

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



Zitting 2006-2007

27 november 2006

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit

Beleidsprioriteiten 2006-2007

MOTIE VAN AANBEVELING

**van de heren Joris Vandenbroucke, Carl Decaluwe en Jan Peumans,
mevrouw Annick De Ridder en de heer Bart Martens**

Zie:
995 (2006-2007)
– Nr. 1: Beleidsbrief

Het Vlaams Parlement,

- gehoord de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit – Beleidsprioriteiten 2006-2007;
- gehoord het antwoord van minister Kathleen Van Brempt;
- gelet op de intenties van de Vlaamse Regering, zoals ze geformuleerd werden in het Vlaamse regeerakkoord;
- vraagt de Vlaamse Regering bij de uitvoering van het mobiliteitsbeleid, zoals dat geformuleerd is in het Vlaamse regeerakkoord en in de beleidsbrief Mobiliteit 2006-2007:

- 1° binnen de klijtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen verder te werken aan een meer planmatig en geïntegreerd mobiliteitsbeleid, waarbij het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, de beleidsaanbevelingen en de resolutie van 8 mei 2002 van het Vlaams Parlement worden gehanteerd als de uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid. Om die reden moet in 2007 een wettelijk kader worden ontwikkeld voor de mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau als aanvulling op het decreet over de gemeentelijke mobiliteitsconvenants en gemeentelijke mobiliteitsplannen. Daarnaast wordt voorgesteld om een mobiliteitseffectenrapport (mobiliteitstoets) verplicht te maken voor beleidsbeslissingen of projecten met belangrijke mobiliteitsconsequenties. Het is ook belangrijk dat onderzocht wordt op welke manier een structurele evaluatie en/of actualisering van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen mogelijk is;
- 2° het lokale niveau als volwaardige partner te laten participeren in het mobiliteitsbeleid en het gecoördineerde beleid door het instrument van de mobiliteitsconvenants voort te zetten;
- 3° na te gaan hoe met betrekking tot mobiliteitsplanning een intergemeentelijke samenwerking kan leiden tot betere oplossingen voor mobiliteitsproblemen zoals sluipverkeer, verkeersveiligheid en bereikbaarheid;
- 4° de alternatieven voor het verkeer over de weg, zeker over een lange afstand, verder te versterken. Daarbij is het belangrijk om over duidelijke cijfergegevens inzake ‘modal shift’ en verplaatsingsgedrag (personen- en goederen-

vervoer) te beschikken en maatregelen te evalueren;

- 5° het openbaar vervoer in Vlaanderen te organiseren op basis van strategische langetermijnplannen en met respect voor de normen en de criteria zoals die zijn vastgelegd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, de doelstellingen die zijn opgenomen in dat decreet in uitvoering van het regeerakkoord op de meest efficiënte manier te realiseren en met een maximale afstemming van het aanbod op de vraag. Daarvoor worden de projecten ‘basismobiliteit’ verder getoetst aan de hand van het 10-puntenplan, en worden de projecten ‘netmanagement’ getoetst aan de gebruikscriteria die zijn opgenomen in het besluit ‘netmanagement’. Ook de positieve effecten inzake verkeersveiligheid, milieu, ruimtebeslag en andere externe factoren worden mee in rekening gebracht bij de beoordeling van de efficiëntie van het openbaar vervoer. De minister van Mobiliteit zal daarover in 2007 op transparante wijze rapporteren;
- 6° een investeringsbeleid te voeren waarbij de missing links in het openbaarvervoersnet verder worden ingevuld op plaatsen waar mensen nog vragen naar extra openbaar vervoer, en waar er nog vervoersongelijkheid is, en in dat kader ondubbelzinnig te opteren voor de snelle realisatie van de stedelijke en voorstedelijke vervoersnetwerken, in goede samenwerking met de NMBS, in het bijzonder wat de stationsomgevingen betreft;
- 7° de doorstromingsknelpunten structureel aan te pakken, niet enkel op gewestwegen maar ook op een aantal gemeentewegen. Concreet betekent dat:
 - a) dat op basis van metingen voor de grootste doorstromingsknelpunten concrete acties en programma’s worden uitgewerkt door het Agentschap Infrastructuur en De Lijn, in samenwerking met de betreffende gemeenten;
 - b) dat in samenwerking met de minister van Openbare Werken een kritische analyse van het huidige systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding wordt doorgevoerd en er wordt gestart met de implementatie van een con-

cept waarbij daadwerkelijk voorrang wordt verleend aan het openbaar vervoer;

- c) dat verder werk wordt gemaakt van de aanleg van vrije tram- en busstroken, zonder capaciteitsverlies voor andere weggebruikers waar dat mogelijk is;
- d) dat vrije tram- en busbanen daar waar mogelijk worden opengesteld voor het collectieve woon-schoolverkeer en woon-werkverkeer en voor taxivoertuigen;
- e) dat er afspraken met de gemeenten en de federale overheid zullen worden gemaakt over de naleving van de verkeersregels op vrije tram- en busbanen;

8° de inspanningen om het openbaar vervoer toegankelijker te maken en de realisatie van toegankelijke stadsnetten voort te zetten;

9° verkeersveiligheid tijdens deze legislatuur als een absolute topprioriteit te blijven beschouwen, en daarbij:

- a) te streven naar een modern handhavingsbeleid dat op basis van de moderne technologie (onder meer flitspalen en intelligente snelheidsbegrenzers) op de meest efficiënte wijze een maximale bijdrage levert aan de verkeersveiligheid zonder de eindverantwoordelijkheid van de bestuurder in het gedrang te brengen;
- b) ervoor te zorgen dat Vlaanderen zo snel mogelijk beschikt over de recentste ongevalgegevens ter ondersteuning van dat beleid en daartoe eventueel een eigen registratie ontwikkelt;
- c) te blijven innoveren door wetenschappelijk onderbouwd beleidsrelevant onderzoek via het steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken;

10° bijzondere aandacht te besteden aan veilig weggedrag, en aan de factor bij uitstek die kan bijdragen tot veilig weggedrag, namelijk permanente verkeers- en mobiliteitseducatie, en samen met de minister van Onderwijs na te

gaan hoe dat beter geïntegreerd kan worden in het onderwijs;

11° de geïntegreerde aanpak van de woon-werkproblematiek voort te zetten door:

- a) het operationaliseren van de provinciale mobiliteitspunten, waar bedrijven terecht kunnen voor de woon-werkproblematiek;
- b) het operationaliseren van een 'Pendelfonds' waarmee concrete proefprojecten inzake woon-werkverkeer financieel ondersteund kunnen worden;
- c) via het netmanagement openbaarvervoersprojecten te realiseren die toegespitst zijn op het woon-werkverkeer;
- d) te onderzoeken welke hinderpalen er nog bestaan om te carpoolen, en wat de voorwaarden zijn voor het succesvol promoten van het carpoolen in het woon-werkverkeer;
- e) na te gaan hoe het financieel en fiscaal kader van het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer kunnen worden verbeterd en hoe de drempel naar multimodaliteit in het woon-werkverkeer en het zakelijk personenverkeer kan worden verlaagd door middel van gebruiksvriendelijke mobiliteitsformules;

12° de inhaaloperatie voor de aanleg en het structureel onderhoud van veilige fietspaden voort te zetten zodat tegen 2016 binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn. De oprichting van het fietsfonds moet ertoe leiden dat belangrijke schakels op gemeentewegen op middellange termijn gerealiseerd kunnen worden;

13° rekening houdend met de aanbevelingen van de klimaatconferentie en in overleg met de betrokken sectoren een pakket maatregelen voor te stellen waarbij de toename van mobiliteitsbehoeften niet automatisch leidt tot een toenemende negatieve impact op het milieu;

14° de BBT-ontwikkelingen (best beschikbare technologie) op het vlak van milieutechnologie te volgen en een voortrekkersrol te spelen door:

- a) de voertuigen van De Lijn uit te rusten met milieuvriendelijke technologie, zowel via de aankoop van nieuwe voertuigen als via ‘retrofitting’;
- b) proefprojecten uit te voeren met alternatieve brandstoffen zoals waterstof en met hybride-aandrijving en alternatieve diesel-brandstoffen;

15° bij de invoering van het wegvignet in overleg met de andere gewesten, de federale overheid en de Europese Unie een betere aanrekening van de kostprijs te realiseren voor het wegvervoer. Die aanrekening moet gericht zijn op een maximaal economisch en ecologisch rendement zonder dat dat tot een lastenverhoging mag leiden voor de Vlamingen en zonder de Vlaamse gezinnen te raken in hun fundamentele mobiliteitsbehoeften;

16° erop toe te zien dat het tarievenbeleid van De Lijn een goed evenwicht behoudt tussen sociale, operationele en economische doelstellingen. Daarbij zal onderzocht worden of het mogelijk is om voor de verschillende modi een kostenindicator te ontwikkelen die een objectieve vergelijking mogelijk maakt.

Joris VANDENBROUCKE

Carl DECALUWE

Jan PEUMANS

Annick DE RIDDER

Bart MARTENS
