



Vlaams
Parlement

stuk **152** (2014-2015) – Nr. 3
ingediend op 27 november 2014 (2014-2015)

Motie

van mevrouw Annick De Ridder,
de heren Dirk de Kort, Mathias De Clercq en Paul Van Miert
en de dames Karin Brouwers en Lies Jans

tot besluit van de in commissie besproken
beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019

Stukken in het dossier:
152 (2014-2015) – Nr. 1: Beleidsnota
– Nr. 2: Motie

verzendcode: OPE

Het Vlaams Parlement,

- gehoord de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019;
- gehoord het antwoord van Vlaams minister Ben Weyts;
- gelet op:
 - 1° het belang van een vlotte mobiliteit en goed uitgebouwde vervoersnetten met het oog op een verdere economische ontwikkeling van Vlaanderen enerzijds en het verbeteren van de leefbaarheid anderzijds;
 - 2° de beperkte budgettaire ruimte waardoor het eens te meer belangrijk is de juiste en op efficiëntie gerichte beleidskeuzes te maken;
- vraagt de Vlaamse Regering bij de uitvoering van het beleid inzake Openbare Werken zoals geformuleerd in het Vlaamse regeerakkoord, de regeringsverklaring van de Vlaamse Regering en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019:
 - 1° met betrekking tot het wegverkeer prioritair werk te maken van een verbeterde doorstroming – in de eerste plaats van het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer – via een doelgerichte optimalisatie van het huidige wegennet voor alle vervoersmodi door middel van de implementatie van quick wins, een dynamisch verkeersmanagement, de uitbouw van een slim verkeerslichtennetwerk en het wegwerken van belangrijke missing links in het wegennet, daar waar de maatschappelijke baten de kosten overschrijden;
 - 2° met het oog op het realiseren van een modal shift en het aanbieden van een efficiënte combimobiliteit, sterker in te zetten op een veilig en comfortabel uitgebouwd fietsroutenetwerk en een vraaggestuurd, betrouwbaar, kwaliteitsvol en comfortabel bus- en tramaanbod dat goed afgestemd is op andere vormen van collectief vervoer zoals fiets- en autodelen en dat complementair is aan en een echt alternatief vormt voor het individuele autoverkeer;
 - 3° in het streven naar een kwaliteitsvol collectief vervoer maximaal aandacht te hebben voor een zo integraal mogelijke toegankelijkheid tot de dienstverlening voor personen met een beperking;
 - 4° met betrekking tot de basisbereikbaarheid en met het oog op het duurzaam verhogen van de kostendekkingsgraad tot een aanvaardbaar niveau dat vergelijkbaar is met andere landen en regio's, te zorgen voor een robuust en kostenefficiënt basisnetwerk inzake collectief vervoer, aangevuld met betaalbare en toegankelijke alternatieve vormen van vervoer die het basisnet verder verfijnen in gebieden waar de vraag naar publiek vervoer minder geconcentreerd is;
 - 5° het decreet Personenvervoer tijdig te herzien met het oog op de verdere concretisering van de nieuwe mobiliteitsvisie zodat de principes ervan opgenomen kunnen worden in de nieuwe beheersovereenkomst van VVM De Lijn;
 - 6° stappen te ondernemen richting Federale Regering met het oog op de invoering van het mobiliteitsbudget waarmee werknemers een keuze kunnen maken tussen de verschillende vervoersalternatieven, afhankelijk van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte;
 - 7° de verplaatsingen met de fiets of te voet verder te stimuleren door de investeringen in de ontwikkeling van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) opnieuw te verhogen, maximaal in te zetten op het onderhoud van de bestaande (fiets)infrastructuur, door te voorzien in de aanleg van aanvullende veilige (fiets)infrastructuur, met bijzondere aandacht voor de aanleg van fietssnelwegen in alle provincies, daar waar de maatschappelijke baten de kosten overschrijden, fietsdeelsystemen verder

- te faciliteren in stadscentra en op bedrijventerreinen, en door werk te maken van een aangepaste regelgeving die de verdere ontwikkeling van het trage wegenbeleid op lokaal niveau faciliteert;
- 8° een kader uit te werken om de keuze van investeringen in het structurele onderhoud van de wegen te objectiveren; bij het structurele onderhoud van het wegennet niet enkel aandacht te hebben voor de vernieuwing van de weg, maar ook voor de nodige ingrepen die de verkeersveiligheid van alle weggebruikers verbeteren, de leesbaarheid van de weg verhogen en de doorstroming verbeteren voor alle weggebruikers;
- 9° de leefbaarheid en de groei van onze zeehavens veilig te stellen door de maritieme toegang en de ontsluitingsmogelijkheden via weg, spoor en/of binnenvaart verder te optimaliseren door het wegwerken van capaciteitsbeperkende infrastructurele knelpunten en missing links waarbij er maximaal op wordt toegezien dat het verkeer zich niet verspreidt door de omliggende woonkernen. De prioriteiten voor het optimaliseren van de maritieme toegang en de achterlandontsluiting worden bepaald op basis van een gedragen gezamenlijke havenstrategie. Door vereenvoudiging, digitalisering en optimalisering van processen wordt bijgedragen tot de versteviging van de concurrentiepositie van onze Vlaamse zeehavens;
- 10° intelligente en moderne verkeersmanagementsystemen verder te ontwikkelen met het oog op het verstevigen van de concurrentiepositie van de binnenvaart en de Vlaamse zeehavens. Daarbij wordt de samenwerking versterkt tussen de RIS (Rivier Informatie Service) en de andere structuren die zich richten op gegevensuitwisseling en communicatie met de scheepvaart;
- 11° verder werk te maken van een bedrijfszekere waterweginfrastructuur, een gerichte uitbouw van het Vlaamse waterwegennet en het stimuleren van en het innoveren in de binnenvaart zodat de waterwegen een volwaardige plaats krijgen in het logistieke netwerk en opgenomen worden in het economische weefsel. Inzonderheid moet het Vlaamse waterwegennet zich inpassen in het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T-netwerk);
- 12° het logistieke wegvervoer dat niet op andere modi kan overschakelen, toch optimaal te spreiden door de invoering van een slimme kilometerheffing, in samenspraak met de andere gewesten en in nauw overleg met de sector met het oog op het vrijwaren van de concurrentiepositie van onze bedrijven en economische poorten, en de baten ervan aan te wenden ten voordele van een kwalitatief versterkt vervoersnet. Op basis van het principe 'de gebruiker betaalt' zullen ook buitenlandse vervoerders evenredig bijdragen voor het gebruik van het wegennetwerk;
- 13° er bij de federale overheid op aan te dringen de prioritaire investeringsprojecten in het Vlaamse Gewest, zoals opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie, daadwerkelijk te implementeren. Om een robuust netwerk voor openbaar vervoer te ontwikkelen op basis van de mobiliteitsbehoeften, moet de Vlaamse overheid vanaf de start bij het opstellen van de vervoersplannen van de NMBS betrokken worden opdat er logische en vlotte overstapmogelijkheden tussen bus, tram en trein aan de reizigers worden aangeboden. De Lijn en de NMBS brengen periodiek de mobiliteitsproblematiek op operationeel niveau in kaart en formuleren gezamenlijke doelstellingen bij de ontwikkeling van intermodaal reizigersvervoer;
- 14° de regionale luchthavens verdere ontplooiingskansen te bieden binnen het reglementaire kader;
- 15° een Vlaams verkeersveiligheidsplan op te stellen waarvan de prioritaire acties worden bepaald en gevolgd aan de hand van betrouwbare statistische gegevens, en dat speciale aandacht schenkt aan de betere bescherming van zwakke weggebruikers; bij de uitwerking van het Vlaamse verkeersveiligheidsplan uit te gaan van het STOP-principe (zoveel mogelijk Stappen, Trappen (fiets), het Openbaar en collectief vervoer gebruiken, en daarna pas de Personenwagen inzetten);

- 16° werk te maken van een hervorming van de actuele theoretische en praktische rijopleiding met het oog op het aanleren van de hogere rijvaardigheden (verkeersinzicht, gevaarherkenning) en het bijbrengen van een gepaste attitude en rijstijl;
- 17° te zorgen voor een betere afstemming van de snelheidsregimes op de weginrichting, met het oog op een verhoogde leesbaarheid;
- 18° stappen te ondernemen richting Federale Regering met het oog op de invoering van het rijbewijs met punten;
- 19° bij infrastructuurwerken erop toe te zien dat de hinder voor bedrijven en burgers tot een minimum wordt beperkt en dat omleidingswegen eenduidig worden bewegwijzerd. Tevens moet er worden toegezien op de correcte en duurzame uitvoering van infrastructuurwerken, zowel bij herstelling als (ver)nieuwbouw met de bedoeling de kwaliteit en de levensduur van de infrastructuur te garanderen;
- 20° een Mobiliteitsplan Vlaanderen uit te werken dat inhoudelijk afgestemd wordt met die mobiliteitsvisie alsook met de nieuwe ruimtelijke beleidsvisie voor Vlaanderen, dat gezamenlijke keuzes voorstelt voor de gewenste infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen. Op termijn moeten we evolueren naar een integraal strategisch plan op gewestelijk niveau;
- 21° op basis van een kerntakenanalyse de bestuurlijke organisatie van het beleidsdomein uit te werken waardoor die efficiënter en klantgerichter wordt. Dat moet de administratie in staat stellen om de middelen optimaal aan te wenden en in het bijzonder verwijlinteressen te vermijden, een correcte, optimale dienstverlening te verlenen aan burgers en ondernemingen en een betrouwbare en meedenkende partner te zijn voor lokale besturen;
- 22° maximaal aandacht te hebben voor innovatieve projecten, nieuwe concepten, voorstellen en ideeën die onze mobiliteit groener, duurzamer, veiliger, goedkoper en ruimtezuiniger kunnen maken.

Annick DE RIDDER
Dirk DE KORT
Mathias DE CLERCQ
Paul VAN MIERT
Karin BROUWERS
Lies JANS