



MOTIE VAN AANBEVELING

bij de maatschappelijke beleidsnota Mobiliteit

Het Vlaams Parlement,

– gelet op

1° de maatschappelijke beleidsnota van de Commissie Mobiliteit ;

2° de noodzaak om van mobiliteit en verkeersveiligheid één van de beleidsprioriteiten van de volgende Vlaamse regering te maken ;

3° het feit dat het beleid gericht moet zijn op volgende beleidsdoelstellingen, met name :

- het aantal verkeersslachtoffers jaarlijks met 10 % terug te dringen ;
- de bereikbaarheid van de steden en economische centra minstens op het huidige peil te handhaven en waar mogelijk te verbeteren ;
- eenieder de kans te geven, los van de individuele verplaatsingsmogelijkheden, volwaardig deel te nemen aan het maatschappelijke leven ;
- de milieuhinder door het auto- en vrachtverkeer minstens op het huidige peil te handhaven en waar mogelijk te verbeteren ;

Zie :

1321 (1998-1999)

- Nr. 1 : Maatschappelijke beleidsnota
- Nrs. 2 tot 5 : Moties van aanbeveling
- Nrs. 6 en 7 : Amendementen

Handelingen van 17 maart 1999

– vraagt de Vlaamse regering

1. een mobiliteitsbeleid met een lange termijn perspectief uit te tekenen, gebaseerd op de aanbevelingen van de Commissie Mobiliteit en hierover jaarlijks verslag uit te brengen in de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement ;

2. in het bijzonder

- 2.1. binnen de krijtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werk te maken van een meer planmatig en geïntegreerd mobiliteitsbeleid, en

naar analogie met de ladder van Lansink voor het afvaldossier (preventie, recycling en verbranding) een mobiliteitsketting uit te werken die de transportmodi rangschikt naar voorkeur en/of prioriteit aan de hand van enkele criteria (milieu, veiligheid en leefbaarheid). Op die manier ontstaat een rangorde waarop de beleidsmakers zich kunnen baseren voor een integrale aanpak van de mobiliteit.

De mobiliteitsexpertise binnen de Vlaamse administratie moet hiertoe dringend verder worden uitgebouwd en gevaloriseerd. Ook de uitbouw van een mobiliteitsopleiding op academisch niveau is hiernaast noodzakelijk ;

- 2.2. het lokaal niveau als volwaardige partner te laten participeren in het mobiliteitsbeleid.

Binnen het kader van de ruimtelijke structuurplanning, moet ook aan mobiliteitsplanning worden gedaan. Structuurplanning en mobiliteitsplanning moeten optimaal op elkaar afgestemd worden. In het kader van het convenantenbeleid moet werk gemaakt worden van de totstandkoming van vervoersregio's waar het Vlaamse Gewest, De Lijn en de gemeenten hun mobiliteitsbeleid op elkaar afstemmen. Er komt een decretale verankering van het instrument mobiliteitsconvenanten.

Gemeenten moeten in de organisatie van het lokale gemeenschappelijk vervoer een eigen rol kunnen opnemen. Integratie met bestaande initiatieven, zoals schoolvervoer, minder-mobielencentrale, dienstenbusjes voor bejaarden en gehandicapten moet hierbij worden nagestreefd ;

2.3. verkeersveiligheid tijdens de volgende legislatuur als een absolute topprioriteit te beschouwen.

De objectivering van de programma's voor doortochten, zwarte punten en fietspaden moet ervoor zorgen dat de investeringen van het Vlaamse Gewest maximaal bijdragen tot de verkeersveiligheid en leefbaarheid langs de gewestwegen. Tegen 2002 moeten schoolomgevingen aan gewestwegen verkeersveilig worden gemaakt. Analooq aan de bouwverordening voor voetpaden moeten er eveneens minimumnormen worden vastgelegd voor de aanleg van fietspaden. Binnen het kader van de objectivering en de mobiliteitsplanning, moeten steden en gemeenten initiatiefrecht krijgen om de herinrichting van verkeersonveilige plaatsen op gewestwegen te prefinancieren. Op die wijze kan een inhaalbeweging snel gerealiseerd worden. Tegen 2005 dienen alle gewestwegen binnen dorps- en stadscentra veilige voet- en fietspaden te omvatten. Naast de groot-schalige herinrichtingen, moet er meer aandacht komen voor kleinere verkeersingrepen (verlichting, wegversmallingen, snelheidsbeperking, ...), die kostenefficiënter en sneller kunnen worden doorgevoerd.

Er komt een bijzonder actieplan om de rechten van de verkeersslachtoffers te verzekeren. De ouders van verongelukte kinderen zijn daarbij een bevoorrechte partner.

Het vrachtverkeer vormt een afzonderlijke doelgroep in het preventiebeleid. Met zogenaamde veiligheidscharters, naar Vlaams-Brabants model, kunnen bedrijfsdirectie en vrachtvervoerders zich ertoe engageren inspanningen te leveren op het vlak van verkeersveiligheid. De chauffeurs kiezen daarbij voor een aangepast rijgedrag en de strikte naleving van de verkeersregels, vooral op het vlak van afstand, snelheid, lading en rusttijden. De bedrijfsleiding verbindt er zich toe enkel een beroep te doen op voertuigen die volledig in orde zijn, veilige routes te kiezen en opleiding en bijscholing te voorzien.

In navolging van de lagere scholen moet ook in het secundair onderwijs werk worden gemaakt van verkeersopvoeding. Daarbij moet aandacht worden besteed aan problemen als drankmisbruik, druggebruik en verkeersagressie. Nog ruimer kan het verband gelegd worden met effecten van mobiliteit op economie, welzijn en leefmilieu. Echte verkeerseducatie moet meer zijn dan het leren van de geldende regels. Opname in de eindtermen is dan ook vereist. De integratie van de theoretische rijbewijsopleiding in het secundair onderwijs sluit hierbij aan.

2.4. werk dicht bij huis zo veel mogelijk aan te moedigen.

De overheid kan hiertoe bijdragen door haar diensten, voor zover functioneel mogelijk, te decentraliseren. Wie verhuist naar een woning die dicht bij zijn werkplaats ligt en er ten hoogste 15 km van verwijderd is, heeft recht op verminderde registratierechten. De stationsomgevingen moeten worden gerenoveerd ; kantoren moeten bij voorkeur in deze zones worden ondergebracht ;

- 2.5. in het kader van een krachtig filebeleid, ondubbelzinnig te opteren voor de snelle realisatie van de voorstedelijke openbaar vervoersnetwerken rond Brussel, Antwerpen en Gent en hiervan een prioriteit te maken.

Een verschuiving in de mobiliteitsketting ten koste van de wagen zal ongetwijfeld op weerstand botsen bij de bevolking indien niet tegelijkertijd wordt gesleuteld aan geloofwaardige auto-alternatieven. Het ontradingsbeleid moet dus gepaard gaan met een drastische inhaalbeweging ten voordele van het collectief vervoer (al dan niet openbaar), de fietsers en de voetgangers. Dit vereist financiële en structurele maatregelen die absolute voorrang geven aan deze vervoermiddelen, vooral in de binnensteden.

Hiertoe dient in eerste instantie het treinaanbod op het bestaande NMBS-net te worden opgetrokken en moeten de plannen voor uitbreiding van het tramnet in Antwerpen en Gent en in de rand rond Brussel zo spoedig mogelijk worden gerealiseerd. Aansluitend hierop moet werk worden gemaakt van ruime overstapparkings met voldoende voorzieningen. De voorstedelijke openbare vervoersnetwerken moeten zowel radiaal als concentrisch worden opgebouwd ;

Een evaluatie van de diverse systemen van individueel aangepast vervoer voor mensen-met-een-handicap is noodzakelijk met het oog op de optimalisering van de mogelijkheden. In eerste instantie moeten er blijvende inspanningen gedaan worden om het openbaar vervoer voor iedereen volledig toegankelijk te maken. Volgende maatregelen kunnen een stap vooruit betekenen : het inschakelen van privé-taxibedrijven tijdens de nachtelijke- en avonduren en de uitbreiding van de vier bestaande diensten aangepast vervoer ;

- 2.6. meer aandacht te verlenen aan de specifieke mobiliteitsproblemen van de landelijke gebieden.

Een specifiek sociaal-cultureel en economisch beleid moet worden gevoerd om de kernen van het landelijk gebied, inzonderheid de kleine kernen, leefbaar te houden. De hoofddorpen van het landelijke gebied moeten met elkaar en met omliggende steden worden verbonden door snelle en frequente buslijnen. Lijntaxi's, belbussen of buurtbussen moeten een betere bereikbaarheid tussen de kleinere kernen onderling waarborgen ;

- 2.7. de missing links in ons wegennet moeten waar nodig worden ingevuld. De capaciteit van de autowegen moet worden geoptimaliseerd door het gebruik van telematica. Vooral op secundaire wegen moet de bestaande onderhoudsachterstand verder ingelopen worden.

Een uitbreiding van de capaciteit van het wegennet dient enkel in overweging genomen te worden voor de oplossing van specifieke knelpunten in de doorstroming van het verkeer en op voorwaarde van een simulatie op het beleidsscenario van het multimodaal model ;

- 2.8. het openbaar vervoer in Vlaanderen te reorganiseren in functie van duidelijke gebiedsgerichte normen en criteria vastgelegd in de beheersovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en De Lijn.

De Lijn moet de autonomie krijgen deze normen binnen de eigen bedrijfsvoering autonoom in te vullen. De relatie tussen de overheid en De Lijn moet worden verzakelijkt.

Daarnaast moet ook de NMBS zich meer richten naar de prioriteiten zoals die door de regio's worden gesteld.

Openbaar vervoer moet voor iedereen betaalbaar blijven. In dit kader moeten de kortingen voor de lage inkomensgroepen, jongeren en senioren worden gehandhaafd en verder uitgebouwd. De prijs van schoolabonnementen moet worden verlaagd tot op het niveau van de prijs voor werknemers. Ook overdraagbare gezinsabonnementen moeten kunnen worden ingevoerd ;

- 2.9. de alternatieven voor het verkeer over de weg, zeker over lange afstand, verder te versterken.

De bereikbaarheid van onze havens over het spoor en per binnenvaart is hierin prioritair (onder meer tweede spoorverbinding Antwerpen, Dokschip Zeebrugge). Multimodaal vervoer moet worden versterkt door de uitbouw van voldoende overslagplaatsen en logistieke centra. Sites voor de productie of verwerking van materialen die gemakkelijk per binnenvaart of over het spoor kunnen worden aangevoerd, moeten langsheen een kanaal of goederenspoorlijn worden gesitueerd. Bij zeer grote stromen kan de verplichting om een gedeelte over water of spoor te vervoeren in de milieuvergunning worden opgenomen ;

- 2.10. in overleg met de andere gewesten, de federale overheid en de Europese Unie te komen tot een betere aanrekening van de kostprijs voor elk van de verschillende vervoersmodi, gericht op een maximaal economisch en ecologisch rendement.

Onder meer de prijsverschillen tussen de verschillende brandstoffen, de fiscale aftrekmogelijkheden van de verschillende vervoersmodi en de variabilisering van de kost van het auto- en vrachtautogebruik zullen in dit kader geherevalueerd moeten worden.

AANGENOMEN DOOR HET VLAAMS PARLEMENT,

Brussel, 17 maart 1999.