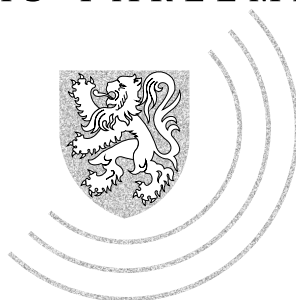


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

9 april 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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

A. Er is geen beleid zonder cijfers, analyses, een aantal basisprincipes en grote opties, voldoende cijfermatige en toetsbare doelstellingen, validering van gegevens, internationale toetsing en vergelijking enzovoort. Kortom, zonder beleidsmatige onderbouw is er geen beleid.

De beleidsmatige onderbouw kan teruggevonden worden in politieke verklaringen zoals regeerakkoorden, beleidsnota's en beleidsbrieven, in internationale studies en/of rapporten, bij wetenschappelijke instellingen, in daartoe opgemaakte documenten enzovoort.

Voor het beleidsdomein mobiliteit/openbare werken geldt sinds zeven jaar het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen als het belangrijkste beleidsmatige referentiepunt. Het komt in alle beleidsdocumenten die de laatste vijf tot zeven jaar van de Vlaamse Regering uitgaan, voortdurend aan bod (in regeerakkoorden, beleidsnota's en -brieven, beleidsplannen zoals het Pendelplan en het Verkeersveiligheidsplan). Het belang van het ontwerpplan voor de minister van Mobiliteit blijkt ook uit het antwoord van de minister op een vraag om uitleg, besproken op 14 november 2007 (*Hand. Vl. Parl.* 2007-08, nr. C63 van 14 november 2007).

De opmaak van een mobiliteitsplan (voor Vlaanderen) kwam er in een 'reeks' van beleidsplannen van de Vlaamse Regering in de jaren negentig (Milieu-beleidsplan, Natuurontwikkelingsplan, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen enzovoort). Die beleidsplannen waren evenwel allemaal decretaal verankerd. Het Mobiliteitsplan kwam er niet alleen als een soort sluitstuk. Het moest ook een antwoord bieden op de in de jaren negentig snel toenemende mobiliteitsproblemen.

B. Tijdens de bespreking op 14 november 2007 van een vraag om uitleg over het Mobiliteitsplan Vlaanderen (*Hand. Vl. Parl.* 2007-08, nr. C63 van 14 november 2007), antwoordde de minister voor Mobiliteit dat het beleidsplan Vlaanderen door de Vlaamse Regering nooit integraal goedgekeurd is. Vandaar dat het als ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen door het leven gaat. Het berust op gegevens van voor juni 2001 (meest recente jaar), en de facto op cijfers uit de periode 1995-2000. Het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen was tot het moment van de vraagstelling

nooit echt geëvalueerd door de Vlaamse Regering. In antwoord op de vraag om uitleg beloofde de minister een evaluatiedocument binnen een maand, en zeker voor 2008. Het is in februari 2008 aan de commissieleden bezorgd. Er is geen centrale dataverzameling inzake mobiliteit. Er bestaat geen beoordeling (zogenaamde performantie-index) van de effectiviteit van de mogelijke middelen en instrumenten, en van de manier waarop en de mate waarin die op doelstellingen ingrijpen. De minister bevestigde dat er behoefte is aan actualisering en aan een nieuwe planning. Het beleid inzake ruimtelijke ordening en het beleid inzake mobiliteit kunnen nog beter op elkaar worden afgestemd. De gemeentelijke mobiliteitsplannen moeten beter op elkaar en op het Mobiliteitsplan Vlaanderen aansluiten. De actuele congestieproblemen en de stagnering van het aantal verkeersslachtoffers vragen extra maatregelen van de Vlaamse Regering.

De algemene conclusie is duidelijk: het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft zijn verdiensten, maar is anno 2008 achterhaald. Het kan als zodanig geen voldoende basis meer zijn om het huidige mobiliteitsbeleid op te stoelen en vraagt dus om bijsturing.

De vermelde vraag om uitleg sluit aan bij diverse actuele vragen in plenaire vergadering, bij andere vragen in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie en bij vragen tijdens begrotingsbesprekingen en in bepaalde hoorzittingen in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.

Uit de hoorzittingen met het Verkeerscentrum Vlaanderen over de verkeersmodellen (november 2007 – januari 2008) is onder meer gebleken dat de tot dusver gehanteerde cijfers en meetmethodes, zowel voor het aantal file-uren, de verliesuren in die files (VRIND-gegevens), de filezwaarte, en andere gegevens, veel fouten en grote onnauwkeurigheden bevatten. Bovendien geeft men aan dat de kennis en expertise inzake wegtransport verspreid zit en niet gebundeld is. De actuele, niet-verankerde beleids-ondersteunende expertise van het Verkeerscentrum werkt onvoldoende in het beleid door, en dateert grosso modo ook van na de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het Verkeerscentrum benoemt het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen als referentiekader. De hoorzitting bevat een aantal conclusies die voor een evaluatie van het mobiliteitsplan zeer relevant zijn, alsook voor een bijgestuurd Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De hoofdreden voor zowel vragen, tussenkomsten, hoorzittingen, als voor dit voorstel van resolutie is de

aanhoudende problematische, verergerende bereikbaarheid, de blijvende negatieve impact van het wegverkeer op de leefbaarheid, de verkeersveiligheid, het klimaat enzovoort, zoals uit enkele cijfers hieronder blijkt.

Het bovenstaande wil niet zeggen – en hier moet uitdrukkelijk op worden gewezen – dat er naar de mening van de indieners geen resultaten, positieve trends en ontwikkelingen in dit beleidsveld zijn. Ze zijn veelvoudig, zoals ook in de vermelde vraagstelling wordt aangegeven.

Het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft op een cruciaal moment de eerste bakens op lange termijn uitgezet. De vijf erin geponeerde uitgangspunten staan ook vandaag nog voorop. Het is wellicht juist dat het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen een toegevoegde waarde heeft gehad, maar het heeft de algemene congestie zeker niet kunnen oplossen, hoogstens de toename kunnen afremmen. Een vaststaand gegeven is dat het openbaarvervoersnetwerk uitgebreid en verbeterd is, maar ook comfortabeler en klantvriendelijker is geworden. Er werd een inhaaloperatie voor de fietsinfrastructuur ingezet, er worden meer goederen per schip vervoerd dan voorheen, er bestaat inmiddels een verkeerssturing, de knelpunten op de wegeninfrastructuur en de zwarte punten worden aangepakt. Er is een inhaaloperatie gestart inzake onderhoud. De huidige stagnering van het aantal verkeersslachtoffers mag ons niet doen vergeten dat de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werden gerealiseerd. Het verkeer is op zich stiller geworden, schoner ook. Kernen werden meer verkeersluw en leefbaarder gemaakt.

Deze merites zullen in de gevraagde evaluatie zonder twijfel naar boven komen, maar ze mogen ons niet doen vergeten dat er grote problemen bestaan met betrekking tot de bereikbaarheid, de leefbaarheid, de impact op het klimaat, de verkeersveiligheid enzovoort.

C. Sinds de opmaak (laatste aanpassingen in 2001) van het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen is de kennis inzake mobiliteit toegenomen en verder geëvalueerd. De afgelopen jaren zijn er nieuwe en geactualiseerde cijfers en analyses beschikbaar geworden. Die werken echter onvoldoende door in het huidige mobiliteitsbeleid.

Een greep uit de veelheid aan gegevens:

1. Europees Witboek Transport

De tussentijdse evaluatie van het Europese witboek werd in de commissie toegelicht en besproken. Markant is dat de trend inzake ‘modal shift’ in Vlaanderen positief is. Op Europees niveau is dat veel minder het geval; er zijn zelfs gegevens die wijzen op een achteruitgang van het aandeel spoor/waterweg in het goederenvervoer.

De Europese Commissie plaatst dan ook een vraagteken bij de potenties van de modal shift, en schuift naast de nodige modal shift ook de comoditeit als nieuw concept naar voren.

2. Volgens het Federaal Planbureau zal het verkeer tot 2030 blijven toenemen (studie juni 2006).

“De FOD Mobiliteit en Vervoer in verband met FEBIAC heeft Transport & Mobility Leuven de opdracht gegeven een studie uit te voeren over de evolutie tot 2030 van de emissies van het wegverkeer in België.

Naast de algemene evolutie van de vervoersvraag en de voertuigenvloot tussen 1990 en 2030, besteedt die studie eveneens aandacht aan de evolutie van de verontreinigende uitlaatgassen die door het verkeer veroorzaakt worden.

Het meest frappante resultaat van de studie is dat de totale vraag naar mobiliteit in ons land wellicht tot in 2030 zal blijven toenemen, met als gevolg een toename van de jaarlijks afgelegde kilometers, een stijgende motoriseringsgraad van de huishoudens en een alsmaar groter wagenpark.

Deze toename zal talrijke problemen opleveren voor onze samenleving: verontreinigende emissies voor de volksgezondheid op korte termijn, CO₂-emissies die het klimaat wijzigen op lange termijn, om nog maar te zwijgen over de beschikbaarheid van de huidige energiebronnen.

Deze problemen zijn niet onoplosbaar. De basisstudie toont de invloed aan enerzijds van opeenvolgende alsmaar strengere Europese reglementeringen (we zijn al aan Euro 5 toe), en anderzijds van de investeringen in onderzoek en ontwikkeling van de constructeurs (bijvoorbeeld voor hybride voertuigen). Al deze inspanningen samen zouden een geleidelijke verjonging van het

park veroorzaken die generaties van alsmaar beter presterende wagens zullen meebrengen, zodat de emissies tot in 2030 beperkt kunnen blijven.”

3. Verkeersveiligheid

De constante daling van de aantallen verkeersslachtoffers is tijdelijk gestagneerd. Ook andere landen leverden inspanningen. Om de Europese lijn te kunnen volgen lopen, zal het nieuwe verkeersveiligheidsplan van de Vlaamse Regering het ons mogelijk maken een tandje bij te steken. In de lijn van het regeerakkoord blijft het uitgangspunt dat elk slachtoffer er eigenlijk een te veel is; de ambitie moet dus groot blijven.

4. De macro-economische, de ruimtelijke en maatschappelijke context is in tussentijd gewijzigd in Vlaanderen. We kennen de aanhoudende economische groei van de laatste jaren, de uitbreiding van de EU naar het oosten, de explosie van de handel met India en China. Daarnaast is er de Vlaamse ruimtelijke visie ENA (Economisch Netwerk Albertkanaal), de ingebruikname van het Deurganckdok, het project ‘Vlaanderen in actie’ met de inzet op Logistiek Vlaanderen.

Een van de opvallendste vaststellingen is misschien dat uit de cijfers blijkt dat we ons steeds meer te voet verplaatsen, we meer fietskilometers afleggen, we ons meer met bus en per trein verplaatsen (zowel op kortere afstand als over langere afstand), dat we meer met de auto rijden en dat we meer en verder vliegen.

Tussen 1994 en 2010 zal het autoverkeer met gemiddeld 54% toenemen op onze A-wegen (cf. hoorzitting verkeersmodellen).

We kunnen hieruit een aantal zaken besluiten:

- er moet goed, grondig en integraal geëvalueerd worden: waar we staan, wat er is uitgevoerd, hoever onze kennis reikt. Nieuwe realistische doelstellingen moeten geformuleerd worden, waarbij lering wordt getrokken uit de lessen van de voorbije periode, met nieuwe beleidskeuzes die oplossingsgericht zijn voor de knelpunten van vandaag;
- gegevens moeten gecentraliseerd worden, know-how moet samengebracht worden, trends en prognoses moeten bekeken worden. We moeten weten

wat er op ons afkomt, zo niet is het blind varen. Een internationale toetsing is noodzakelijk;

- inzake verkeersveiligheid heeft het verkeersveiligheidsplan een eindterm bepaald. Het komt er nu op aan die verre horizon met concrete maatregelen dichterbij te brengen;
- de kernvraag en de grote langetermijndoelstelling is een definitie te geven van “wat duurzame mobiliteit voor ons betekent”;
- een realistisch beleid gaat ook in op de randvoorwaarden (beleid ruimtelijke ordening, internationale aspecten, middelen enzovoort) om het beleid te doen slagen.

Met dit voorstel van resolutie vragen de ondertekenaars de Vlaamse Regering dus de huidige beleidsmatige onderbouw grondig en integraal te evalueren, de nodige verdere stappen te zetten om het beleid sterker te onderbouwen en nieuwe opties te enten op de nieuwste gegevens en vaststellingen.

Frans PEETERS

Cindy FRANSSEN

Jan PEUMANS

Annick DE RIDDER

Flor KONINCKX

Joris VANDENBROUCKE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2001, en de gedeeltelijke politieke bevestiging door de Vlaamse Regering in 2003;
- 2° de vele deelbeleidsplannen die na 2001 het licht hebben gezien, met als recentste beleidsdocument het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen;
- 3° de economische en ruimtelijkgeografische ontwikkelingen in Vlaanderen en Europa gedurende het laatste decennium;
- 4° de evolutie van de mobiliteit in Vlaanderen gedurende dezelfde periode;
- 5° de stroom nieuwe gegevens, de kennis inzake verkeer in Vlaanderen en Europa, opgebouwd gedurende de voorbije jaren, de trendvoorspellingen op lange termijn;

– vraagt de Vlaamse Regering:

- 1° het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen grondig en integraal (in al zijn facetten) te evalueren, en die evaluatie zo spoedig als mogelijk aan het Vlaams Parlement voor te leggen;
- 2° het planproces en de beleidsopbouw mobiliteit in een Mobiliteitsdecreet vast te leggen, en daarbij het statuut van het Mobiliteitsplan aan te geven;
- 3° aan verdere kennisopbouw en kennismanagement te doen inzake mobiliteit, gegevens te centraliseren, internationaal te toetsen, een reeks duurzaamheidscriteria inzake mobiliteit op te stellen;
- 4° de langetermijnvisie duurzame mobiliteit verder in te vullen en te concretiseren;
- 5° initiatieven te nemen om bij de opmaak van lokale, gebiedsgerichte mobiliteitsplannen aandacht te hebben voor de afstemming tussen enerzijds de gemeentelijke mobiliteitsplannen onderling, en tussen het gemeentelijke en het Vlaamse mobiliteitsplan anderzijds, en die

onderlinge afstemming ook in het Mobiliteitsdecreet vast te leggen;

- 6° de nieuwste gegevens, vaststellingen en opgedane kennis te vertalen naar een bijgestuurd en geactualiseerd Mobiliteitsplan Vlaanderen en daarover een politiek voldoende gedragen beslissing te nemen;
- 7° criteria voor bijsturing en evaluatie op te nemen in het geactualiseerde Mobiliteitsplan Vlaanderen, zoals de Vlaamse overheid dat ook oplegt aan de lokale besturen;
- 8° een voortgangsrapportage in te voeren zodat een grondige evaluatie mogelijk is.

Frans PEETERS

Cindy FRANSSEN

Jan PEUMANS

Annick DE RIDDER

Flor KONINCKX

Joris VANDENBROUCKE
