Vlaams Parlement

stuk **1601** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 8 mei 2012 (2011-2012)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers,
mevrouw Lies Jans, de heren Dirk de Kort en Steve D'Hulster
en de dames Tine Eerlingen en Griet Smaers

betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen

verzendcode: OPE

TOELICHTING

Sedert het begin van de jaren negentig is ook in Vlaanderen de beleidstraditie ontstaan om langetermijnvisies in allesomvattende meerjarenplannen te gieten. Het milieubeleidsplan kreeg vorm, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) zag het licht en in 2003 kwam het Mobiliteitsplan Vlaanderen tot stand, dat evenwel de ontwerpstatus nooit is ontgroeid. Het plan werd later aangevuld met deelplannen zoals het totaalplan fiets, het verkeersveiligheidsplan, het pendelplan enzovoort.

De Vlaamse overheid heeft inmiddels ervaring opgedaan met, en lering getrokken uit het werken met dergelijke plannen, die de ambitie hebben grote maatschappelijke ontwikkelingen mee aan of bij te sturen en te richten.

Ook voor het domein Mobiliteit werd (eerder recent) in een decretale onderbouw voorzien. Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid voorziet in het (dwingende) beleidskader.

Het decreet legt de procedure van totstandkoming vast, de timing, de wijze waarop het middenveld wordt betrokken, de structuur van het plan enzovoort.

Op basis daarvan werd het Vlaams Parlement op 19 januari 2012 in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken gevat door een toelichting en bespreking van het ontwerp-informatieve gedeelte van het tweede Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat in 2012 het licht moet zien.

Conform het Mobiliteitsdecreet bestaat het Mobiliteitsplan Vlaanderen uit een informatief en een richtinggevend deel. Het informatieve deel is louter beschrijvend en heeft geen normatief karakter. Het belang ervan mag evenwel niet onderschat worden: het is de onderbouw van het toekomstige beleidsplan dat in het richtinggevende deel wordt uitgeschreven.

Met dit voorstel van resolutie wil het Vlaams Parlement – onder andere op basis van de gedachtewisseling omtrent het informatieve deel van het mobiliteitsplan – een aantal krachtlijnen meegeven aan de Vlaamse Regering voor het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat als strategisch beleidsplan de hoofdlijnen en strategische keuzes zal moeten aangeven. Deze krachtlijnen zijn hoofdzakelijk gebaseerd op enkele opvallende vaststellingen die bleken uit het ontwerp-informatieve gedeelte van het nieuwe mobiliteitsplan. We lichten de belangrijkste punten van het voorstel van resolutie hieronder kort toe.

Het vorige Mobiliteitsplan Vlaanderen streefde op lange termijn naar een slachtoffervrij verkeerssysteem. Het Zweedse ‘vision zero’ geldt internationaal nog steeds als toonaangevend concept op gebied van verkeersveiligheidsbeleid. Elk verkeersslachtoffer is er een teveel. Deze achterliggende visie moet dan ook opnieuw worden verankerd in het mobiliteitsplan en worden geconcretiseerd in een uitvoeringstraject.

Technologie kan daarbij helpen. Het kan niet alleen een meer veilige maar ook meer duurzame mobiliteit bevorderen. Het nieuwe plan mag daarom niet enkel inzetten op dynamisch verkeersmanagement, maar moet ook inzetten op dynamisch mobiliteitsmanagement, onder andere door de meest veelbelovende intelligente verkeerssystemen (ITS-systemen) aan te wenden. Zo moet ook aan gebruikers van het openbaar vervoer en van auto- en fietsdeelsystemen een maximale efficiëntie worden geboden.

Het nieuwe plan moet de ambitie hebben het fietsgebruik flink te bevorderen. Uit de bespreking van het ontwerp van informatief deel bleek dat er nog altijd een enorm poten-

tieel gaapt voor de fiets – de helft van onze verplaatsingen bedraagt minder dan 5 kilometer. Daarom moet het nieuwe mobiliteitsplan een ambitieuze 'totaalvisie fiets' bevatten. Het ontwikkelen van een geïntegreerd fietsroutenetwerk zal daarin een belangrijk element moeten vormen.

Het huidige transportsysteem kent vooralsnog een 'unimodaal' karakter, zowel in de wijze waarop het gebruikt wordt (dominantie van het wegvervoer) als de wijze waarop het beheerd en uitgebouwd wordt. We kunnen dit doorbreken door in te zetten op een verknoping van de netwerken, waar verschillende vervoerssystemen elkaar kunnen ontmoeten.

Er zal evenwel meer nodig zijn dan dat om de gewenste 'modal shift' te bereiken. Beleidsmaatregelen zullen effectief zijn als ze erin slagen in te spelen op gedragsfactoren. Het nieuwe plan moet dan ook toewerken naar een mentaliteitswijziging (mental shift) bij zowel de bevolking als de bedrijven (bijvoorbeeld door het aanmoedigen van telewerk). Een correcte prijszetting voor alle voer- en vaartuigen kan daartoe eveneens bijdragen, onder andere door het differentiëren van de kosten, op basis van de milieukenmerken van het voertuig, de gebruikte infrastructuur, de plaats, het tijdstip van de rit en de afstand van het traject. Tegelijkertijd moet met het principe van een correcte prijszetting omzichtig worden omgesprongen. Vooral voor financieel kwetsbare groepen in onze samenleving kan dit leiden tot vervoersongelijkheid en zelfs vervoersarmoede wanneer de kostprijs van het transport in de toekomst voor bepaalde groepen onbetaalbaar dreigt te worden. In die zin is het belangrijk dat in het nieuwe mobiliteitsplan de vormen van vervoersongelijkheid en vervoersarmoede eerst zeer goed in beeld worden gebracht.

Uit het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bleek ten slotte dat het huidige aanbod aan openbaar vervoer de behoefte aan verplaatsingen in de toekomst niet zal kunnen opvangen. Het is dan ook cruciaal dat er verder wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van het openbaar vervoer (hoge snelheid en frequentie, hoog comfort en hoge betrouwbaarheid) en een vraaggerichte uitbreiding bovenop een adequaat basisaanbod.

Karin BROUWERS

Jan ROEGIERS

Lies JANS

Dirk DE KORT

Steve D'HULSTER

Tine EERLINGEN

Griet SMAERS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op de bespreking van het ontwerp-informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen op 19 januari 2012 in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement;

– vraagt de Vlaamse Regering:
  1° de 'vision zero' als uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid te hanteren en daarbij te focussen op gedragswijzigingen en handhaving;
  2° een dynamisch mobiliteitsmanagement te ontplooien door in te zetten op de meest veelbelovende intelligente verkeerssystemen (ITS-systemen), ook voor de gebruikers van het openbaar vervoer en auto- en fietsdeelsystemen;
  3° een vernieuwde totaalvisie fiets in het mobiliteitsplan te integreren;
  4° te streven naar het optimaal ontwikkelen van een efficiënt en performant multimodaal verkeers- en vervoerssysteem, onder andere door extra aandacht te besteden aan het ontwikkelen van knooppunten (hubs) waar de verschillende vervoerssystemen elkaar kunnen ontmoeten;
  5° de investeringen in vervoerssystemen te richten op congestiegevoelige regio's;
  6° bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer een beleid te voeren dat gebaseerd is op kwaliteit en dat vraaggestuurd is bovenop een basisaanbod;
  7° het voertuiggebruik en de modale keuze (modal shift) blijvend aan te sturen, mede door het creëren van een mentaliteitswijziging (mental shift) bij zowel de bevolking als de bedrijven;
  8° het grote potentieel van de binnenvaart te valoriseren en de goede multimodale ontsluiting van onze havens na te streven;
  9° het verkeerssysteem zo te ontwikkelen dat elk vervoersmiddel evenredig, sociaal en correct wordt beprijsd;
  10° de vervoersarmoede en de vervoersongelijkheid consciëntieus in kaart te brengen zodat er zo nodig beleidsmatig aan kan worden geremedieerd;
  11° het secundaire en het primaire wegennet goed op elkaar af te stemmen.

Karin BROUWERS
Jan ROEGIERS
Lies JANS
Dirk DE KORT
Steve D'HULSTER
Tine EERLINGEN
Griet SMAERS