



Vlaams
Parlement

stuk **1601** (2011-2012) – Nr. 3
ingediend op 6 juni 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

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Marino Keulen

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

1601 (2011-2012) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendementen

INHOUD

I. Toelichting door de indieners	4
II. Bespreking	6
III. Amendementen	7
1. Amendement nr. 1	7
2. Amendement nr. 2	8
3. Amendement nr. 3	8
IV. Stemming	8
Tekst aangenomen door de commissie	9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 24 mei 2012 het 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 (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1601/1). Het voorstel is een initiatief dat genomen is na een gedachtewisseling op 19 januari 2012 over het informatief gedeelte van het komende Mobiliteitsplan Vlaanderen¹.

Het voorstel werd namens de indieners toegelicht door mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers en mevrouw Tine Eerlingen. Er werden drie amendementen ingediend door de heer Dirk Peeters.

I. TOELICHTING DOOR DE INDIENERS

Mevrouw *Karin Brouwers* noemt het voorstel een uitloper van de eerdere gedachtewisseling in de commissie over het informatieve deel van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. In de jaren negentig is de trend gezet om voor grote beleidsdomeinen met meerjarenplannen te werken. Het mobiliteitsplan hoort volgens het lid ook thuis in dat kader. In 2003 is er een planning opgesteld die nooit officieel is goedgekeurd. Het is ook evident dat alle plannen van de Vlaamse Regering binnen die optiek op elkaar worden afgestemd. Die veronderstelde vanzelfsprekendheid maakt dat dit punt niet is opgenomen in het voorstel van resolutie.

Het decreet Mobiliteitsbeleid dateert van 20 maart 2009 en omvat een hele procedure om een mobiliteitsplan op te stellen. Het informatieve deel dat in de commissie werd toegelicht, vloeide daaruit voort. Er is een decretale onderbouw voorhanden en de meerderheid acht het dan ook raadzaam om met een voorstel van resolutie tijdig aan de Vlaamse Regering een aantal krachtlijnen mee te geven voor het opstellen van het richtinggevende deel.

Er is voor gekozen om zich in de stellingen te beperken tot alles wat echt met mobiliteit te maken heeft en geen zaken op te nemen die raakvlakken hebben met de andere plannen of die al in het decreet staan, zoals het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagens).

Wat staat er wel in? De indieners achten het essentieel om het Zweedse 'vision zero'-model na te streven voor Vlaanderen. Mevrouw Brouwers verwijst naar het recente Vlaams Congres Verkeersveiligheid dat focuste op de SUN-landen: Sweden, United Kingdom en The Netherlands. Vlaanderen scoort met 70 verkeersdoden per jaar per miljoen inwoners nog altijd slechter dan het Europese gemiddelde van 61. Dat is per capita ook meer dan het dubbele van de SUN-groep, met respectievelijk in 2010 28, 31 en 32 verkeersdoden per miljoen inwoners.

Technologie is in dat verband belangrijk voor veiligheid en voor duurzame mobiliteit. Het lijkt de indieners nodig steeds meer in te zetten op dynamische mobiliteitsmanagementsystemen zoals de veelbelovende intelligente verkeerssystemen. Zo moet aan de gebruikers van het openbaar vervoer, en van auto- en fietsdeelsystemen maximale efficiëntie geboden worden. Er is ook afstemming nodig daartussen. De technologie bestaat en de toepassing in de praktijk moet worden onderzocht.

Er is bij de indieners een grote ambitie om de fiets op het voorplan te brengen binnen het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zelf en dus niet in een apart plan. Ze zien nog een groot potentieel voor de tweewieler in het vlakke Vlaamse landschap en de elektrische fiets maakt zelfs heuvels haalbaar, geeft het lid mee. Het gros van de verplaatsingen beslaat minder dan 5 km. Er wordt dan ook gevraagd om een vernieuwde totaalvisie op de fiets in het mobiliteitsplan.

¹ Gedachtewisseling over het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen: informatief deel. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de dames Karin Brouwers en Marleen Van den Eynde (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1500).

Ook de multimodaliteit en het verknopen van netwerken moeten aan bod komen met een knooppuntenverhaal en hubs. Dat behelst een heel nieuwe manier van nadenken over mobiliteit, stelt mevrouw Brouwers. Om de modal shift waar te maken, willen de indieners de nadruk leggen op de mental shift. Daarbij speelt bijvoorbeeld het aanmoedigen van telewerk een rol. Prijs is ook een beweegreden om zich te bezinnen over verplaatsingen, vinden de indieners en dus moet er een correcte prijszetting zijn voor alle vervoer- en vaartuigen, mits differentiatie van de kosten op basis van onder meer milieukeurmerken van een voertuig.

In dat verband wordt tevens aandacht gevraagd voor bepaalde financieel kwetsbare groepen. Rond vormen van vervoersongelijkheid en vervoersarmoede bestaat weinig onderzoek, weet mevrouw Brouwers te vertellen. Het lijkt haar belangrijk dat in het kader van het mobiliteitsplan verder te onderzoeken om zo een nieuwe invalshoek mee te nemen.

Het bestaande aanbod van openbaar vervoer zal niet volstaan om aan de toekomstige verplaatsingsvraag te voldoen, zo blijkt uit cijfers. De indieners menen dat er blijvend geïnvesteerd moet worden in openbaar vervoer, maar dan ook vooral in de kwaliteit en een vraaggerichte uitbreiding bovenop een adequaat basisaanbod.

Investerings in vervoerssystemen moeten op congestiegevoelige regio's gericht zijn.

De binnenvaart moet nog meer gevaloriseerd worden. Een goede multimodale ontsluiting van de havens is cruciaal.

Tot slot dringt het voorstel van resolutie erop aan dat het primaire en secundaire wegennet goed op elkaar afgestemd zijn.

De heer *Jan Roegiers* brengt ook in herinnering hoe men tot het voorstel van resolutie heeft besloten. Het voorstel van resolutie is het resultaat van een evenwichtsoefening binnen de meerderheid, stelt hij, maar dan met ambitie.

Zo bleek dat na een jarenlange daling van de ongevallenstatistieken, de cijfers stagneren. Daarom is het van belang dat de strikte doelstellingen van het Vekeersveiligheidsplan en ViA (Vlaanderen in Actie) ook vertaald worden in het richtinggevend deel van het mobiliteitsplan. Er is een strategie nodig om alsnog een verdere daling te realiseren, stelt de heer Roegiers. Er was dan ook eensgezindheid binnen de meerderheid over de 'vision zero' als prioriteit. Er is een absoluut geloof dat dit haalbaar is, mede dank zij de technologische evolutie.

De modal shift blijkt slechts ten dele bereikt. De meerderheid heeft er bewust voor geopteerd om dat als doelstelling te behouden en te blijven evolueren naar die modal shift en meer duurzame mobiliteit. Openbaar vervoer is daarin slechts één pad. De mental shift moet wijd verspreid worden gezien, tot bij bedrijven en mensen die zich moeten verplaatsen. Ook vrijetijdsverplaatsingen zijn een probleempunt in het veelvuldig autogebruik en worden erin meegenomen.

De heer Roegiers herhaalt dat er zwaar moet worden ingezet op de fiets met een ambitieus fietsplan.

Voor zijn fractie is vooral ook de vervoersongelijkheid een doorn in het oog. Dat moet in kaart gebracht worden en het plan moet inzetten op het wegwerken daarvan en van de vervoersarmoede. Onder druk van Europa zit de evolutie naar een andere en 'meer correcte' prijszetting voor mobiliteit eraan te komen, oppert het lid. Daarom wil sp.a vanuit een sociale bezorgdheid dat nu al de ongelijkheden in beeld worden gebracht om een basis te leggen voor een goed sociaal mobiliteitsbeleid.

Mevrouw *Tine Eerlingen* stelt nog dat inzake de modal shift na tien jaar de verhoudingen percentueel quasi gelijk blijven, terwijl er toch een enorme toename van de mobiliteit vast te stellen is.

Uit de verhoudingen leidt mevrouw Eerlingen af dat er tot nog toe geen echte modal shift heeft plaatsgehad. De problemen nemen toe door de toenemende mobiliteit die volgens de prognoses nog niet gestopt is met groeien. Daarom is het belangrijk dat het richtinggevendende deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen daar terdege rekening mee houdt. Het voorstel van resolutie zet daar enkele krachtlijnen voor uit zonder een voorafname te doen. De eerste krachtlijn is de comodaliteit. Het is een illusie te denken dat mensen zich beperken tot één vervoersmodus. Daarom is het net zo belangrijk dat vervoersmiddelen goed op elkaar aansluiten. De overstap moet zo eenvoudig mogelijk zijn, daarom stellen de indieners voor het accent te leggen op goed uitgeruste knooppunten.

Daarenboven moeten volgens de indieners alle vervoersmodi kwaliteitsvol ontwikkeld worden. De grootste achterstand bestaat op het vlak van fietsverbindingen; nochtans leggen Vlamingen heel wat korte afstanden af die perfect met de fiets kunnen. Op dat vlak valt nog heel wat verbetering te boeken. Ook het openbaar vervoer moet op een door-dachte manier ontwikkeld worden. In tijden van budgettaire schaarste moet er gekozen worden voor die plaatsen waar de behoeften het grootst zijn. Congestiegevoelige gebieden dus, waarbij de nadruk gelegd moet worden op woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Dat vraaggestuurde model moet zoveel mogelijk complementair zijn met het treinvervoer.

De indieners willen niet enkel de kwaliteit voor stappers, trappers en openbaar vervoer vergroten, maar ook van het wegvervoer door een goed onderhoud en een optimalisatie van de technologische systemen. Vlaanderen heeft een goed ontwikkeld secundair netwerk dat het primaire netwerk kan ontlasten. Een goede aansluiting van beiden is sowieso nodig. Het wegvervoer weegt natuurlijk door op leefmilieu en volksgezondheid. De aanbevelingen hebben uiteraard gevolgen voor de begroting. Een correcte prijszetting is dan ook noodzakelijk. De indieners vinden dat de forfaitaire belasting moet evolueren naar een op gebruik gebaseerde belasting, waarbij ook het milieuaspect in rekening gebracht wordt.

De basisprincipes van comodaliteit, duurzame en complementaire modi gelden ook voor het goederenvervoer. Vlaanderen is zelf bevoegd voor binnenvaart maar kan via co- en prefinanciering ook beslissingen over het spoor beïnvloeden. Volgens de indieners zou de volledige bevoegdheid over mobiliteit, dus inclusief het spoor, in Vlaamse handen moeten zijn. In het concept 'vision zero' is het gedrag van elke weggebruiker een determinerende factor. Beleidsmaatregelen worden dan ook beter gericht op gedragswijzigingen. Handhaving is dus een belangrijk instrument. Hoewel dit voorstel een evenwichtsoefening is, kan N-VA zich er volledig in vinden.

II. BESPREKING

Volgens de heer *Pieter Huybrechts* is het voorstel van resolutie vaag en vrijblijvend. Er worden een aantal losse richtlijnen naar voor geschoven. Het is gebaseerd op het richtinggevendende gedeelte van het bestaande mobiliteitsplan. De indieners vragen dus de Vlaamse Regering rekening te houden met het eigen richtinggevendende gedeelte van het eigen mobiliteitsplan. Het nut en de meerwaarde van het voorstel van resolutie ontgaat hem dan ook. De Vlaams Belangfractie zal zich dan ook onthouden.

De heer *Marino Keulen* stelt dat de tekst van het voorstel van resolutie, zonder de verduidelijkingen van de mondelinge toelichting, niet praktisch en concreet is.

Bij de gedachtewisseling met Infrabel over de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, spraken leden van de meerderheid zoals de heer Bart Martens en de collega's van de N-VA zich vrij negatief uit over die modus². Men moet dan concluderen dat tussen droom en daad wetten staan en praktische bezwaren. Iedereen is voorstander van modal shift. In de concretisering betekent dit dat men soms zwaar moet ingrijpen. Op dat ogenblik wordt men plots wel zeer terughoudend of zeer neutraal in zijn tussenkomst. Ook de Open Vld-fractie zal zich onthouden. Naast een vage schriftelijke toelichting ontbreken er ook voorstellen tot concretisering van het voorstel van resolutie.

De heer *Dirk Peeters* vindt het voorstel van resolutie gebalanceerd en goed uitgewerkt. Inhoudelijk ontbreekt er scherpheid en duidelijkheid. Hij stelt daarom drie amendementen voor die de tekst meer scherpheid moeten geven. Zie verder.

Mevrouw *Karin Brouwers* repliceert dat het richtinggevend deel van het mobiliteitsplan nog niet bestaat. Het voorstel van resolutie heeft als doel invloed uit te oefenen op dat richtinggevend deel. Het is goed om nog een aantal zaken te benadrukken. Men wil een gebalde resolutie voorstellen, met een aantal krachtlijnen, zonder al te veel in detail te treden. Het oorspronkelijke voorstel bevatte wel vijftig aanbevelingen. De indieners hebben dan beslist om per fractie enkele hoofdlijnen vast te leggen. Men heeft zich kunnen beperken tot een elftal punten. Een aantal zaken ontbreekt inderdaad, maar daar zijn procedures voor.

Het vorige mobiliteitsplan werd nooit goedgekeurd. Nu ligt er een mobiliteitsplan voor dat een decretale procedure volgt en dat hopelijk wordt afgerond. Dan zal men beschikken over een goedgekeurd plan met richtinggevende elementen, waar de Vlaamse Regering rekening mee moet houden.

Mevrouw *Tine Eerlingen* verzekert dat haar fractie wel voor een tweede spoorontsluiting is. Ook zij wijst de toevoeging van de voorgestelde parameters af, omdat misschien nog andere relevant zullen blijken.

De heer *Bart Martens* herinnert eraan dat het minister Dirk Van Mechelen was die bij de gewestplanwijziging in 2000 de reservatiestrook voor de tweede goederenspoorontsluiting heeft doen sneuvelen.

De heer *Jan Roegiers* legt uit dat het hier niet gaat om concrete voorstellen maar om het aangeven van prioriteiten in het richtinggevend gedeelte van het plan, waarin een visie wordt ontwikkeld op mobiliteit in de volgende tien jaar.

III. AMENDEMENTEN

De heren Dirk Peeters en Lukas Van Der Taelen hebben drie amendementen ingediend (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1601/2*). Mevrouw *Karin Brouwers* is tevreden dat er amendementen werden ingediend.

1. Amendement nr. 1

De heer *Dirk Peeters* stelt voor het 'STOP-principe' expliciet in te schrijven in het voorstel. Zo is het duidelijk dat men het principe onverkort als uitgangspunt voor het Vlaams mobiliteitsbeleid wenst aan te houden. Op grond daarvan wordt de volgende rangorde gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: de voetgangers, de fietsers, het collectieve vervoer en het individueel gemotoriseerd vervoer. Het STOP-principe is een element uit het vorige mobiliteitsplan, dat bevestigd wordt in het Mobiliteitsdecreet en dat aangeeft dat het Vlaamse beleid kiest voor een modale verschuiving van het private gemotoriseerde vervoer naar verplaatsingen te voet, met de fiets en openbaar vervoer. In die

² Zie: *Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1664/1*.

context is STOP in de mobiliteit een wervend principe. Dat blijkt onder andere uit acties van sportclubs uit het Leuvense. Als men STOP door het beleid meer ingang kan doen vinden, dan lijkt dit belangrijk om tot modal shift te komen.

Mevrouw *Karin Brouwers* verwerpt het amendement. Bij de gedachtewisseling van 19 januari 2012 heeft de heer *Yvan Verbakel*, afdelingshoofd van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, een uiteenzetting gegeven. Hij stelde: “Het Mobiliteitsplan bestaat uit een informatief deel en een richtinggevend deel; de duurzame ontwikkeling van de mobiliteit is de missie. De strategische doelstellingen zijn decretaal vastgelegd: de bereikbaarheid, de sociale gelijkheid, de veiligheid, de leefbaarheid, de inperking van de milieu-impact. Het STOP-principe bepaalt de rangorde van de wenselijke mobiliteitsvormen.”. Uit dit citaat blijkt dat het STOP-principe is opgenomen en niet dient te worden herhaald. Het amendement van de heren *Peeters* en *Van Der Taelen* voegt eigenlijk niets toe.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1.

2. Amendement nr. 2

Over zijn tweede amendement zegt de heer *Dirk Peeters* dat het de investeringen in vervoerssystemen niet alleen wil richten op congestiegevoelige regio's maar ook op zones met hoge luchtvervuiling en geluidsoverlast. In de praktijk zal blijken dat deze regio's dikwijls samenvallen.

Bij het tweede amendement is de meerderheid van oordeel dat de tekst best ongewijzigd blijft, aldus mevrouw *Karin Brouwers*. De toevoeging die het tweede amendement beoogt, wordt door de meerderheid afgewezen omdat luchtvervuiling en geluidsoverlast ook andere oorzaken dan congestie kunnen hebben. Zij wil het bij de oorspronkelijke tekst houden.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1.

3. Amendement nr. 3

Met het derde amendement wil de heer *Dirk Peeters* de woorden “modale keuze” vervangen door de woorden “modale verschuiving”. Dat sluit aan met de tekst van de toelichting waarin de woorden “modal shift” als omslag en verschuiving gebruikt worden. Het woord keuze is veeleer vrijblijvend. Er wordt daarom de term “verschuiving” voorgesteld om het gedragsveranderende aspect te benadrukken.

Mevrouw *Karin Brouwers* schaart zich achter dit amendement.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 1 onthouding.

IV. STEMMING

Het 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 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 3 onthoudingen.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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 verschuiving (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 geredigeerd;
 - 11° het secundaire en het primaire wegennet goed op elkaar af te stemmen.