

Vraag nr. 528
van 16 september 1998
van de heer JOHAN SAUWENS

Mobiliteitsbeleid – Toeristische sector

De zorg voor een duurzame mobiliteit door een beheersgericht en geïntegreerd beleid wordt in het Strategisch Plan voor Vlaanderen als missie naar voren geschoven (blz. 15). Einddoelstelling is een gewijzigd verplaatsingsgedrag en vervoermiddelengebruik (blz. 15). Ter realisatie wil de Vlaamse regering onder meer de mobiliteitsvraag beheersen (CSF 1 – kritische succesfactor) en bindende afspraken maken met het oog op een beheersgericht transportbeleid (CSF 4). Het terugdringen van het autogebruik (blz. 19) en een afsprakenkader met andere beleidsactoren en op de markt actieve partners (blz. 20) staan daarbij centraal.

Toerisme Vlaanderen, een Vlaamse openbare instelling, stelt in haar Strategisch Plan 1999-2002 evenwel dat de auto de hoogste prioriteit heeft als transportmiddel voor binnenlandse toeristen naar de kunststeden, de kust en het "groene" binnenland (blz. 23). Enkel voor de verplaatsingen naar de kust wordt de trein als alternatief aangestipt, maar dan wel met de laagste prioriteit. Nederlandse toeristen maken volgens Toerisme Vlaanderen ook best gebruik van de wagen om een bezoekje te brengen aan onze regio (blz. 25). Trein en autobus krijgen de laagste prioriteit.

1. Is de beslissing van Toerisme Vlaanderen om aan de auto de hoogste prioriteit te geven als transportmiddel voor binnenlandse en Nederlandse toeristen te verzoenen met de doelstelling van de Vlaamse regering om het autogebruik terug te dringen, zoals vastgelegd in de kritische succesfactor 1 van het Strategisch Plan ?

Zo ja, op welke wijze past deze beslissing van Toerisme Vlaanderen om aan de auto de hoogste prioriteit te geven als transportmiddel voor binnenlandse en Nederlandse toeristen in het Strategisch Plan van de Vlaamse regering dat het autogebruik wil terugdringen ?

Zo neen, welke tegenstelling bestaat er volgens de minister tussen de beslissing van Toerisme Vlaanderen om aan de auto de hoogste prioriteit te geven als transportmiddel voor binnenlandse en Nederlandse toeristen en de kritische succesfactor 1 van het Strategisch Plan om het autogebruik terug te dringen ?

2. Heeft de minister in uitvoering van de kritische

succesfactor 4 bindende afspraken gemaakt met de andere beleidsactoren en op de markt actieve partners om te komen tot een beheersgericht transportbeleid in de toeristische sector ?

Zo ja, welke afspraken werden er gemaakt ? Dragen deze afspraken bij tot de doelstelling van het Strategisch Plan om het autogebruik terug te dringen ?

Zo neen, waarom werden geen bindende afspraken gemaakt over toeristische verplaatsingen, zoals vooropgesteld in de kritische succesfactor 4 ?

Antwoord

1. De stelling als zou in het Strategisch Plan "De krijtlijnen voor Toerisme Vlaanderen 1999-2002" de hoogste prioriteit worden gegeven aan verplaatsingen met de wagen, dient enigszins te worden genuanceerd.

Bij een strikte interpretatie van de tabellen waarin de strategische opties vermeld staan ten aanzien van de diverse toeristische producten en de verschillende doelgroepen, wordt inderdaad de indruk gewekt dat het promoten van de wagen als vervoermiddel als een strategische optie naar voren wordt geschoven wat de verplaatsingswijze betreft. Een dergelijke interpretatie van de tabellen is evenwel in strijd met de strategische keuzes die in het plan worden gemaakt ten aanzien van kwaliteitszorg en kwaliteitsverbetering. Op blz. 17 wordt immers expliciet gesteld *dat in de komende jaren* Toerisme Vlaanderen stimulansen wil geven onder andere op het domein van de mobiliteitsproblematiek om te komen tot een *wenselijke (toeristische) mobiliteit*. Deze gewenste toeristische mobiliteit zal volgens mij zeker in een aantal domeinen beduidend verschillen van het huidige verplaatsingsgedrag.

De uitspraken over de wijze van transport gedaan in de tabellen met de strategische opties, moeten dan ook worden geïnterpreteerd als een weergave van de wijze waarop momenteel de verplaatsing gebeurt. Omwille van de duidelijkheid van het plan en om verdere verwarring te voorkomen was het beter dat gegevens die louter beschrijvend zijn, worden losgekoppeld van de echte strategische opties, zeker in het geval van transport waarvoor de strategische opties ten aanzien van de verplaatsingswijze (wenselijke mobiliteit) nog moeten worden gedefinieerd. Als zodanig meen ik dat er momenteel, op het niveau van de strategische plannen en strategi-

sche opties, geen contradictie bestaat tussen het Strategisch Plan "Toerisme" en het Strategisch Plan "Toegankelijk Vlaanderen".

werkt met alle betrokken partijen en met Toerisme Vlaanderen in het bijzonder.

Om toekomstige tegenstrijdigheden te vermijden, lijkt het aangewezen om bij de invulling van de opties ten aanzien van de gewenste mobiliteit nauw samen te werken met mijn diensten.

2. Om tot een beheersgericht transportbeleid in de toeristische sector te komen, werd vorig jaar op initiatief van de toen bevoegde minister Eddy Baldewijns in overleg met de betrokken instanties een onderzoek opgestart om inzicht te verwerven in de aard en de omvang van het toeristisch verkeer van en naar de kust en naar de beweegreden van zowel bewoners, tweede verblijvers en toeristen wat de keuze van hun transportmiddel betreft.

In het totaal werden 22.500 groepen toeristen of bewoners ondervraagd over het verplaatsingsgedrag van, naar en aan de kust. Gedurende twee maanden werden aanvullend op alle invalswegen naar de kust, op de treinen, op de bussen en op de kusttram tellingen uitgevoerd om zicht te krijgen op de omvang van de problematiek.

De verwerking van deze gegevens wordt eerst-daags afgerond en zal de basis vormen voor het verder overleg tussen alle betrokken instanties om het toeristisch verkeer van en naar de kust bij te sturen in de richting van een wenselijke mobiliteit, conform de opties van het Strategisch Plan "Toegankelijk Vlaanderen" en het Strategisch Plan "Toerisme Vlaanderen".

Via het kanaal van het mobiliteitsconvenant kunnen deze opties dan worden doorvertaald naar elk van de betrokken gemeentebesturen. Een eerste concrete realisatie in dit kader is de doortrekking van de kusttram tot het station van Adinkerke en de aanleg van een park-and-rideparking.

Aanvullend wordt momenteel een projectvoorstel uitgewerkt in het kader van het Europese Interregprogramma om de mogelijkheden van vervoersmanagement uit te diepen. Ook binnen dit projectvoorstel gaat de aandacht uit naar onder andere het toeristisch verkeer en de mogelijkheden om het toeristisch verkeer bij te sturen.

Bij eventuele goedkeuring van dit programma zal, conform de opties van het Strategisch Plan "Toegankelijk Vlaanderen", worden samenge-