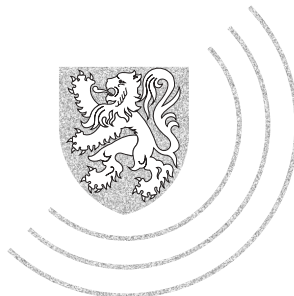


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

7 november 2001

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heer Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer
en de heren Ludwig Caluwé, Jan Verfaillie en Paul Van Malderen –**

**betreffende de invoering van het STOP-principe in het mobiliteitsbeleid
als algemene beleidslijn voor het mobiliteitsplan Vlaanderen**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds enkele jaren is het handhaven van een aanvaardbaar niveau van mobiliteit één van de grote beleidsprioriteiten. Daarbij kan onder meer verwezen worden naar de werkzaamheden van de commissie ad hoc Mobiliteit tijdens de vorige legislatuur. De besluiten van die commissie illustreerden de grote unanimiteit om het mobiliteitsvraagstuk op een omvattende en geïntegreerde wijze aan te pakken. Al enkele jaren lopen er op dit vlak succesvolle initiatieven. Door de invoering van mobiliteitsconvenants werden gemeenten ertoe aangezet de mobiliteitsproblematiek in hun gemeente planmatig en geïntegreerd aan te pakken.

Het Vlaamse regeerakkoord wijst terecht op de noodzaak om ook een coherent Vlaams mobiliteitsbeleid uit te werken. Daarvoor zou de regering "uiterlijk tegen het voorjaar van 2001" een geïntegreerd mobiliteitsplan aan het parlement voorleggen, dat de mobiliteit wil beheersen, de milieuvervuiling en de milieuhinder wil terugdringen en de bereikbaarheid en de leefbaarheid van steden en dorpen wil garanderen. Deze resolutie moet fundamenteel bijdragen tot een onderbouwde inbreng vanuit het Vlaams Parlement in het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat wordt ontwikkeld.

Men moet erkennen dat mobiliteit een complex probleem is, waarvoor geen enkele overheid, geen enkel land al een afdoende oplossing heeft gevonden en ook niet zal vinden. Die complexiteit heeft verschillende oorzaken : het afgeleide karakter van het vervoer, de bevoegdheidsverdeling over verschillende niveaus, en de sterke weerstand en de lange voorbereidings- en uitvoeringstijden voor nieuwe infrastructuur. Bovendien is de politieke haalbaarheid van veel noodzakelijke, maar onpopulaire maatregelen en oplossingen dikwijls problematisch.

Het is dus gevaarlijk om voor te spiegelen dat de politiek een volledige oplossing voor het mobiliteitsprobleem kan bieden. Bij de beleidsbepaling is het vooral van belang om de vicieuze cirkel te doorbreken, waarbij verdere welvaartsgroei, door de negatieve impact, ten koste gaat van welzijn. Een duurzaam evenwicht creëren moet dan ook een van de belangrijkste doelstellingen zijn van het mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsbeleid mist tot nu toe een algemeen aanvaard principe, een uitgangspunt waaraan het

gehele mobiliteitsbeleid kan worden opgehangen. Een dergelijk basisprincipe moet gericht zijn op een duurzaam, geïntegreerd en beheersgericht beleid. De 5 strategische doelstellingen uit de beleidsnota moeten met de algemene beleidslijn gerealiseerd kunnen worden :

- 1) bereikbaarheid van de economische knooppunten ;
- 2) tegengaan van vervoersarmoede ;
- 3) nastreven van een "nul-slachtofferbeleid" inzake verkeersongevallen ;
- 4) verbeteren van de verkeersleefbaarheid ;
- 5) terugdringen van milieuschade door mobiliteit.

Vanuit een duurzame benadering van mobiliteit, wordt door de indieners het "STOP-principe" als algemene beleidslijn voorgesteld. Naar analogie van de "Ladder van Lansink" voor het afvalbeleid, wordt in het STOP-principe een rangorde van wenselijke mobiliteitsvormen opgesteld :

1. Schoenen ('Stappers', voetgangers)
2. Trappers (fietsers)
3. Openbaar (en collectief) vervoer
4. Personenwagen (of privaat gemotoriseerd vervoer)

Voorafgaand moet, waar mogelijk, de verplaatsingsbehoefte beperkt worden (net zoals bij de ladder van Lansink afval zo veel mogelijk vermeden moet worden). De noodzaak om een verplaatsing te maken, moet op de eerste plaats verminderd worden. Op de tweede plaats moeten verplaatsingen zo kort mogelijk gehouden worden, mét toepassing van de rangorde van het STOP-principe.

Het STOP-principe geldt evenzeer voor het personen- als voor het goederenverkeer. Voor dat laatste geldt dat na het inperken van de behoefte aan transport, binnenvaart en spoorvervoer voorrang krijgen op het wegtransport.

Elke mobiliteitsbeleidsbeslissing moet aan het STOP-principe getoetst worden. Bij de aanleg van een weg in een bebouwde kom bijvoorbeeld, moet in de eerst plaats ruimte worden voorzien voor voetgangers, voor fietsers, voor een vlot openbaar vervoer en pas op de laatste plaats voor de wagen. Bij het terugbetalen van het woon-werkverkeer

kan het volgens het STOP-principe niet dat een autorijder een groter financieel voordeel geniet dan een fietser die dezelfde afstand aflegt. Vanuit het STOP-principe moet wie te voet, per fiets of met het openbaar vervoer naar het werk gaat, fiscaal bevoordeeld worden tegenover de autogebruiker die over een alternatief vervoermiddel kan beschikken. Een woonkern die voldoet aan de STOP-benadering zal in eerste instantie alle ruimte aan de zachte weggebruikers geven. Ook het openbaar en collectief vervoer krijgt een bevoorrechte plaats ten opzichte van de auto. Zeker in het hart van de stad en in woonkernen kan het autogebruik ontmoedigd worden, zodat er meer plaats vrij komt voor voetgangers en fietsers. De regel dat voetganger en fietser bij een ongeval niet aansprakelijk zijn, tenzij het tegendeel wordt bewezen, is een reeds bestaande vertaling van het STOP-principe.

Het centrale gegeven binnen deze langetermijnvisie is de toepassing van het STOP-principe, waarbij de mens die beweegt op eigen krachten, centraal staat. De toepassing van het STOP-principe gaat gepaard met aangepaste infrastructuur. In bepaalde zones hebben de voetgangers en fietsers altijd voorrang en in iedere zone heeft het openbaar vervoer voorrang op de auto.

De toepassing van het STOP-principe moet leiden tot een grotere veiligheid, een vermindering van de vervoersarmoede, een verhoogde vervoerscapaciteit en bereikbaarheid en meer duurzaamheid.

Met het STOP-principe krijgt duurzame mobiliteit als uitdrukkelijk beleidsdoel gestalte. Het is de kapstok waaraan het volledige mobiliteitsbeleid met al zijn deelaspecten – zoals dat wordt vastgelegd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen – opgehangen moet worden. De invoering van het STOP-principe betekent een radicale ommekeer in het huidige beleid, waardoor mobiliteit niet langer vanuit de auto bekeken wordt. Dat heeft ernstige consequenties voor de doelstellingen, de middelen, de organisatie, de opleiding, de planning, de technologie en projecten in verband met mobiliteit. Het vereist dat bijvoorbeeld de administratieve diensten op een andere leest worden geschoeid en dat bij

het bepalen van overheidsinvesteringen in infrastructuur, altijd voorrang wordt gegeven aan infrastructuur ten behoeve van voetgangers en fietsers. Een ander voorbeeld is de verkeersopleiding, die momenteel beperkt is tot het behalen van een (auto-)rijbewijs.

Carl DECALUWE

Wivina DEMEESTER-DE MEYER

Ludwig CALUWÉ

Jan VERFAILLIE

Paul VAN MALDEREN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op :

- 1° de dringende noodzaak om het mobiliteitsvraagstuk op een omvattende en geïntegreerde wijze aan te pakken ;
- 2° de ontwikkeling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarin een coherent en duurzaam mobiliteitsbeleid wordt uitgewerkt ;
- 3° de Beleidsnota 1999-2004 Mobiliteit en Openbare Werken met als beleidsmissie een duurzame mobiliteit door een geïntegreerd en beheersgericht beleid ;

– overwegende dat :

- 1° een duidelijke algemene beleidslijn, een basisprincipe voor het gehele mobiliteitsbeleid ontbreekt ;
- 2° het mobiliteitsbeleid nog steeds het autogebruik als uitgangspunt heeft (het ‘voorruipectief’) ;
- 3° het begrip "duurzame mobiliteit" moet worden geconcretiseerd ;
- 4° een mobiliteitsladder, naar analogie van de ladder van Lansink voor het afvalbeleid, wenselijk is, zoals tijdens de discussies in de commissie ad hoc Mobiliteit naar voor werd geschoven ;

– vraagt aan de Vlaamse regering :

- 1° naar analogie van de ‘Ladder van Lansink’ voor het afvalbeleid, een mobiliteitsladder, meer bepaald het "STOP-principe", te introduceren als algemeen basisprincipe voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, waarbij

‘S’ staat voor ‘Schoenen’ (of ‘Stappers’, voetgangers) ;

‘T’ staat voor ‘Trappers’ (fietsers) ;

‘O’ staat voor Openbaar (en collectief) Vervoer ;

‘P’ staat voor ‘Personenwagen’ (of ‘Privaat gemotoriseerd vervoer’).

Deze mobiliteitsladder vormt een rangorde van wenselijke mobiliteitsvormen. De rangorde is bovendien ondergeschikt aan de doelstelling om de noodzaak aan verplaatsingen te verminderen, en geldt eveneens voor het goederenvervoer ;

- 2° elke mobiliteitsbeslissing te toetsen aan het "STOP-principe", waarbij zachte weggebruikers steeds voorrang krijgen op het openbaar vervoer, en het openbaar vervoer op zijn beurt op de wagen ;
- 3° de logische consequenties van het STOP-principe te vertalen naar de organisatie van de administratieve diensten, naar het formuleren van doelstellingen, het vastleggen van middelen, naar de planning van het mobiliteitsbeleid, naar het ontwikkelen en toepassen van nieuwe technologieën, en naar het opzetten en realiseren van mobiliteitsprojecten ;
- 4° het STOP-principe op te nemen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, als algemeen uitgangspunt voor de opbouw van een geïntegreerde mobiliteitsvisie voor de komende 10 jaar.

Carl DECALUWE

Wivina DEMEESTER-DE MEYER

Ludwig CALUWÉ

Jan VERFAILLIE

Paul VAN MALDEREN
