Stuk **1321** (1998-1999) – Nr. 3

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

Zitting 1998-1999

12 maart 1999

MAATSCHAPPELIJKE BELEIDSNOTA

MOBILITEIT

MOTIE VAN AANBEVELING

van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis en de heer Johan Malcorps

Zie :

1321 (1998-1999)

– Nr. 1 : Maatschappelijke beleidsnota

– Nr. 2 : Motie van aanbeveling

Het Vlaams Parlement,

– gelet op de werkzaamheden van de Commissie Mobiliteit, de hoorzittingen die de commissie opzette en de wetenschappelijke nota opgemaakt door de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, op vraag van de commissie ;

– doet in het verlengde daarvan de volgende prioritaire aanbevelingen t.a.v. het huidige en toekomstige beleid inzake mobiliteit op gewestelijk en aanvullend ook op federaal niveau :

1. Ter bestrijding van de fileproblemen en de congestie

1.1. De Vlaamse regering heeft als belangrijke opdracht de voorspelde groei van het auto- en vooral het vrachtwagenverkeer tegen te gaan. Eerst en vooral door het voeren van een ruimtelijk beleid, conform de principes van het Ruimtelijk Structuurplan, dat geen nodeloze bijkomende verkeersstromen genereert, maar integendeel de mobiliteitsafhankelijkheid van de burgers vermindert en wonen in (stedelijke) kernen ook fiscaal aanmoedigt.

Het instrument van de mobiliteitseffectrapporten wordt daartoe actief aangewend.

De Vlaamse overheid legt een plan voor i.v.m. de geleidelijke decentralisatie van de eigen diensten en administraties.

1.2. In dit perspectief verlaat de Vlaamse regering definitief de strategie van investeren in nieuwe wegen die enkel meer verkeer aantrekken, en stelt ze een moratorium in op de aanleg van nieuwe autowegen, ook als het om zogenaamd kleine verbindingsstukken (‘missing links’) gaat.

De Vlaamse regering voorziet wel prioritair extra middelen voor wegeninfrastructuur

– in functie van de veiligheid en leefbaarheid (inclusief lawaaibestrijding) ;

– in functie van zwakke weggebruikers (fiets- en voetpaden, met een duidelijke investeringsplanning, bv. via een Totaalplan Fiets) ;

– in functie van de opwaardering van het openbaar vervoer (bv. doorstroming – vrije bus/tram/taxi-banen – actieve verkeerslichtenbeïnvloeding).

In tweede orde kunnen ook middelen uitgetrokken worden om de capaciteit van bestaande wegen te verhogen (bv. via telematica).

1.3. De Vlaamse regering kiest omwille van de veiligheid, de bereikbaarheid, en omwille van milieu en gezondheid prioritair voor het tegengaan van een verdere wildgroei van het vrachtwagenverkeer, tevens het zware dieselverkeer. In eerste instantie door maximaal een verschuiving van vervoerswijze te stimuleren (meer goederentransport per trein en per binnenschip). In tweede instantie ook door volgende maatregelen :

– beperken van zwaar vrachtwagenverkeer in woonwijken en in centra ;

– instellen van inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen op daartoe geëigende wegvakken ;

– aanpassen van het autowegenvignet : electronische verrekening van het effectief gereden aantal kilometers ;

– fiscale stimuli voor alle dieselwagens met een kleine-deeltjes-filter.

1.4. De Vlaamse regering stelt paal en perk aan de ongebreidelde groei van het luchtvaartverkeer, m.n. door te kiezen voor een afbouw van korte afstandsvluchten en van commerciële regionale luchthavens, door grenzen te stellen aan de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem en de huidige vliegactiviteiten aan strenge milieu-eisen te onderwerpen en door mee aan te dringen op de afschaffing van de vrijstelling van accijns op de kerosine-brandstof en van de BTW-heffing op vliegtuigtickets op Europees niveau.

1.5. De Vlaamse regering stelt een Masterplan voor De Lijn op en past de beheersovereenkomst met De Lijn aan om volgende objectieven mogelijk te maken :

– een verdubbeling van het reizigersaantal tegen 2010 ;

– een sterk verruimd aanbod (+50% in grote en middelgrote steden, +20% met verzekering van basismobiliteit in landelijke gebieden) ;

– een algemene tariefverlaging met voorrang voor de trouwe gebruikers van het openbaar vervoer ;

– een flankerend beleid rond stiptheid, signalisatie, wachtvoorzieningen en doorstroming.

De Vlaamse regering voorziet in de nodige middelen om de komende vijf jaar een structurele opwaardering van De Lijn mogelijk te maken.

De Vlaamse regering dringt bij de federale regering aan op een vergelijkbare inspanning bij de spoorwegen t.a.v. het personen- en het goederenverkeer en sluit in dit perspectief aanvullend een eigen beheersovereenkomst af met de NMBS o.m. met het oog op de spoedige realisatie van een voorstadsnet in Brussel, Antwerpen én Gent.

1.6. De Vlaamse regering steunt een beleid van variabilisering van de autokosten, waarbij auto rijden duurder wordt, maar de vaste kosten voor de auto gelijk blijven of dalen. De Vlaamse regering dringt er op aan dat de fiscale aftrek voor woon-werkverkeer beperkt wordt tot de kost van een openbaar vervoersabonnement over hetzelfde traject en dat het privé-gebruik van bedrijfswagens fiscaal strikt aangepakt wordt.

De Vlaamse regering steunt de invoer van fiscale stimuli voor alle vormen van gemeenschappelijk autogebruik : autodelen/auto-arm wonen en carpoolen.

1.7. De Vlaamse regering steunt de verplichting van bedrijfsvervoersplannen en speelt positief in op de federale maatregelen terzake.

2. Inzake basismobiliteit

2.1. In het kader van het Masterplan voor De Lijn verzekert de Vlaamse regering aan alle burgers in Vlaanderen het recht op mobiliteit tegen betaalbare prijzen.

2.2. De Vlaamse regering legt samen met De Lijn uniforme tarieven vast voor heel Vlaanderen waarbij de nadruk gelegd wordt op een sterkere klantenbinding met de trouwe klanten en op binnen het gezin overdraagbare ‘milieuabonnementen’. Voor de sociaal zwaksten (mensen met een bestaansminimum of vergelijkbare uitkeringen) wordt een nultarief ingesteld.

2.3. Het Vlaams Parlement kiest voor de verderzetting van het gecoördineerd beleid via mobiliteitsconvenanten en vraagt de decretale verankering van dit instrument. Het Vlaams Parlement vraagt dat de regering via deze mobiliteitsconvenanten met de gemeenten, de provincies en De Lijn, en waar mogelijk ook met de NMBS, overeenkomsten zou sluiten complementair aan het beleid dat zij samen met De Lijn inzake aanbod en tarifering voert voor heel Vlaanderen.

2.4. De Vlaamse regering werkt een betoelaging uit voor mobiliteitscentra waar per vervoersregio informatiedienstverlening inzake mobiliteit en vervoer-op-aanvraag al dan niet voor specifieke doelgroepen kan verzorgd worden.

3. Inzake verkeersveiligheid

3.1. De Vlaamse regering geeft in het kader van de toewijzing van middelen voor infrastructuurinvesteringen, voorrang aan investeringen ten behoeve van de zwakste weggebruikers, m.n. investeringen in fiets- en voetpaden en doortochtenprojecten gericht op de verbetering van de verkeersveiligheid. In het kader van een objectieve behoeftenanalyse bij de besluitvorming over investeringen, dient veiligheid voor de zwaksten als parameter doorslaggevend te zijn.

3.2. De Vlaamse regering stelt een Totaalplan Fiets Vlaanderen op dat een een planning biedt van alle noodzakelijke investeringen in fietspaden en andere voorzieningen voor fietsers :

– in eerste instantie op alle bekende fiets-'black points' (met dodelijke slachtoffers) ;

– in tweede orde : veralgemeende aanleg van vrije fietsbanen langs alle verbindings- en doorgangswegen waar de maximum snelheid van het autoverkeer hoger ligt dan 30 km/u ;

– een fietsroutenetwerk, niet enkel toegespitst op wielertoeristen, maar ook op woon-werk en woon-schoolverkeer ;

– een veralgemening van de projecten inzake veilige schoolomgeving en de fietspool-initiatieven.

3.3. De Vlaamse regering dringt aan op een verhoging van het aantal snelheidscontroles zeker in de bebouwde kom en op zwarte punten. Tevens wordt aangedrongen op het afschaffen van het gedoogpercentage van 10% bij controles. Waar veiligheids- en capacitietsproblemen samenvallen, wordt aangedrongen op veralgemeende snelheidsbeperkingen.

Zone 30 moet de regel worden in woonwijken.

3.4. Het Vlaams Parlement dringt aan op de onverkorte invoering van het rijbewijs met punten. De grens voor alcoholgebruik dient verder verlaagd te worden.

3.5. De Vlaamse regering zet een bijzonder actieplan op om de rechten van verkeersslachtoffers te verzekeren.

4. Inzake leefmilieu en verkeersleefbaarheid

3.1. Het Vlaams Parlement vraagt de regering een beleid uit te tekenen dat leidt tot een globale vermindering van het autoverkeer, om de uitstoot van broeikasgassen (CO_2) en andere vervuilende stoffen (o.m. NO_X, mede-veroorzaker van zomersmog) terug te dringen.

Het Vlaams Parlement vraagt meer onderzoek naar de reële uitstoot van kleine deeltjes, o.m. door dieselvoertuigen en naar de effecten van deze kleine deeltjes op de gezondheid.

Het Vlaams Parlement vraagt aan de minister bevoegd voor Leefmilieu om in VLAREM 2 immissiegrenswaarden vast te leggen voor dieselroetdeeltjes en voor benzeen en aansluitend saneringsacties vast te stellen die ingaan als deze normen langere tijd overschreden worden.

3.2. Het Vlaams Parlement vraagt de regering om maatregelen te treffen ter stimulering van alternatieve brandstoffen, zeker als deze een alternatief kunnen vormen voor de inzet van zware dieselvoertuigen in de stad. Aan de minister bevoegd voor Verkeer wordt gevraagd binnen het jaar verslag uit te brengen aan het Parlement over de mogelijkheden om voor overheidsvoertuigen (gewest, gemeenten) en de bussen van De Lijn om te schakelen op bv. aardgas.

3.3. Het Vlaams Parlement dringt aan op een beleid ter sanering van de lawaaioverlast door het autoverkeer, zeker waar het de eigen gewestwegen betreft. In eerste instantie moet gezocht worden naar acties die de hinder beperken (bv. aangepast ruimtelijk beleid dat wonen in de buurt van reeds bestaande geluidsbronnen ontmoedigt, ingrepen in de staat van het wegdek, snelheidsbeperkingen). In tweede instantie moeten voldoende middelen vrij gemaakt worden om bewoners tegen acute geluidsoverlast afkomstig van (gewestelijke) wegen te beschermen.

3.4. De Vlaamse regering voert een beleid dat er op gericht is steden en dorpskommen om te vormen tot verkeersluwe zones

– door het stimuleren van parkeer- en rijvoorzieningen in combinatie met snelle openbaar vervoerslijnen tussen stad en rand ;

– door het bevriezen van aantal parkeerplaatsen in centra – het omscha-

kelen naar bewoners- en kortparkeren ;

– door het inplanten van logistieke overslagvoorzieningen te bevorderen voor vrachtwagens voor overslag op milieuvriendelijker bestelwagens.

Cecile VERWIMP-SILLIS

Johan MALCORPS