijn en een enorme stimulans zijn voor sluipverkeer en voor het verschuiven van verkeersdrukte naar gewestwegen met alle problemen van dien op het vlak van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid. Vlaanderen heeft er alle belang bij dat de wijziging van de Eurovignetrichtlijn lidstaten of regio's toestemming geeft om het toepassingsgebied uit te breiden van Trans-Europese Netwerken tot alle primaire wegen of hoofdtransportwegen. Een andere tekortkoming van het voorstel van de Europese Commissie is dat men serieuze beperkingen oplegt aan de kosten die door middel van de prijspolitiek kunnen worden doorgevoerd. Het voorstel staat niet toe om externe milieukosten of veiligheidskosten te gaan doorrekenen. Daarmee is Europa in tegenspraak met de eigen Europese duurzaamheidsstrategie waarin wel wordt gepleit voor een volledige kostendoorrekening.

De heer Martens vindt dat de subsidiariteit maximaal moet kunnen spelen en dat regio's of lidstaten op zijn minst de mogelijkheid moeten hebben om ook milieukosten door middel van de prijspolitiek door te rekenen. Nog een tekortkoming van

het voorstel van de Eurovignetrichtlijn is het niet toestaan van de 'crossfinancing'. Het voorstel van de Europese Commissie is om de opbrengsten van het vignet of een alternatief ervan verplicht aan te wenden voor wegeninfrastructuur.

Als investeringen in andere vervoersmodi een hoger congestieoplossend vermogen hebben en doeltreffender zijn in het bereiken van de doelstellingen op het vlak van verkeersleefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid, ziet hij niet in waarom men zich de mogelijkheid zou ontfangen om de opbrengsten in de andere modi te investeren. Hij rekent erop dat de Vlaamse Regering de ontwikkeling van de Europese richtlijn verder blijft opvolgen omdat ze de voorwaarden zal bepalen binnen dewelke Vlaanderen het wegvignet kan toepassen.

III. Bespreking: antwoorden van de minister en repliek van de leden

Minister *Van Brempt* betreurt het dat alles zo snel is moeten gaan en dat ze geen tijd heeft gehad om met het brede middenveld te overleggen, zoals met de VAB-VTB, de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging, BBL en allerlei andere mobiliteitsbewegingen, die een belangrijke inbreng kunnen doen. Dat is iets voor de komende jaren. Na de beleidsnota komen er beleidsbrieven waarin echte prioriteiten worden vastgelegd. Het is een keuze geweest om in de beleidsnota een algemene visie voor de volledige regeerperiode vast te leggen. Die zal worden verfijnd door middel van de beleidsbrieven, maar ook door andere documenten en debatten. Ze verwijst naar een discussie die is er geweest over de tegenstelling tussen grote visies en de budgettaire beperkingen. Dat zijn de uitdagingen waar men de volgende jaren voor staat.

Wat betreft de opmerking van de heer Jan Peumans over de samenhang met openbare werken stelt de minister dat, als ze mag kiezen, het liefst Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening zou samenbrengen. Ze vindt dat een groot deel begint bij de ruimtelijke ordening en de beslissingen die daar over lokaties worden genomen. Daar worden heel wat fouten gemaakt en er wordt veel te weinig rekening gehouden met de impact van mobiliteit. De politiek zit evenwel zo in elkaar. Ze kan wat dat betreft niet kiezen. Bij de regeringsvorming is een

keuze gemaakt en die heeft voor- en nadelen. Los daarvan is er een goed protocol gemaakt tussen haar en de minister van Openbare Werken. Daarin zitten een aantal grijze zones en er zullen debatten en veel gesprekken nodig zijn tussen de twee bevoegde ministers.

De minister ziet dat eerder als een opportuniteit dan als een bedreiging. Ze benadrukt dat de mensen op het terrein daarvan geen last zullen hebben. Op dat vlak zijn de uitgangspunten dezelfde. De effecten op het terrein hebben betrekking op het convenantbeleid waar er een dubbele handtekening nodig is. Beide ministers zullen ervoor zorgen dat er daardoor geen vertraging op het terrein ontstaat.

Verder ondersteunt de minister de vragen van de heer Peumans over het verplaatsingsgedrag. Ze vindt dat er te weinig cijfers en gegevens zijn en ze heeft die nodig om een beleid te kunnen ontwikkelen. Verder investeren in onderzoekers, via de Mobiliteitscel, en onderzoek is zeker de optie. Het is absoluut niet de bedoeling om komaf te maken met het steunpunt Verkeersveiligheid, integendeel. Het steunpunt zal verder worden uitgebreid en er zal blijvend worden geïnvesteerd in onderzoek over verkeersveiligheid en mobiliteit.

Over basismobiliteit zijn er heel veel vragen gesteld. Sinds de minister bevoegd is voor Mobiliteit, kan ze geen bus zien voorbijrijden zonder te kijken of er voldoende volk op zit. Vanwege de commotie die er soms rond is, is ze daarvoor gevoelig geworden. Wat ze spijtig vindt, is de link die er gemakkelijk wordt gelegd tussen basismobiliteit en lege bussen. De meeste reacties die ze krijgt, hebben vooral te maken met overvolle bussen, het gebrek aan doorstroming en de stress die dat met zich meebrengt voor de buschauffeurs, het feit dat sommige mensen een volle bus zien voorbijrijden en niet de kans krijgen om op te stappen, en dergelijke. Hier en daar duiken er verhalen op over lege bussen. Nog niet zo lang geleden is er in de pers commotie geweest over het feit dat er in Hove en Lint lege bussen rondreden. Dat is onmiddellijk onderzocht en dat bleek niet helemaal waar te zijn. Integendeel, er was een stijging van 36 procent van het aantal reizigers. Als men een bus opstart in het kader van basismobiliteit, duurt het enige tijd vooraleer die succes kent. De minister stelt iedereen gerust: als er lege bussen zijn, zullen die worden gevonden.

Het is helemaal niet de bedoeling om lege bussen te laten rondrijden, integendeel. Dat is de slechtst mogelijke reclame voor De Lijn en het openbaar vervoer. Daarom zal er in 2005 een uitgebreide evaluatie van de basismobiliteit gebeuren. De minister voegt eraan toe dat, hoewel de CD&V-fractie zeer kritische geluiden over de basismobiliteit laat horen, ze ontzettend veel vragen en ontgoochelde reacties van de lokale besturen (waaronder heel wat CD&V-besturen) krijgt. Die gemeentebesturen hebben vernomen dat het programma Basismobiliteit vertraging zal oplopen in 2005 vanwege het feit dat er in 2005 in minder middelen is voorzien dan aanvankelijk ingeschreven in de programmatie van De Lijn. Het is de uitdrukkelijke wil van de minister om de lokale besturen in 2006 tevreden te stellen. De evaluatie in 2005 moet er ook voor zorgen dat er wat middelen vrijkomen waardoor de basismobiliteit versneld kan worden ingevoerd. Ze maakt daarbij wel een kanttekening. De evaluatie dient om vooral te kunnen overschakelen naar lagere vervoersmodi die minder geld kosten. Een belbus is goedkoper dan de klassieke buslijn. Ze wil ook onderzoeken hoe het taxisysteem aan het openbaar vervoer kan worden gekoppeld. Het is evident dat de resultaten van de evaluatie aan de commissieleden worden voorgesteld.

Verder onderschrijft de minister de bekommernis van de heer Peumans over de taxi's en het TOV-biljet. Het TOV-biljet is een heel mooi initiatief en er moet worden nagegaan hoe dat kan worden verbeterd en hoe dat een succes kan worden. Dat is belangrijk in het kader van basismobiliteit én van verkeersveiligheid. Wat de opmerking over het gratis leerlingenvervoer betreft, wijst de minister erop dat ze gewoon het regeerakkoord uitvoert. Ze zal dat doen in samenspraak met de minister van Onderwijs.

Heel wat commissieleden hebben terecht vragen gesteld over het wegvignet. De minister voorspelt nog heel wat discussies de komende maanden en jaren. De eerste studie is nu opgestart. Dat is een 'quick scan'. De resultaten worden eind februari-begin maart 2005 verwacht. Het is de bedoeling een eerste algemene scan te maken van de systemen die er Europa bestaan en na te gaan welke systemen nader onderzoek verdienen.

De heer Jan Peumans vraagt wie de studie uitvoert. Hij wijst erop dat hij ook een 'quick scan' kan maken. Hij bezit documenten van alle 'quick scans'

die er totnogtoe zijn gemaakt. Nederland heeft heel recent alle systemen onderzocht en uitgelegd.

De *minister* verklaart dat het audit- en adviesbureau Deloitte Consulting de studie uitvoert. Die studie behelst de verschillende tolheffingen en wegvignetten die er bestaan. Verder wordt onderzocht welke doelgroepen de tolheffing wil vatten en wat het doel van de tol is. Gaat het om het genereren van opbrengsten of het sturen van de mobiliteit of over de milieuvriendelijkheid? Hoeveel betaalt de gebruiker? Wat zijn de opbrengsten? Hoeveel bedragen de jaarlijkse exploitatiekosten? Wat zijn de kosten inzake handhaving? Hoe groot zijn de investeringen voor het individu en voor het bedrijf, voor de operator en voor de overheid? Welke technologie wordt er gebruikt? Wie is operator en welk BTW-statuuut heeft die? Op al die vragen wil de minister een antwoord voor de verschillende tolheffingen en wegvignetten die gebruikt worden in de verschillende landen.

De minister wil het vignet zo snel als het kan invoeren maar ze wil zich niet vastpinnen op een datum. Ze wil eerst zekerheid over een heel aantal factoren. De Vlaamse overheid mag, ter vervanging van een andere belasting, niet iets invoeren waarvan ze niet weet hoe ze het kan handhaven en waarvan ze de exploitatiekosten en de opbrengsten niet kent. De opbrengst van de huidige verkeersbelasting is niet onbelangrijk. Ze gaat in de algemene pot. De minister wil die belasting niet vervangen door een wegvignet dat alleen maar gebruikt wordt om wegen mee te bouwen. Het moet een sturend instrument worden op het vlak van mobiliteit en milieu.

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt voor dat er al nagegaan wordt in hoeverre de opbrengst momenteel wordt geïnvesteerd in wegenwerken en infrastructuur en dat minstens dat percentage behouden wordt.

Volgens de *minister* moet deze discussie zeker nog gevoerd worden. Het is niet haar bedoeling de wegeninfrastructuur droog te leggen. Ze wil mobiliteit en de financiering daarvan in hun totaliteit bekijken.

De optie van de minister is het verkeersboetefonds in Vlaamse handen te krijgen. Ze wil dat als een sturend instrument mee gebruiken en het koppelen aan de mobiliteitsconvenants. Die gemeenten die

vandaag grote inspanningen doen voor verkeersveiligheid moeten daarvoor beloond worden. De minister wil de opbrengsten van het verkeersboetefonds dus inzetten voor meer verkeersveiligheid en meer verkeersveilige investeringen.

De heer *Jan Peumans* wijst er de minister op dat zij in haar beleidsnota op bladzijde 58 stelt dat zij een gedeelte van het verkeersboetefonds aan de wegbeheerder wil toekennen. De politiezones krijgen nu al niet de middelen waar ze recht op hebben. Er werd 47 miljoen euro meer ontvangen in 2003 dan in 2002, waarvan 87% in Vlaanderen. Hij vindt het een straffe uitspraak dat de minister in haar beleidsnota verklaart dat een deel van het verkeersboetefonds aan de wegbeheerder (de Vlaamse minister van Openbare Werken dus) zal toegekend worden. De politie kan nu al met moeite aan verkeershandhaving doen. In zones die wel aparte verkeersseenheden hebben, daalt het aantal ongevallen.

Minister *Kathleen Van Brempt* verklaart dat het geld dat bedoeld is voor verkeersveiligheid, niet zal uitgegeven worden aan het onderhoud van wegen. De minister wil de middelen van het verkeersboetefonds kunnen inzetten voor educatie, het verkeersveilig inrichten van de weg en handhaving. De lokale autonomie moet daar vrij ruim kunnen spelen. Als er lokaal beslist wordt dat de middelen het best besteed worden om op een gemeenteweg een veilig fietspad aan te leggen, heeft de minister daar geen probleem mee. Maar het moet dus wel gaan om investeringen die te maken hebben met verkeersveiligheid. Vandaar de link die de minister wil leggen tussen opbrengsten van het verkeersboetefonds en het mobiliteitsconvenantbeleid. De minister wijst er op dat het verkeersboetefonds overigens nog altijd niet in Vlaamse handen is.

Minister Van Brempt noemt zichzelf een grote voorstander van evaluaties. Maar ze zet zich af tegen de teneur ten aanzien van De Lijn, alsof dat een slecht bestuurd, inefficiënt overheidsbedrijf zou zijn. De Lijn voert zeer loyaal uit wat er in het parlement en de regering wordt beslist. Heel veel objectieve waarnemers noemen het één van de meest performante en best presterende overheidsbedrijven, die met de bestaande middelen ontzettend veel dienstverlening op poten zet. Wat die dienstverlening is, wordt door het parlement en de regering beslist. Als hier wordt geopteerd tegen het

gratis openbaar vervoer voor de 65-plussers, moet dat duidelijk worden gezegd. Ongeveer 8 procent van de gebruikers van De Lijn betaalt vandaag niet, alle anderen doen dat wel, via een zeer performant en succesvol systeem van tarifiëring: goedkope abonnementen en duidelijke en eenduidige tarieven.

De heer *Peumans* betwist dat de algemene teneur inzake De Lijn negatief is. Hij blijft wel bij zijn opmerking dat het concept basismobiliteit op een verkeerde manier wordt ingevuld. Hij vindt het ook totaal verkeerd dat er geen signaal komt dat er een tariefaanpassing voor De Lijn komt. De vragen van de reizigers hebben te maken met frequentie en bereikbaarheid; de prijs is daar ondergeschikt aan. De minister moet de verloren kilometers van lege bussen in Zuid-Limburg investeren in de Vlaamse Ruit.

De heer *Peumans* wil met de heer *Sauwens* discussiëren over de manier waarop de reizigers worden geteld: dat wordt wel ernstig gedaan. Maar de toename van het aantal reizigers is niet het gevolg van het verzekeren van de basismobiliteit. Ze wordt gerealiseerd in Antwerpen en in Gent. Daar rijden de meeste 65-plussers met de bus, omdat er een hoog aanbod is, een hoge frequentie en een goede dienstverlening, die er op het platteland niet is. Daar rijdt de bus immers maar een keer per uur.

De heer *Frans Peeters* verwijst naar zijn persoonlijke tussenkomst: basismobiliteit is een goed uitgangspunt. Hij vraagt enkel een evaluatie met bijzondere aandacht voor de doelmatigheid, de efficiëntie en de effectiviteit van de ingezette middelen. De spreker vindt de houding van de heer *Sauwens* heel kritisch, maar daar is niets verkeerd mee mits deze houding leidt tot een goede evaluatie.

De evaluatie moet de Vlaamse overheid twee zaken bijbrengen: het goede moet behouden worden en het minder goede bijgestuurd. Dat is voor de spreker en zijn fractie de enige uitdaging.

De heer *Robert Voorhamme* beschrijft het voorstel van de heer *Peeters* als volkomen terecht en als een normale werkwijze. In de loop van de vorige regeerperiode is al een evaluatie uitgevoerd na kritische opmerkingen van de heer *Sauwens*. Die evaluatie leidde tot bijstellingen. Net zoals nu trok de heer *Sauwens* toen de geloofwaardigheid

van De Lijn in twijfel. Een aantal van zijn beweringen werden aan de hand van cijfers ontkracht. De heer Robert Voorhamme irriteert zich aan de steeds weerkerende kritiek van de heer Sauwens, die opnieuw doet alsof er nooit een evaluatie is uitgevoerd. Dat vertroebelt de sfeer. De spreker is het volkomen eens met de visie van de heer Frans Peeters: De Lijn moet regelmatig geëvalueerd worden. Het goede moet behouden blijven, het minder goede bijgestuurd.

De heer *Frans Peeters* verklaart in naam van zijn fractie te praten.

Minister *Kathleen Van Brempt* steunt het idee om vrije tram- en busbanen aan te leggen volledig. Ze is van oordeel dat zoveel mogelijk vrije tram- en busbanen aangelegd moeten worden. Bovendien wil ze die banen openstellen voor al het gemeenschappelijk vervoer omdat het de overheid is die belastinggeld investeert en ruimte reserveert. De minister beseft dat De Lijn geen voorstander is van dat idee.

De minister vindt de opmerking over de verkeerssignalisatie belangrijk, maar wijdt het overaanbod aan verkeerssignalisatie aan een samenloop van omstandigheden. Ze erkent evenwel dat er sprake is van een probleem. Sommige borden worden geplaatst na een beslissing van de lokale overheid. Daarnaast beperkt het Vlaamse Gewest de maximumsnelheid tot 70 kilometer per uur op de gewestwegen. Omdat de algemeen geldende maximumsnelheid 90 kilometer per uur is, moet het Vlaamse Gewest extra borden zetten. Ze beschouwt dat laatste als een van de belangrijkste argumenten om het verkeersbeleid te regionaliseren.

De minister heeft de suggesties van de heer Peeters over het convenantbeleid goed genoteerd. De administratie start op dit ogenblik de evaluatie ervan, en werkt aan een nota over het proces. Het doel van de evaluatie moet zijn om de convenants te vereenvoudigen voor de lokale besturen zonder dat positieve zaken als visieontwikkeling en de mogelijkheid om sturend op te treden verloren gaan. De minister beaamt dat dit een dringende aangelegenheid is.

De heer *Frans Peeters* benadrukt dat zijn fractie ook constructieve voorstellen kan lanceren.

Minister *Kathleen Van Brempt* beaamt een aantal van de zaken die de heer Glorieux heeft gezegd. De Lijn dient inderdaad een voorttrekkersrol te spelen, en de minister vindt in alle objectiviteit dat De Lijn dat vandaag ook doet. Zo loopt er op dit ogenblik een proefproject met biodiesel, en de minister wil dergelijke projecten stimuleren. De heer *Jan Peumans* merkt op dat biodiesel door zijn geur de frietconsumptie bevordert. Volgens de minister hangt alles van het soort olie af. Koolzaadolie geurt niet naar frieten.

De minister is het helemaal eens met de opmerkingen van de heer Glorieux over het wegenvignet.

Minister Van Brempt is van oordeel dat de tarieven geïntegreerd moeten worden. Ze is het wel niet eens met degenen die beweren dat de tarieven en prijs van het openbaar vervoer onbelangrijk zijn. Ze is er sterk van overtuigd dat openbaar vervoer tegelijk goed en kwaliteitsvol moet zijn. Daarenboven moet werk gemaakt worden van een goede doorstroming en een hoge frequentie.

De Lijn telt de reizigers vandaag nog steeds volgens de methode ontwikkeld door de heer Sauwens zelf. Minister Van Brempt beschikt op dit ogenblik niet over een waardig alternatief. Van zodra ze dat heeft, zal ze het gebruiken. Pas wanneer er een systeem bestaat dat niet alleen de reiziger maar ook het soort ticket registreert, krijgt men een duidelijk beeld. In afwachting daarvan blijft de minister gebruik maken van het bestaande registratiesysteem omdat het de enige manier is om de evolutie van het aantal reiziger per jaar te volgen. Binnenkort zal De Lijn de 400 miljoenste reiziger in de bloemetjes zetten. Dat getal is uiteraard een schatting, maar het wijst wel overduidelijk op het stijgende aantal reizigers.

De heer *Jan Peumans* herhaalt zijn vragen over de evaluatie van de federale verkeerswet. Wordt dat op dit ogenblik voorbereid door de afdeling Verkeerskunde? Wat zijn de doelstellingen? De spreker wil vermijden dat deze belangrijke aangelegenheid volledig wordt uitgevoerd door de federale politie. De heer Peumans heeft de verkeerscoördinatoren van de 18 Limburgse politiezones een uitgebreide vragenlijst voorgelegd. De lokale coördinatoren zijn het best geplaatst om de verkeerswetgeving te evalueren.

Minister *Kathleen Van Brempt* vindt dat dossier eveneens belangrijk en vindt de vragen van de heer *Peumans* terecht. Op dit ogenblik heeft het Vlaamse Gewest echter nog geen formele vraag gekregen van de federale overheid om een advies te formuleren. Het is belangrijk dat het Vlaamse Gewest zich daar goed op voorbereidt. Het Vlaamse Gewest kan niet de ambitie hebben het verkeersbeleid naar zich toe te trekken, zonder het federale verkeersbeleid en de evaluatie proactief van nabij te volgen.

De heer *Jan Peumans* baseert zich op een persmededeling van federaal minister Renaat Landuyt. Hij citeert: “De evaluatie van de verkeerswet en handhaving van de wet kan meteen beginnen. Het wordt een brede evaluatie in nauwe samenwerking met alle betrokken organisaties en actoren.” Voorts verwijst minister Landuyt naar de interministeriële conferentie voor de verkeersveiligheid, en dus naar de gewestelijke ministers voor Mobiliteit en Openbare Werken. De evaluatie wordt voorbereid door drie werkgroepen met vertegenwoordigers van de federale commissie en het interministerieel comité: een werkgroep Ongevallen en Handhavingsstatistiek, een werkgroep Handhavingsbeleid en een werkgroep om de samenwerkingsmogelijkheden met gemeenten en gewesten te evalueren.

Volgens dezelfde spreker zijn er enkele duidelijke linken met de gewestbevoegdheden. De persmededeling dateert van 11 oktober 2004. Bij de mededeling waren de federale overheidsdienst betrokken, naast de politie, de minister en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. De spreker begrijpt niet hoe het mogelijk is dat de federale minister nog geen formele vraag heeft gesteld. Het is zijn taak dat zo snel mogelijk te doen.

Minister *Kathleen Van Brempt* verwacht de formele vraag vrij binnenkort. Er wordt eerstdaags een interministeriële conferentie voor de verkeersveiligheid belegd. Dat is het aangewezen forum voor een eerste gedachtewisseling. De minister heeft uit informele bron vernomen dat federaal minister Landuyt zinnens is om snel van start te gaan. De gewesten zullen uiteraard betrokken worden bij dit dossier. Vlaanderen zal dit debat grondig voorbereiden. Ze deelt de bekommernissen van de heer *Peumans* en is het eens met zijn stelling dat de verkeersexpertise vooral op lokaal niveau te vinden is.

De heer *Peumans* vraagt daarover verder geïnformeerd te worden.

De heer *Marc Van den Abeelen*, commissievoorzitter, wijst de heer *Peumans* er op dat de vertegenwoordiger van de N-VA in de Kamer eigenlijk een vraag zou moeten stellen aan federaal minister Landuyt over dit dossier. Het Vlaams Parlement kan geen vragen richten aan federale ministers.

De heer *Peumans* zegt dat hij begrijpt dat hij federaal minister Landuyt niet rechtstreeks kan bevragen. Maar hij kan de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit wel vragen hoe het met het interministeriële comité voor de verkeersveiligheid staat. Hij stelt vast dat er een aantal verwijzingen naar het gewest zijn: er wordt volgens hem veel wind verkocht maar niet veel gedaan. De heer *Peumans* vindt de federale verkeerswet ernstig genoeg om er een grondige evaluatie aan te wijden.

De *minister* stelt voor een gedachtewisseling over het standpunt van Vlaanderen te organiseren op het ogenblik dat zij gevat wordt door een formele vraag van de federale minister van Mobiliteit.

IV. Met redenen omklede moties

Door de heren Lauwers en Peeters, de heer Deckmyn en mevrouw Bruyninckx, en de heer Glorieux werden tot besluit van de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een plenaire vergadering moeten uitspreken.

De verslaggever,

De voorzitter,

Frans PEETERS Marc VAN DEN ABEELLEN