

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

4 juni 2008

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**– van de heer Frans Peeters, mevrouw Cindy Franssen, de heer Jan Peumans,  
mevrouw Annick De Ridder en de heren Flor Koninckx en Joris Vandenbroucke –**

**betreffende de beleidsmatige onderbouw van het beleid mobiliteit – openbare werken**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Dirk de Kort**

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Marc van den Abeelen.

*Vaste leden:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

*Plaatsvervangers:*

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

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

mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

*Toegevoegde leden:*

de heer Jan Peumans;

de heer Eloï Glorieux.

---

*Zie:*

**1636** (2007-2008)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

## DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde het voorstel van resolutie van de heer Frans Peeters, mevrouw Cindy Franssen, de heer Jan Peumans, mevrouw Annick De Ridder en de heren Flor Koninckx en Joris Vandenbroucke betreffende de beleidsmatige onderbouw van het beleid mobiliteit – openbare werken op dinsdag 27 mei en dinsdag 3 juni 2008.

### I. TOELICHTING DOOR DE EERSTE INDIENER, DE HEER FRANS PEETERS

De heer *Frans Peeters* stelt ter inleiding dat een integrale benadering van het mobiliteitsprobleem essentieel is. Als daaraan geen aandacht wordt besteed in de toekomst, zal het volgens het lid absoluut onmogelijk zijn om met weinig inzichten en weinig afstemming van beschikbare middelen de doelstellingen te halen. Multidimensionele problemen vragen een multidimensionele aanpak, stelt het lid. Dat moet gebeuren met alle bestuursniveaus en binnen elk bestuursniveau moet er een afstemming zijn met de verantwoordelijken die een bijdrage kunnen leveren aan de mobiliteitskwestie. De heer Peeters pleit voor duidelijk toetsbare doelstellingen die in overeenstemming zijn met de uitgangsprincipes van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Bovendien vraagt hij ook om metingen die het mogelijk maken te evalueren. Hij stelt dat het doel moet zijn te komen tot een echt Mobiliteitsplan Vlaanderen dat verankerd is en waarin een methodiek wordt vastgelegd om te kunnen meten en toetsen. Ook vergelijking met internationale normeringen wordt dan mogelijk, voegt hij eraan toe. Dat maakt dan weer een positionering mogelijk binnen dat brede kader. Toetsing en meting leiden ertoe dat er een meer beleidsmatige onderbouw kan worden uitgewerkt waardoor bijsturing mogelijk wordt. Middelen kunnen dan doelmatiger en efficiënter worden ingezet. Dat is volgens de heer Peeters de uitdaging van de toekomst. Hij gaat ervan uit dat de congestieproblemen en de betreurenswaardige cijfers van verkeersdoden een blijvende zorg en aandachtspunt blijven met het oog op het halen van de doelstellingen.

Op de cijfergegevens en het Europees Witboek Transport inzake de ‘modal shift’ komt het lid niet terug. Hij haalt nog aan dat het Federaal Planbureau het verkeer nog ziet toenemen tot 2030 en stelt dat de uitdagingen zodoende nog groeien op het vlak van mobiliteit, maar tevens op het vlak van volksgezondheid en dergelijke. Daar wil hij meer aandacht aan zien besteed worden. De macro-economische, ruimtelijke en maatschappelijke context is gewijzigd in Vlaanderen zowel als in Europa en dat brengt extra mobiliteitsdruk mee. Het lid refereert hierbij

naar de relaties met India en China en de containertrafiek. In functie van de ingebruikname van het Deurganckdok, het tweede getijdendok en met het oog op de logistiek moet worden overwogen wat duurzaam is in die context.

Tot slot stelt de heer Peeters dat evaluatie grondig en integraal moet gebeuren. Het moet duidelijk zijn hoever de kennis reikt. Die kennis moet dan gebundeld worden en optimaal ingezet. Er zijn nieuwe en realistische doelstellingen nodig die leren uit het verleden. Gegevens moeten gecentraliseerd worden. De heer Peeters heeft de indruk dat ze te versnipperd zijn en dat het te moeilijk is alles te verzamelen. Trends en prognoses moeten bekeken worden. Het is nodig te weten wat er op Vlaanderen afkomt, stelt het lid nog.

De grote langetermijndoelstelling is een definitie te geven van wat duurzame mobiliteit betekent voor Vlaanderen en hoe dat kan worden ingevuld. Een realistisch beleid moet volgens de heer Peeters bovendien ingaan op randvoorwaarden: de relatie tussen beleid en ruimtelijke ordening, internationale aspecten en inzet van financiële middelen.

Wat vragen de indieners van de Vlaamse Regering? Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen moet integraal en in al zijn facetten geëvalueerd worden. Dit moet zo snel mogelijk aan het Vlaams Parlement worden voorgelegd. Het planproces en de beleidsopbouw Mobiliteit dienen in een decreet te worden vastgelegd. Het statuut van het mobiliteitsplan moet daarbij worden aangegeven, stelt het lid. Hij heeft echter begrepen dat de minister daaraan al de laatste hand heeft gelegd, in overeenstemming met wat in deze commissie al is aangebracht. Er is ook verdere kennisopbouw en kennismanagement nodig, de gegevens moeten gecentraliseerd worden en internationaal getoetst. Inzake mobiliteit moet ook een aantal duurzaamheidscriteria worden opgesteld. Voorts is een langetermijnvisie duurzame mobiliteit cruciaal. Die dient vervolgens ook concreet te worden ingevuld. De indieners vragen ook naar initiatieven om bij de opmaak van lokale en gebiedsgerichte mobiliteitsplannen aandacht te besteden aan de afstemming tussen de gemeentelijke mobiliteitsplannen onderling, maar ook van elk van die gemeentelijke mobiliteitsplannen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Die afstemming moet volgens de indieners ook in het decreet worden verankerd. De heer Peeters meent dat dit precies heel belangrijk is, omdat het perfect past in de integrale benadering tussen de verschillende bestuursniveaus. De nieuwste gegevens, vaststellingen en opgedane kennis moeten worden vertaald naar een bijgestuurd, geactualiseerd Mobiliteitsplan Vlaanderen. Daarover is vervolgens een politiek voldoende gedragen beslissing nodig. Dat komt neer op een meer definitieve planning die tegemoet komt

aan de uitdagingen van de toekomst. Het geactualiseerde Mobiliteitsplan Vlaanderen moet ook criteria voor bijsturing en evaluatie omvatten. Dat legt de Vlaamse overheid ook op aan de lokale besturen, merkt de heer Peeters op. Ten slotte wijst het lid erop dat het ontwerp van Mobiliteitsplan dateert van 2001 en stoelt op gegevens van zowat zeven jaar eerder. Een voortgangsrapportage invoeren lijkt hem dan ook vanzelfsprekend. Dat gebeurt dan aan de hand van toetsingscriteria om een grondige evaluatie mogelijk wordt.

## II. BESPREKING EN STEMMING

Er worden geen opmerkingen geformuleerd bij het voorliggende voorstel van resolutie.

Het voorstel van resolutie van de heer Frans Peeters, mevrouw Cindy Franssen, de heer Jan Peumans, mevrouw Annick De Ridder en de heren Flor Koninginckx en Joris Vandenbroucke betreffende de beleidsmatige onderbouw van het beleid mobiliteit – openbare werken wordt met acht stemmen aangenomen.

*De verslaggever,*

Dirk DE KORT

*De voorzitter,*

Marc  
VAN DEN ABEELEN

---