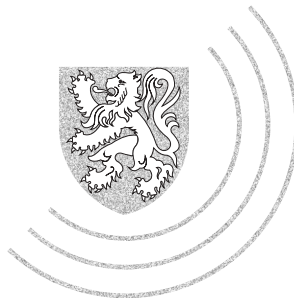


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

8 mei 2002

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex –
betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan**

TEKST AANGENOMEN DOOR DE PLENAIRE VERGADERING

Zie :

1040 (2001-2002)

- Nr. 1 : Voorstel van resolutie
- Nr. 2 : Verslag

Het Vlaams Parlement :

- heeft kennis genomen van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, opgesteld door de Mobiliteitscel van het departement LIN van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, van de beleidsaanbevelingen, van de macro-economische toetsing en de strategische MER ;
- beschouwt het Mobiliteitsplan Vlaanderen als een uitstekend werkdocument dat de Vlaamse regering in staat moet stellen om een grondig onderbouwd duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren ;
- vraagt de Vlaamse regering om in het verlengde van dit ontwerp van Mobiliteitsplan werk te maken van de volgende aanbevelingen :

1. STATUUT VAN HET MOBILITEITSPLAN

Als aanvulling op het decreet over de gemeentelijke mobiliteitsconvenants en gemeentelijke mobiliteitsplannen, wordt een volledig wettelijk kader uitgewerkt voor de mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau. De inspraak van burgers en verenigingen in de mobiliteitsplanning wordt op elk niveau maximaal gegarandeerd.

Omdat het mobiliteitsvraagstuk onderworpen is aan voortdurend wijzigende omstandigheden, is het Mobiliteitsplan opgevat als een richtinggevend document zodat de overheid met de nodige snelheid kan inspelen op de ontwikkelingen op het mobiliteitsvlak. Een richtinggevend plan is een plan waarvan de overheid bij gemotiveerde beslissing kan afwijken.

De Vlaamse regering wordt gevraagd op basis van dit document haar mobiliteitsbeleid jaarlijks politiek en beleidsbepalend vorm te geven in de beleidsbrief 'Mobiliteit en Openbare Werken' en via de jaarlijkse begroting.

2. PRIORITEITSSTELLING EN TIMING VAN DE UITVOERING VAN HET MOBILITEITSPLAN

Aangezien het Mobiliteitsplan als een technische werknota wordt beschouwd, moet de Vlaamse regering een duidelijke beleidsmatige en politieke prioriteitsstelling en timing uitwerken van de maatregelen die in de komende jaren zullen moeten worden uitgevoerd en moet ze rekening houden

met de prioriteiten zoals door het Vlaams Parlement aanbevolen. Deze beleidsmatige prioriteitsstelling en timing hebben richtinggevende betekenis.

Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse regering het mobiliteitsbeleid in de eerstkomende jaren terug te brengen naar de essentie van het mobiliteitsgebeuren, namelijk het terugdringen van de verkeersonveiligheid, het wegwerken van de files en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Het Vlaams Parlement vraagt daarom de beleidsvoering op korte termijn prioritair te richten op de factoren 'Verkeersveiligheid' en 'Bereikbaarheid'. De aspecten 'Leefbaarheid', 'Toegankelijkheid' en 'Leefmilieu' zijn elementen die eveneens deel moeten uitmaken van een modern en multidisciplinair mobiliteitsbeleid.

Hiertoe moet een beleid gevoerd worden dat gestoeld is op gezonde ambitie in realistische bescheidenheid : geen enkele overheid zal in staat zijn om alle verkeersongevallen weg te werken, dat betekent niet dat ze er niet naar moet streven om het aantal ongevallen en de ernst van de ongevallen te beperken. Eenzelfde ambitie, gekoppeld aan eenzelfde realisme moet gehanteerd worden bij het bereikbaarheidsbeleid : geen enkele overheid zal in staat zijn om alle files weg te werken, dat betekent niet dat ze er niet naar moet streven om de files in tijd en in ruimte te beperken. Daarom vraagt het Vlaams Parlement dat dit uitgangspunt duidelijk gecommuniceerd wordt bij het voeren van het mobiliteitsbeleid in de komende jaren.

3. DE KOSTPRIJS VAN HET MOBILITEITSPLAN

Het Vlaams Parlement stelt vast dat de uitgaven, verbonden aan de uitvoering van het Mobiliteitsplan, aanzienlijk hoger zijn dan de uitgaven zoals die zijn voorgesteld door de administratie (100 miljard BEF in de periode 2002-2010).

Het Vlaams Parlement vraagt, ter ondersteuning van zijn controletaak en van zijn taak tot goedkeuring van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap, aan de Vlaamse regering om de geraamde kostprijs van de voorgestelde maatregelen voor het hele mobiliteitsplan, én de 5 doelstellingen apart (bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en leefmilieu) duidelijk kenbaar te maken.

Daarbij moet ook duidelijk worden gemaakt wat het aandeel is in die kostprijs van de verschillende overheden en instanties die bij de uitvoering van deze maatregelen betrokken zullen zijn.

Het Vlaams Parlement verzoekt de Vlaamse regering daarom om uiterlijk tegen de begroting 2003 duidelijkheid te scheppen over :

1. de beleidsaanbevelingen uit het plan die door de regering als richtinggevend beschouwd worden en die dus ook voor extra financiering in aanmerking komen ;
2. de wijze waarop de goedgekeurde beleidsaanbevelingen naast de bestaande budgettaire middelen voor openbare werken en mobiliteit, gefinancierd worden ;
3. de extra middelen die vastgelegd worden voor de korte termijn (voor 2005) en voor de middellange termijn (tussen 2005 en 2010).

4. FINANCIERINGSINSTRUMENTEN

Het Vlaams Parlement erkent dat het financieren van een ambitieus mobiliteitsbeleid grote extra financiële inspanningen zal vergen. Het Vlaams Parlement is van oordeel dat alle betrokken partners hiertoe moeten worden geresponsabiliseerd vanuit het principe van efficiënte en effectieve openbare financiën, gekoppeld aan het inzicht dat iedere betrokken actor zijn verantwoordelijkheid moet nemen.

Daarom vraagt het Vlaams Parlement dat er op termijn naar gestreefd wordt om de extra financiële inspanningen voor de realisatie op middellange termijn van de voorgestelde maatregelen minstens evenredig te verdelen over de openbare sector en de privé-sector (verhouding minstens 50/50).

Het Vlaams Parlement vraagt dat voor de extra financiële middelen gebruik wordt gemaakt van het Vlaamse Financieringsfonds. Daarnaast moet de privé-sector bij de financiering worden betrokken via het instrument van publiek-private samenwerking.

Op termijn moet het mobiliteitsbeleid gericht zijn op het responsabiliseren van de weggebruiker bij het maken van zijn keuze voor de beste vervoersmodus. Dat kan alleen indien de kosten voor deelname aan het vervoerssysteem gevariabiliseerd

worden. Niet het bezit van een auto moet belast worden, wel het gebruik ervan. Op die manier wordt de kostprijs afhankelijk van het aantal gereden kilometers en heeft de weggebruiker de kosten voor zijn verplaatsingsgedrag volledig zelf in de hand¹.

Vanzelfsprekend moet een dergelijk beleid op Europees niveau² vormgegeven worden. Vlaanderen kan een dergelijke operatie niet alleen uitvoeren. Bovendien kan een dergelijke organisatie van het vervoerssysteem alleen van start gaan zodra er voldoende aantrekkelijke en dus concurrentiële alternatieven voor het wagengebruik voorhanden zijn.

Omdat het gebruik van de weg in een dergelijke context duurder zou kunnen worden, moet het totale verhaal een logisch verband houden. Daarom vraagt het Vlaams Parlement dat, bij het invoeren van een vervoerssysteem met verhoogde variabele kosten de vaste kosten zo mogelijk gelijktijdig worden afschaft of beperkt³. De verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling, het eurovignet⁴ en dergelijke zijn vaste kosten die geen verband houden met het effectieve weggebruik. Het afschaffen ervan zal de weggebruiker voor een duidelijker keuze plaatsen : minder wagen betekent minder betalen. Maar zoals gezegd, alleen in Europese context⁵ en zodra er een geldig alternatief voorhanden is.

Het Vlaams Parlement vraagt ook dat de Vlaamse regering een onderzoek zou starten om na te gaan op welke wijze de fiscale instrumenten, die recent werden geregionaliseerd, optimaal kunnen worden benut, uitgaand van een duurzaam mobiliteitsbeleid en rekening houdend met bereikbaarheid, leefbaarheid en milieu.

¹ Vraag blijft wat gevariabiliseerd moet worden : brandstofverbruik of afgelegde kilometers. Op dit ogenblik wordt in de Belgische context vooral gevariabiliseerd met het oog op het brandstofverbruik (zowel via taksen en accijnzen op brandstoffen als via de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling).

² Of in afspraak met de omliggende landen en de andere gewesten.

³ Sedert 1-1-2002 is het Vlaamse Gewest bevoegd voor de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting op de autovoertuigen, de belasting op de inverkeerstelling en het eurovignet.

⁴ Voor de Belgische vervoerder.

⁵ Of in afspraak met de omliggende landen en de andere gewesten.

5. HET BELEID INZAKE VERKEERSVEILIGHEID

Het Vlaams Parlement steunt de visie zoals uitgewerkt in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het verhogen van de verkeersveiligheid in het algemeen en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in het bijzonder moet samen met het verhogen van de bereikbaarheid in Vlaanderen de hoogste prioriteit worden bij het ontwikkelen van een mobiliteitsbeleid.

Het Vlaams Parlement vraagt dat bij het voeren van een verkeersveiligheidsbeleid veel meer aandacht wordt besteed aan de belangrijkste van de drie klassieke pijlers inzake verkeersveiligheid (voertuig, infrastructuur, weggebruiker), namelijk de mentaliteit van de weggebruiker.

De overheid heeft al heel wat inspanningen geleverd op het vlak van de veiligheid van de infrastructuur. Ook de autoconstructeurs hebben meer aandacht voor de veiligheid. De meeste ongevallen met dodelijke afloop zijn dan ook te wijten aan een onaangepast rijgedrag van de automobilist, hetgeen op zijn beurt kan worden toegeschreven aan een heersende mentaliteit bij sommige autogebruikers.

Om de vereiste mentaliteitswijziging tot stand te brengen, vraagt het Vlaams Parlement dat een beleid op korte en op lange termijn wordt gevoerd. Op korte termijn wordt de aandacht toegespitst op de mentaliteit van de huidige weggebruikers. Daartoe moet men de instrumenten van controle en bestraffing maximaal inzetten (zie inhoudelijke maatregelen). Op lange termijn gaat het om de mentaliteit van de toekomstige weggebruikers, onder meer via het aanleren van een defensieve rijmentaliteit via verkeersopvoeding in het onderwijs en via de rij-opleiding (zie organisatorische/inhoudelijke maatregelen).

5.1. Veiliger verkeersgedrag

Het Vlaams Parlement vraagt dat verkeersopvoeding, met aandacht voor defensief rijgedrag en naleving van de geldende verkeersreglementering, integraal deel zou uitmaken van het onderwijspakket vanaf de basisschool. Aspecten van de effectieve rij-opleiding (zoals de theoretische rij-opleiding en het rij-examen) kunnen deel uitmaken van het lessenpakket in het middelbaar onderwijs, naast het pakket verkeersopvoeding dat minstens gegarandeerd moet blijven in elk jaar van het middelbaar onderwijs.

Er moet een betere rij-opleiding worden ingevoerd waarbij het opdoen van concrete rij-ervaring en het

aanleren van een tolerant en defensief rijgedrag centraal moeten staan.

Nieuwe chauffeurs krijgen nadat ze geslaagd zijn voor het eerste rij-examen een voorlopig rijbewijs dat twee à drie jaar geldig blijft. In die periode mogen zij deelnemen aan het verkeer om rij-ervaring op te doen. In die periode mogen zij tijdens het weekend geen andere passagier meenemen. Indien binnen deze periode meer dan drie zware overtredingen begaan worden of éénmaal overduwen alcohol- of druggebruik wordt vastgesteld, wordt het voorlopige rijbewijs ingetrokken en moet de volledige procedure worden overgedaan.

Na afloop van de periode van 2 à 3 jaar wordt een laatste, definitieve proef afgelegd om na te gaan of de chauffeur voldoende rij-ervaring heeft opgedaan.

Het rijden onder invloed van drugs, alcohol of medicatie en het overtreden van de maximum toegelaten snelheid moeten strenger worden gecontroleerd; de bestaande straffen zijn voldoende streng, alleen zijn er meer controles nodig.

Verkeersagressie moet streng en snel aangepakt worden, bijvoorbeeld via het snelrecht en alternatieve straffen.

5.2. Veiliger verkeersinfrastructuur

Een eerste experiment moet worden gestart inzake het gebruik van en de controle op variabele maximumsnelheden waarbij de normaal geldende maximumsnelheden tijdelijk plaatselijk worden verlaagd, onder meer afhankelijk van de verkeersdrukke.

Na de evaluatie van het eerste experiment moet met het federale niveau in overleg worden getreden om het systeem van tijdelijke en plaatselijke variabele maximumsnelheden in te schrijven in het verkeersreglement zodat snelheidscontroles in dit systeem ook juridisch afdwingbaar zijn.

De verkeersveiligheid op veelgebruikte routes voor woon-schoolverkeer moet sterk verhoogd worden door de aanleg van afgescheiden fietspaden, de invoering van zone 30 aan schoolomgevingen, en dergelijke.

Het Vlaams Parlement vraagt een versnelling van de investeringen om het grote aantal resterende zwarte punten weg te werken. Het Vlaams Parlement bevestigt dat naast de minister ook de gemeentebesturen terzake een verantwoordelijkheid hebben.

De fietser en de voetganger enerzijds en de kinderen, de senioren en de mensen met een handicap anderzijds, moeten meer faciliteiten en rechten krijgen (onder meer parkeergelegenheid, verplicht invullen van een aanrijdingsformulier voor kleine ongevallen waarbij kinderen of mensen met een handicap betrokken zijn, betere en goed onderhouden fiets- en voetpaden en fietsvoorzieningen, het stimuleren en/of organiseren van het individuele en gemeenschappelijke fietsverkeer van school naar huis en omgekeerd).

Het wegverkeer is in Vlaanderen de hoofdoorzaak van overlijdens bij kinderen (cf. Vlaamse gezondheidsindicatoren). Kinderen hebben recht op een verkeersveilige en verkeersleefbare omgeving. Onderzoek wijst uit dat kinderen beneden een bepaalde leeftijd niet in staat zijn zich aan het moorddadige verkeer aan te passen.

Het Vlaams Parlement vraagt onderzoek naar concrete maatregelen om het straatbeeld aan te passen aan kinderen, en niet omgekeerd, zoals :

1. het invoeren van snelheidsbeperkingen waarbij rekening wordt gehouden met de reactiesnelheid van kinderen ;
2. het aanleggen van brede voetpaden waarbij rekening wordt gehouden met het specifieke bewegingsgedrag van kinderen (kinderen lopen zigzag), en die als het enigszins kan ook 'bespeelbaar' zijn ;
3. het inperken van parkeerplaatsen voor auto's die speelruimte van kinderen inpijken, het bevorderen van autovrije woonzones (ook zonder geparkeerde wagens), het stimuleren van 'verzamelgarages' buiten de leefsfeer van kinderen ;
4. het aanleggen van voldoende rustpunten in het verkeer (ruimer dan sporadische 'vluchtheuvels') ;
5. het aanleggen van voldoende oriënteringspunten (op kindelhoogte) : niet enkel nodig op het strand ;
6. het afstemmen van de verkeersinrichting (bijvoorbeeld kruispunten) op "zichtbaarheid voor kinderen". 20% van de ongevallen met kinderen in Duitsland hebben te maken met het feit dat kinderen in hun zicht belemmerd worden door geparkeerde auto's (Prognos AG, 1991) ;
7. het uitwerken van een netwerk van prioritair op voetgangers afgestemde straten ;
8. het geven van voorrang van kinderen op kruispunten : extra rood-lichtfase : rood voor auto's uit alle richtingen, zodat voetgangers in alle richtingen kunnen oversteken : zo wordt het gevaar van afdraaiende voertuigen vermeden.

5.3. Veiliger voertuigen

De BTW-voet voor veiligheidsverhogende toebehoren bij wagens moet verlaagd worden⁶.

Er moet een protocol met de auto-industrie worden afgesloten waarin staat dat in reclame voor nieuwe wagens een onverantwoord en snelrijgedrag ontmoedigd wordt en een verkeersveilig en passief rijgedrag bevorderd wordt.

Het Vlaams Parlement vraagt dat er versneld werk gemaakt zou worden (in overleg met de federale instanties) van de invoering van snelheidsbegrenzers voor wagens. Het Vlaams Parlement vraagt de regering experimenten met ISA uitdrukkelijk te steunen of zelf op te zetten. Individuele burgers die hun wagen laten begrenzen of die deelnemen aan een ISA-experiment kunnen fiscale voordelen krijgen (bijvoorbeeld verlaging of zelfs schrappping van BIV of verkeersbelasting) : dit fiscale voordeel wordt terugverdiend door ongevallenkosten die vermeden worden.

5.4. Performantere organisatie

Op het organisatorische vlak vraagt het Vlaams Parlement dat de bevoegdheid over de verkeersreglementering geregionaliseerd zou worden. Vlaanderen kan onmogelijk het beoogde niveau bereiken indien het niet zelf over de reglementering en de controle erop kan beschikken.

Dat is het geval voor :

- de veiligheidsnormering van de infrastructuur (bijvoorbeeld de vorm en het uitzicht van verkeersdrempels, normen voor fietspaden) ;
- de onteigeningsbevoegdheid ;

⁶ De bepaling van de BTW-voet is een federale aangelegenheid. De verkeersbelasting en de BIV zijn Vlaamse aangelegenheden (soms te regelen in het kader van een samenwerkingsakkoord met andere gewesten en te toetsen op uitvoerbaarheid met de federale administratie).

- de aanvullende reglementering op gemeente- en provinciewegen.

Dat zal ter sprake worden gebracht bij de onderhandelingen over een mogelijke verdere staatshervorming.

6. HET BELEID INZAKE BEREIKBAARHEID

M.b.t. de bereikbaarheid vraagt het Vlaams Parlement een tweesporenbeleid dat gericht is op een echt infrastructuurbeleid dat de omvang in tijd en ruimte van de huidige files wil beperken, en op een ambitieus beleid inzake gemeenschappelijk vervoer dat een concurrentieel en aantrekkelijk alternatief voor het wagengebruik wil realiseren.

6.1. Gerichter infrastructuurbeleid

6.1.1. Wegen

Het Vlaams Parlement vraagt dat de bestaande infrastructuur zo efficiënt en effectief mogelijk wordt beheerd met het oog op een sturend mobiliteitsbeleid. Daartoe moet het beleid een duidelijk onderscheid maken tussen de functie die de Vlaamse autosnelwegen vervullen en de functie die andere wegtypes in Vlaanderen hebben.

Terwijl de autosnelwegen zich richten op een transitfunctie, zullen de andere wegtypes zich moeten richten op het verschaffen van veilige doortochten en op het aanleggen van een ondersteunend wegennetwerk dat gericht is op toegangverlening en de hoogste graad van verkeersveiligheid. Op die manier wordt de concurrentie tussen beide netwerken vermeden en streeft men naar complementariteit tussen een internationaal transitnetwerk en een ondersteunend verkeersveilig regionaal en lokaal netwerk.

De structurele achterstand inzake het onderhoud van wegen wordt met het lopende beleid reeds langzaam ingelopen. Het Vlaams Parlement vraagt dat de jaarlijkse budgettaire inspanningen voor het wegwerken van de structurele achterstand inzake het onderhoud van de wegen verder worden opgedreven. Het is daarbij duidelijk dat de eerste jaren financieel de zwaarste zullen zijn en dat daarna de uitgaven geleidelijk zullen afnemen ten voordele van andere maatregelen inzake het garanderen van de bereikbaarheid van Vlaanderen.

Het Vlaams Parlement vraagt dat op korte termijn werk gemaakt wordt van een beter gebruik van de bestaande infrastructuur via verkeersmanagement, zoals voorgesteld in het ontwerp van Mobiliteitsplan.

Daarom vraagt het Parlement een gedeeltelijke verschuiving van de kredieten voor het afwerken van wegen en het aanleggen van nieuwe stukken weg, naar kredieten voor het verder uitwerken van systemen van verkeersmanagement.

Het Vlaams Parlement vraagt dat bij de afweging van investeringen in infrastructuurwerken voorrang zou worden gegeven aan verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer. Het wegwerken van gevaarlijke kruispunten op hoofdwegen zoals de N49 (Antwerpen-Zelzate), de R4-west, of de A12 tussen Antwerpen en Brussel, maar ook de realisatie van de Noord-Zuid-verbinding in Limburg zijn goede voorbeelden.

Waar door ontbrekende schakels de capaciteit van het wegennet niet ten volle kan worden gebruikt, moet het wegennet niettemin vervolledigd worden.

De realisatie van ontbrekende schakels of van alle ingrijpende wijzigingen aan verkeersinfrastructuur kan maar gebeuren na een grondige effectenstudie, waarbij in eerste instantie de impact op de verkeersveiligheid en vervolgens ook de milieu-impact, de ruimtelijke en sociaal-economische impact worden afgewogen. De betrokken bevolking moet van bij de planningsfase betrokken worden en moet zich kunnen uitspreken in een adviserend openbaar onderzoek.

Het Vlaams Parlement dringt aan op een integrale benadering van de realisatie van ontbrekende schakels (passend in een ruimer mobiliteitsplan voor een regio, zoals bij het Masterplan Antwerpen en het Brabant-Brussel-Net). Bovendien is er ook coördinatie met het federale beleidsniveau nodig (bijvoorbeeld wat de spoorinvesteringen betreft het geplande voorstadsnet in Antwerpen, het GEN in Brussel).

Het Vlaams Parlement vraagt dat tegen het einde van de legislatuur resultaten ter beschikking zouden zijn van de eerste experimenten op het vlak van variabele snelheden (afhankelijk van de tijd, het aantal weggebruikers en de weersomstandigheden) via telematica.

Het Vlaams Parlement vraagt de bestaande wegbebakening op alle wegtypes, in overleg met de andere wegbeheerders, aan een grondige evaluatie te onderwerpen zodat de plaatsing van de wegbebakening beter geüniformiseerd wordt en de wegbebakening op kruispunten en rotondes in hoeveelheid beperkt wordt.

6.1.2. Binnenvaart, kustvaart en spoor

Door een vooruitziende planning en een flexibeler dienstenregeling bij de vervoersbedrijven zelf, kunnen heel wat goederenstromen omgebogen worden naar kust- of binnenvaart en goederenspoortreinen.

Het Vlaams Parlement vraagt dat de binnenscheepvaart en 'short sea shipping' voorrang krijgen bij de planning van investeringsbudgetten. Dat geldt ook voor de modernisering (inclusief verbreding) van het Albertkanaal en de opwaardering van de Ringvaart in Kortrijk.

Het Vlaams Parlement vraagt bovendien dat de Vlaamse regering snel uitsluitsel zou geven over de projecten die ze zelf wil steunen in het kader van de uitvoering van het Tienjareninvesteringsprogramma van de NMBS, op basis van eigen middelen of via PPS.

6.1.3. Performantere organisatie

Ten slotte moeten de gemeenten op hun grondgebied de volle bevoegdheid krijgen voor de wegen met een overwegend lokale functie. Verder moet het wegbeheer op provinciaal niveau worden afgeschaft en moet het beheer over gewestwegen die hun bovenlokale functie verloren hebben via het systeem van de stadspoorten⁷ bij de gemeenten te komen.

Gezien de belangrijke internationale transitfunctie van het Vlaamse wegennet, vraagt het Vlaams Parlement dat er meer Europese subsidies worden vrijgemaakt voor de aanleg en het onderhoud van het Vlaamse (autosnel)wegennet.

Het Vlaams Parlement vraagt dat er per provincie door de Vlaamse administratie een coördinerend punt voor wegwerkzaamheden wordt opgericht.

Doel is te vermijden dat gelijktijdige wegwerkzaamheden op gewestelijk, regionaal en lokaal vlak de doorstroming van het verkeer (met inbegrip van het gemeenschappelijk vervoer) in het gedrang brengen. Het Vlaams Parlement vraagt dat hiertoe een kader voor een beslissend orgaan inzake coördinatie van wegwerkzaamheden op het niveau van elke vervoersregio wordt gecreëerd.

Op het vlak van concrete inhoudelijke maatregelen vraagt het Vlaams Parlement dat het infrastructuurbeleid het realiseren van missing links mogelijk maakt, zowel op de korte als op de lange termijn. Het Vlaams Parlement vraagt dat daartoe het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het ruimere kader voor het mobiliteitsbeleid zou blijven. In die zin zal het te voeren mobiliteitsbeleid rekening moeten houden met de bepalingen van het RSV, alsook met eventuele wijzigingen van elk RSV in het kader van de vijfjaarlijkse evaluatie van het RSV. Bij de besluitvorming over het RSV zal het Mobiliteitsplan Vlaanderen als basis genomen worden voor de eventuele wijzigingen van het RSV.

Het Vlaams Parlement vraagt ten slotte dat ook pijpleidingen en meer in het algemeen buizenvervoer structureel in het Mobiliteitsplan opgenomen zouden worden. Nieuwe mogelijkheden en beperkingen (onder andere financiële) van ondergrondse transporten moeten zo snel mogelijk verkend worden.

6.2. Kwalitatiever gemeenschappelijk vervoer

Het Vlaams Parlement steunt de beoogde significante verhoging van het reizigersaantal, de verhoging van het aanbod en de verbeterde competitiviteit ten opzichte van het autoverkeer, zoals voorgesteld wordt in het ontwerp van Mobiliteitsplan. Het Vlaams Parlement vraagt inzonderheid prioriteit voor :

6.2.1. Kwaliteitsverbetering

Op het vlak van concrete inhoudelijke maatregelen vraagt het Vlaams Parlement dat de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoer als alternatief voor het wagengebruik zich focust op de aspecten comfort, stiptheid, snelheid en frequentie.

Ten behoeve van de exploitatie van de verschillende lijnen moeten minimumnormen worden opgelegd inzake comfort, stiptheid, snelheid en frequentie zodat een echt alternatief voor de wagen kan ontstaan.

⁷ Het is onduidelijk wat met het systeem van de stadspoorten wordt bedoeld.

Als aanvulling hierop vraagt het Vlaams Parlement dat de overheid een stimulerend en ondersteunend infrastructuurbeleid voert in termen van vrije bus- en trambanen, verkeerslichtenbeïnvloeding, enzovoort, zodat de VVM en private vervoersoperatoren de opgelegde normen kunnen naleven.

Om een dergelijk systeem te implementeren, is de invoering van het netmanagement nodig. Het Vlaams Parlement bevestigt het primaat van de overheid in het uitstippelen van een mobiliteitsbeleid, het bepalen van de rol van het gemeenschappelijk vervoer in het vervoerssysteem en het vastleggen van de minimumkwaliteitsnormen (bedieningsplaatsen, frequentie, snelheid, comfort, stiptheid en algemene kwaliteit) waaraan het gemeenschappelijk vervoer in Vlaanderen moet voldoen.

Trams en bussen zijn ‘normaal gezien’ trager dan auto's. In de huidige concrete situatie van permanente files, worden tram en bus wel concurrentieel, tenminste als ze niet mee vastzitten in de file. Dat vereist de invoering van vrije tram- en busbanen en actieve lichtenbeïnvloeding.

Het Vlaams Parlement vraagt dat in het kader van de omschrijving van het netmanagement en de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn toetsbare doelstellingen worden ingeschreven inzake de verhoging van de commerciële snelheid.

Gemeenten die de doorstroming niet garanderen, moeten worden bestraft.

Het Vlaams Parlement vraagt bijzondere aandacht voor comfortverhogende maatregelen zoals voldoende zitplaatsen op de drukste lijnen. Om de aantrekkelijkheid van dit alternatief voor het wagengebruik te verhogen, kan niet langer aanvaard worden dat er meer staanplaatsen dan zitplaatsen zijn op langeafstandsverbindingen.

6.2.2. *Verhogen van het aanbod*

Het realiseren van een vlotte doorstroming moet ten slotte passen in een algemeen plan om het aanbod van het openbaar vervoer verder te verhogen: het Vlaams Parlement dringt aan op een frequentieverhoging, meer late verbindingen en weekendverbindingen op bestaande lijnen, zeker in grootstedelijke gebieden.

Het Vlaams Parlement wil de verbintenissen die in dit verband werden aangegaan in het kader van ba-

sismobiliteit en netmanagement in het decreet basismobiliteit geregeld evalueren en zo nodig bijsturen.

Het Vlaams Parlement vraagt prioritair de aanleg van de infrastructuur voor en de organisatie van het voorstedelijk vervoer (onder andere het Gewestelijk Expresnet Brussel) en de inzet van nieuwe vervoersvormen zoals light rail, voorzover de capaciteit dit vereist.

Het Vlaams Parlement vraagt uitdrukkelijk aandacht voor de "missing links" in het openbaar vervoer en vraagt een versnelde realisatie van de voorstedelijke tramlijnen in Antwerpen en Gent, of de tram- en busverbindingen nodig in aansluiting op het Brussels GEN.

Het Vlaams Parlement vraagt dat over de concrete voorstellen voor nieuwe bus- en tramlijnen, budgetten en timing gerapporteerd wordt in de beleidsbrief "Mobiliteit en Openbare Werken". De concrete uitvoering kan dan verder gebeuren via het netmanagement.

Het Vlaams Parlement vraagt ook dat de herintroductie van tramlijnen als stamlijnen voor openbaar vervoer in middelgrote steden onderzocht zou worden.

6.2.3. *Basismobiliteit, ook voor mensen met functiebeperkingen*

Met het decreet basismobiliteit heeft de Vlaamse regering duidelijk gemaakt dat ze de basismobiliteit van iedere Vlaming wil garanderen. Dat moet ook gelden voor mensen met een handicap of een beperkte mobiliteit door functieverlies (bijvoorbeeld ouderen).

Het Vlaams Parlement vindt hierbij het streven naar een maximale toegankelijkheid van het reguliere aanbod van De Lijn prioritair. Dat past binnen het streven naar een inclusief beleid dat ook bijvoorbeeld mensen met een handicap maximaal wil integreren in onze samenleving. Het is ook goedkoper om bussen en trams hiervoor uit te rusten dan een parallel vervoerssysteem maximaal uit te werken.

Enkel daar waar het reguliere aanbod onvermijdelijk tekortschiet, moet een apart systeem van aangepast vervoer worden ingeschakeld.

In het ontwerpplan wordt de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een functiebeperking omschreven als een doelstelling op lange termijn. Tegen 2005 wil men een normering uitwerken, zodat tegen 2010 de toegankelijkheid gerealiseerd kan worden. Die termijn is onnodig lang. Het Vlaams Parlement vraagt daarom dat in het lastenboek voor de aankoop van nieuwe stellen het criterium van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een functiebeperking blijvend wordt opgenomen.

6.2.4. *Kostendelend gebruik van de individuele wagen*

1. Het Vlaams Parlement wil autodelen en carpooling bevorderen via fiscale voordelen, zowel voor de chauffeur als de inzittenden, in de mate dat een bijdrage geleverd wordt tot een vermindering van het autoverkeer en een aanvulling geboden wordt t.o.v. het aanbod van het openbaar vervoer.
2. Er is behoefte aan een aangepast juridisch kader voor autodelen om die dienst en inzonderheid de inrichting van standplaatsen voor autodelen, te bevorderen.
3. Het Vlaams Parlement wil dat fiscale stimuli worden toegekend aan werkgevers die hun voertuigenpark (tweewielers en vierwielers) aanpassen aan de professionele behoeften van hun werknemers die tijdens de werkdag vanuit het bedrijf vertrekken.
4. Het Vlaams Parlement wil in het verlengde van het decreet basismobiliteit het gebruik van (collectieve) taxi's als aanvulling op het aanbod van het openbaar vervoer bevorderen via eenheidstarieven en een geïntegreerde dienstverlening.

6.2.5. *Woon-werkverkeer en bedrijfswagens*

Het Vlaams Parlement dringt aan op een betere logistieke ondersteuning bij het opstellen van mobiliteitsdiagnoses en bedrijfsvervoerplannen.

Het Vlaams Parlement vraagt dat bedrijfsvervoerplannen wettelijk verplicht worden in congestiegebieden of als blijkt dat bedrijven op vrijwillige basis onvoldoende initiatieven nemen.

Fiscale stimuli kunnen geboden worden voor bedrijven die erin slagen het aantal autokilometers in

hun woon-werkverkeer in aanzienlijke mate te beperken⁸.

Het Vlaams Parlement pleit voor een voldoende tijdsdifferentiatie in het woon-werkpatroon, waardoor de pieken in de mobiliteitsvraag worden afgevlakt.

Het Vlaams Parlement beveelt aan om de tegemoetkoming van de werkgever in de kosten van het openbaar vervoer volledig vrij te stellen van de belasting, indien die tegemoetkoming hoger ligt dan wat wettelijk verplicht is.

In navolging van de “Buzzy-Pazz” voor min-25-jarigen moeten ook goedkope netabonnementen worden aangeboden aan (groepen van) werkgevers van bedrijven met meer dan 50 personeelsleden zodat de werknemers zelf gratis rijden.

Het Vlaams Parlement wil telewerk steunen en de lopende proefprojecten met telecentra uitbreiden tot een volwaardig netwerk op Vlaams niveau.

De feitelijke fiscale begunstiging van het gebruik van bedrijfswagens voor het woon-werkverkeer moet, in afspraak met de federale overheid, afgebouwd worden. Dat kan opgenomen worden in het kader van het VESOC-overleg.

6.2.6. *Flankerende maatregelen*

Het Vlaams Parlement vraagt dat het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer fiscaal interessant wordt gemaakt, bijvoorbeeld door voor de gebruiker van het gemeenschappelijk vervoer zijn uitgaven voor abonnementen volledig fiscaal aftrekbaar te maken⁹.

Het Vlaams Parlement dringt aan op een betere dienstverlening om de concurrentiepositie van het openbaar vervoer te versterken. Een deel van het wacht-'tijdsverlies' kan door een goede service ondervangen worden.

Het Vlaams Parlement pleit daarom voor het opzetten van mobiliteitscentrales voor alle openbare vervoersdiensten samen (De Lijn, MIVB, TEC, NMBS, taxi-diensten) die geïntegreerde mobiliteitsdiensten kunnen aanbieden (van informatie tot

⁸ Behoudens fiscale spitstechnologie, federale bevoegdheid.

⁹ Behoudens fiscale spitstechnologie, federale bevoegdheid.

vervoer op aanvraag)). Voor Vlaanderen is het evident dat De Lijn deze rol op zich neemt.

6.2.7. Performantere organisatie

Het Vlaams Parlement vraagt dat de beschikbare overheidsmiddelen zo efficiënt en effectief mogelijk worden ingezet, zodat meer en beter gemeenschappelijk vervoer kan worden gerealiseerd.

Het Vlaams Parlement vraagt daarom dat de organisatie van het openbaar vervoer omgevormd wordt naar een systeem waarbij concurrentie versterkt wordt.

De organisatievorm van stads- en streekvervoer moet elke vorm van monopolievorming, zowel openbaar als privé uitsluiten. Dat kan door voor de concrete dienstverlening evenredig op de VVM en op de privé-sector een beroep te doen (50/50-verhouding).

Hierbij worden bepaalde lijnen door de VVM uitbesteed aan een privé-vervoersoperator die de exploitatie uitvoert zoals door de overheid uitgestippeld in termen van tarieven, kwaliteit, comfort, snelheid en frequentie van de bediening.

De overeenkomsten (beheersovereenkomst met de VVM en de contracten met de pachters) kunnen jaarlijks bijgestuurd worden op basis van een evaluatie van de exploitatievorm (lijnbus, belbus, lijntaxi).

Het Vlaams Parlement vraagt een vergelijkend onderzoek naar de effecten op het gebruik en de kostprijs van de recent ingevoerde nieuwe organisatievormen van stads- en streekvervoer in Europa. Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse regering de evoluties op Europees niveau nauwgezet te volgen zodat tijdig ingespeeld kan worden op nieuwe inzichten en/of richtlijnen inzake de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer in de Europese Unie. Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse regering om in dit verband de transparantie van de organisatie, de financiering en de kostprijsberekening van de VVM zo maximaal mogelijk te maken. In dat verband moet het uitvoeringsbesluit van het decreet basismobiliteit, dat betrekking heeft op de rapportering, zo worden opgesteld dat de aanwending van de overheidsmiddelen duidelijk kan worden vastgesteld, per lijn of per stadsnet, naar gelang van het geval.

In het verlengde van de vraag naar een zo efficiënt en effectief mogelijke aanwending van overheidsmiddelen vraagt het Vlaams Parlement om het regionale reizigersvervoer per trein (= niet de ge-

westgrens overschrijdend treinvervoer ; vertrek en aankomst in Vlaanderen) te regionaliseren. Op die manier kan Vlaanderen zelf beslissen of die verbindingen al dan niet met de trein of met snelle tram-en/of busverbindingen in eigen bedding uitgebaat moeten worden.

Hiervoor moet een pleidooi gehouden worden bij een eventuele volgende staatshervorming.

7. HET BELEID INZAKE LEEFBAARHEID

7.1. Een centrale rol voor het fietsverkeer

In moderne steden wordt de snelheid van de fiets meer en meer de maatgevende snelheid.

Het is dan ook dringend nodig de fiets als volwaardig vervoersmiddel te erkennen en fietsers ruim baan te geven.

Hoewel de laatste jaren zeker de nodige vastleggingen zijn gebeurd voor de aanleg van fietspaden, sleept de concrete realisatie op het terrein en het effectief wegwerken van 'zwarte punten' voor fietsers in het wegverkeer, lang aan.

Terecht is er daarnaast de laatste tijd ook meer aandacht voor aparte fietsroutenetwerken, niet enkel in de recreatieve sfeer, maar ook voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer.

Om zicht te krijgen op alle investeringen in fietsinfrastructuur en -faciliteiten vindt het Vlaams Parlement het opstellen van een 'totaalplan fiets' noodzakelijk. Zo kan de reële voortgang in het wegwerken van de bestaande discriminatie van het fietsverkeer effectief weggewerkt worden.

7.2. Een restrictief parkeerbeleid¹⁰

Het Vlaams Parlement steunt de aanbevelingen uit het Mobiliteitsplan om te komen tot een restrictief parkeerbeleid dat erop gericht is de leefbaarheid in kernen te garanderen en zo mee vormen van stadsvlucht tegen te gaan. Wonen in een stad, in een centrum moet opnieuw aantrekkelijker worden. Omwille van de leefbaarheid van steden en centra mag het aantal parkeerplaatsen er zeker niet toenemen. Nieuwe parkeerterreinen in centra kunnen slechts

¹⁰ Behoudens R.O.-facet en specifieke afspraken in het kader van sommige modules van het gemeentelijk mobiliteitsconvenant, de gemeentelijke bevoegdheid.

ter vervanging van bestaande parkeerplaatsen aangelegd worden.

Het Vlaams Parlement vraagt dan ook dat woonparkeren de voorrang zou krijgen in de steden en centra. Dat betekent niet dat elke woning over een eigen garage moet beschikken of dat iedereen per definitie moet kunnen parkeren vlak voor de eigen deur. Het betekent wel dat iedere centrumbewoner recht heeft op een kostenloze en veilige parkeerplaats vlak bij de eigen woning.

Winkelparkeren komt op de tweede plaats. Hier kan wel een reële kost voor de parkeertijd doorerekend worden. Winkelen via openbaar vervoer of fiets moet aangemoedigd worden.

Parkeerfaciliteiten voor woon-werkverkeer komen op de laatste plaats. Het alternatief is een brede waaier van parkeer-en-rij-voorzieningen buiten de centra en rond de knooppunten van openbaar vervoer, met vlotte verbindingen via openbaar vervoer of (witte) fietsverbindingen naar de centra. Naarmate er een voldoende ruim aanbod aan openbaar vervoer is, kan woon-werkverkeer in toenemende mate uit de kernen geweerd worden.

7.3. Autovrij waar mogelijk¹¹

Om centra en winkelbuurten echt opnieuw leefbaar te maken, moet onverkort voorrang gegeven worden aan het langzame verkeer. Autovrije centra zijn dikwijls de beste oplossing zowel voor bewoners, horeca als handel.

Het Vlaams Parlement vraagt daarom een actieprogramma om het autovrij maken van centra te bevorderen.

Het initiatief van de Car Free Day is een goede aanzet, maar men moet ook durven te kiezen voor permanent autovrije centra. Zonder dat dat leidt tot een afleiding van autoverkeer naar aanpalende woonbuurten. Autovrije centra moeten mee ondersteund worden door het gewest. Dat kan bijvoorbeeld door een aparte module (bijakte) uit te werken voor autovrije centra in het mobiliteitsconvenant. Op die wijze zou het Europese initiatief van de "Car Free Cities", ook een gewestelijke verandering krijgen.

In het verlengde van de voorstellen inzake leefbaarheid uit het ontwerp van Mobiliteitsplan,

vraagt het Vlaams Parlement eveneens meer aandacht voor de inrichting van autovrije woonerven of woonwandelgebieden.

De bestaande woonerven worden dikwijls nog altijd gedomineerd door geparkeerde of rijdende wagens. Initiatieven als speelstraten zijn te sporadisch (alleen in vakanties, alleen tijdens een week van vervoering). Gezocht kan worden naar meer permanente oplossingen, waarbij plaatsen gezocht worden om wagens te parkeren buiten de woon/leefstraat (buurtparkeren). Nieuwe initiatieven (bijvoorbeeld in nieuwe straten) van "autovrij wonen" kunnen actief ondersteund worden (via faciliteiten inzake openbaar vervoer, fietsstallingen, enzovoort). Ook dat kan het best ingebouwd worden in het mobiliteitsconvenant.

7.4. Het verkeer vertragen om sneller vooruit te komen

De geldende snelheidsbeperkingen op alle bestaande wegen moeten aan een grondige evaluatie worden onderworpen. Op dit ogenblik zijn heel wat snelheidsovertredingen, al dan niet met een ongeval en veel menselijk leed tot gevolg, te wijten aan onlogische verkeersregels. Zo zijn geldende toegelaten maximumsnelheden op veel Vlaamse wegen niet meer aangepast aan het weggebruik van vandaag. Met andere woorden, de meeste snelheidsbeperkingen zijn jaren tot decennia geleden door de bevoegde wegbeheerder aangebracht, maar hebben de evoluties in het verplaatsingsgedrag en de verkeersdruk niet gevolgd.

Vandaar dat het Vlaams Parlement vraagt om een actualisering, sanering en rationalisering van de geldende snelheidsbeperkingen uit te voeren. Daarbij moet de verkeersveiligheid prioritair zijn en moet dit proces op sommige plaatsen aanleiding kunnen geven tot een verstrenging van de geldende maximumsnelheden. Het Vlaams Parlement vraagt aan de Vlaamse minister van Mobiliteit om dit proces samen met de andere wegbeheerders (gemeenten) te starten om zo snel mogelijk tot concrete afspraken en een concrete timing te komen, met respect voor de gemeentelijke autonomie en de gemeentelijke kennis terzake.

Hierbij moet de grootste prioriteit gegeven worden aan de meest kwetsbare gebieden zoals zwarte punten, schoolomgevingen en zuivere woongebieden.

¹¹ Gemeentelijke bevoegdheid.

7.5. Weren van doorgaand vrachtwagenverkeer uit de bebouwde kommen

Het Vlaams Parlement vraagt om zwaar wegverkeer zoveel mogelijk (behalve voor laden en lossen) te bannen uit woon- en centrumgebieden. Woonstraten mogen niet gebruikt worden als sluiproute of alternatieve route voor doorgaand vrachtwagenverkeer. Gemeenten, bedrijven en grote winkels kunnen afspraken maken over leveringen die toch nodig zijn. Venstertijden waarbinnen geleverd kan worden of zelfs faciliteiten buiten de centra om over te laden op lichtere trucks of bestelwagens, kunnen overwogen worden.

In het kader van mobiliteitsconvenants tussen het gewest en de gemeenten kunnen steunmaatregelen vastgelegd worden voor gemeenten die het vrachtwagenprobleem willen aanpakken.

- de uitrusting van voer- en vaartuigen met het oog op de veiligheid en de beperking van de emissies ;
- een duurzame havenontwikkeling ;
- de onderlinge afstemming van mobiliteits- en verkeersbeheerssystemen.

Het Vlaams Parlement vraagt aandacht voor de grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van mobiliteit.

8. INTERNATIONALE DIMENSIE

Het Vlaams Parlement onderschrijft de beleidsaanbevelingen uit het Witboek (Common Transport Policy) van de Europese Commissie. Het mobiliteitsprobleem kan niet opgelost worden zonder een gericht prijzenbeleid dat de externe kosten, veroorzaakt door het verkeer, doorrekent (internaliseert). Zonder een gericht prijzenbeleid is een ontkoppeling van economische groei en van de groei van het transport onmogelijk. Bovendien blijkt dat een strategie die enkel gericht is op nieuwe infrastructuur (het wegwerken van ‘bottlenecks’ of het realiseren van ‘missing links’) niet volstaat. Ook een beleid, gericht op verschuivingen van vervoerswijzen (modal shift) biedt geen oplossing ten gronde, als men het aantal verplaatsingen van goederen en personen niet vermindert (transportpreventie).

Binnen de Europese Unie kan vanuit Vlaanderen bijzondere aandacht gevraagd worden voor :

- de medeverantwoordelijkheid voor de instandhouding van infrastructuur op basis van het gebruik ;
- het doorrekenen van marginale maatschappelijke kosten aan doorgaand vrachtverkeer ;
- de harmonisering van het prijsbeleid (variabilisering van voertuigkosten) ;