

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



Zitting 2005-2006

21 december 2005

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit

Beleidsprioriteiten 2005-2006

MOTIE VAN AANBEVELING

**van de heren Joris Vandenbroucke en Jan Peumans, mevrouw Annick De Ridder
en de heren Ludwig Caluwé en Bart Martens**

TEKST AANGENOMEN DOOR DE PLENAIRE VERGADERING

Zie:

562 (2005-2006)

- Nr. 1: Beleidsbrief
- Nr. 2: Verslag
- Nrs. 3 tot 5: Moties van aanbeveling

Het Vlaams Parlement,

- gehoord de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit 2005-2006;
- gehoord het antwoord van minister Kathleen Van Brempt;
- gelet op de intenties van de Vlaamse Regering, zoals geformuleerd in het Vlaamse regeerakkoord;
- gelet op de intenties van de Vlaamse Regering, zoals geformuleerd in de septemberverklaring van 2005;
- vraagt de Vlaamse Regering bij de uitvoering van het mobiliteitsbeleid, zoals dat geformuleerd is in het Vlaamse regeerakkoord, de septemberverklaring van de Vlaamse Regering en de beleidsbrief Mobiliteit 2005-2006:

1° het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de resolutie van 8 mei 2002 van het Vlaams Parlement betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, te hanteren als de uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid;

2° binnen de krijtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voort te werken aan een meer planmatig en geïntegreerd mobiliteitsbeleid;

3° 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, waarbij dat instrument regelmatig wordt geëvalueerd en verfijnd;

4° de alternatieven voor het verkeer over de weg, zeker over een lange afstand, verder te versterken;

5° het openbaar vervoer in Vlaanderen te organiseren op basis van strategische langetermijnplannen en met respect voor de normen en criteria zoals die zijn vastgelegd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, en de doelstellingen die zijn opgenomen in dat decreet, op de meest efficiënte manier te realiseren;

6° opdracht te geven aan De Lijn om te onderzoeken hoe haar vervoersprestaties per traject en per tijdstip gemeten en geëvalueerd kunnen worden;

7° de missing links in het net van openbaar vervoer verder in te vullen op plaatsen waar mensen nog vragen naar extra openbaar vervoer, en waar er nog vervoersongelijkheid is. In dit kader is het belangrijk om, in goede samenwerking met de NMBS, ondubbelzinnig te kiezen voor de snelle realisatie van de grootstedelijke, stedelijke en voorstedelijke vervoersnetwerken en – daar waar mogelijk – de taxisector in te schakelen in de realisatie van de basismobiliteit;

8° om de doorstromingsknelpunten structureel aan te pakken, niet enkel op gewestwegen maar ook op gemeentewegen, concreet betekent dat dat:

a) er op basis van metingen voor de grootste doorstromingsknelpunten concrete acties en programma's van AWV, AOSO en De Lijn opgezet zullen worden;

b) het systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding toegepast wordt;

c) er verder werk wordt gemaakt van de aanleg van vrije tram- en busstroken voor het openbaar vervoer die, waar mogelijk, ook voor andere vormen van gemeenschappelijk vervoer gebruikt mogen worden;

d) de handhaving op vrije tram- en busbanen in samenwerking met de gemeenten verder georganiseerd wordt;

9° de inspanningen om het openbaar vervoer toegankelijker te maken en de realisatie van toegankelijke stadsnetten voort te zetten;

10° verkeersveiligheid tijdens deze legislatuur als een absolute topprioriteit te blijven beschouwen, en hierbij:

a) te streven naar een modern handhavingsbeleid dat op basis van o.m. de moderne technologie (flitspalen en intelligente snelheidbegrenzers) op de meest efficiënte wijze een maximale bijdrage levert aan de ver-

- keersveiligheid 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;
- c) te blijven innoveren door wetenschappelijk onderbouwd beleidsrelevant onderzoek via het steunpunt verkeersveiligheid;
- 11° bijzondere aandacht te besteden 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, het middelbaar onderwijs in het bijzonder;
- 12° een geïntegreerde aanpak op te zetten rond de woon-werkproblematiek die steunt op drie pijlers:
- a) de oprichting van provinciale mobiliteitspunten, waar bedrijven terecht kunnen voor de woon-werkproblematiek;
- b) de oprichting van een ‘Pendelfonds’ voor het opzetten van concrete pilootprojecten op maat;
- c) het meer vraaggericht inzetten van het openbaar vervoer voor een betere ontsluiting van de bedrijfsterreinen;
- 13° de inhaaloperatie voor de aanleg van veilige fietspaden voort te zetten zodat tegen 2016 binnen het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Samen met de gemeenten en provincies moet onderzocht worden op welke manier ook die belangrijke schakels op middellange termijn gerealiseerd kunnen worden;
- 14° rekening houdend met de aanbevelingen van de klimaatconferentie en in overleg met de betrokken sectoren een pakket maatregelen voor te stellen waarbij de band tussen de toename van mobiliteitsbehoeften en toenemende negatieve impact op het milieu wordt doorgeknipt;
- 15° blijvende inspanningen te leveren voor het milieuvriendelijker maken van het voertuigpark van De Lijn;
- 16° in 2006 een wettelijk kader te ontwikkelen voor de mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau als aanvulling op het decreet over de gemeentelijke mobiliteitsconvenants en gemeentelijke mobiliteitsplannen. Daarnaast wordt voorgesteld om het opstellen van een mobiliteitseffectenrapport (mobiliteitstoets) verplicht te maken voor beleidsbeslissingen of projecten met belangrijke mobiliteitsconsequenties;
- 17° 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 gericht is op een maximaal sociaal, economisch en ecologisch rendement en dat ter vervanging van de verkeersbelasting zodat ook buitenlanders meebetalen voor het gebruik van het wegvignet en zonder dat dat tot een lastenverhoging voor de Vlamingen kan leiden.
-