

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



Zitting 1998-1999

12 maart 1999

MAATSCHAPPELIJKE BELEIDSNOTA

MOBILITEIT

MOTIE VAN AANBEVELING

van de heren Johan Sauwens en Herman Lauwers

Zie :

1321 (1998-1999)

- Nr. 1 : Maatschappelijke beleidsnota
- Nrs. 2 tot 4 : Moties van aanbeveling

Het Vlaams Parlement,

- gelet op de werkzaamheden van de ad hoc Commissie Mobiliteit
- stelt het volgende vast :

1° Algemene uitgangspunten

Elke verkeersdeelnemer heeft de keuze uit een reeks transportmiddelen (te voet, fiets, wagen, collectief vervoer, openbaar vervoer) om zich te verplaatsen. Bij de mobiliteitskeuze spelen uiteenlopende factoren een rol : afstand, tijdstip, doel, comfort, aantal personen en kostprijs. In de vakliteratuur wordt gesproken van een gesegmenteerde en stuurbare vervoersmarkt. De vervoersmarkt kan dus beïnvloed worden met beleidsmaatregelen die uitgaan van een doelgroepenbenadering.

Voor elke doelgroep dienen volgende vragen beantwoord te worden : waarom geeft men op een bepaald ogenblik de voorkeur aan één of ander vervoermiddel en welke alternatieven zijn wenselijk vanuit socio-economisch, ecologisch, veiligheids- en leefbaarheidsoogpunt. Inzake mobiliteit hebben de doelgroepen immers andere verwachtingspatronen. Tegelijkertijd moet de analyse rekening houden met de specifieke eigenschappen van de diverse transportmodi. Een synthese van beide laat toe gerichte voorstellen uit te werken die een koppeling maken tussen doelgroep en vervoermiddel.

Naar analogie met de ladder van Lansink voor het afvaldossier (preventie, recyclage en verbranding) wordt dan een mobiliteitsketting uitgewerkt die de transportmodi rangschikt naar voorkeur en/of prioriteit aan de hand van enkele criteria (milieu, veiligheid en leefbaarheid). Op die manier ontstaat een rangorde waarop de beleidsmakers zich kunnen baseren voor een integrale aanpak van de mobiliteit. Met het Structuurplan werd gekozen voor een gelijkaardige aanpak in de ruimtelijke ordening (kernversterking, open ruimte, economische poorten en infrastructuur).

De vier klassieke doelgroepen, op basis van het verplaatsingsmotief (werk/school, winkelen/dienstverlening, vrijetijdsbesteding en massaal goederentransport), bieden het meest houvast voor een onderbouwd mobiliteitsbeleid. Met behulp van doelgerichte maatregelen (verkeersveilige schoolomgeving, zone-30, beltaxi, ...) kan gewerkt worden aan mobiliteit op mensenmaat.

Uitgangspunt is dus een verkeersbeleid op maat van de diverse doelgroepen. Daarbij staat de (beïnvloeding van de) mobiliteitskeuze centraal. De beleidsmakers bepalen welk soort mobiliteit – waar, wanneer, voor wie én hoe – de voorrang krijgt.

Een sturend mobiliteitsbeleid heeft meer kans op slagen indien de maatregelen worden toegepast op de vier klassieke doelgroepen : (a) werk/school, (b) winkelen/dienstverlening, (c) vrijetijdsbesteding en (d) massaal goederentransport. Het voorstedelijk verkeer en de mobiliteitsvraag van mindervaliden verdienen bijzondere aandacht. Ze worden weerhouden als horizontale doelgroepen.

2° Openbaar vervoer

Een verschuiving in de mobiliteitsketting ten koste van de wagen zal ongetwijfeld op weerstand botsen bij de bevolking indien niet tegelijkertijd wordt gesleuteld aan geloofwaardige auto-alternatieven. Het ontradingsbeleid moet dus gepaard gaan met een drastische inhaalbeweging ten voordele van het collectief vervoer (al dan niet openbaar), de fietsers en de voetgangers. Dit vereist financiële en structurele maatregelen die absolute voorrang geven aan deze vervoermiddelen, vooral in de binnensteden.

De grootsteden zullen in de toekomst niet langer bereikbaar zijn via filevrije wegen. De schaarste aan verkeersruimte zal op bepaalde tijdstippen en op bepaalde plaatsen blijven bestaan. Op de wegen rond Brussel, Antwerpen en Gent is een volledige filevrije afwikkeling van het verkeer dan ook geen realistische beleidskeuze. Er zal steeds filevorming zijn in de spits. Het wordt dus steeds duidelijker dat het in en rond de drukke steden onmogelijk is, en evenmin wenselijk, om alle automobilisten onbeperkte toegang te verschaffen tot het hoofdwegennet. Selectief gebruik van de wagen en een selectieve toegang tot het wegennet worden onvermijdelijk.

Rekeningrijden is een effectief instrument om deze selectiviteit te bereiken. Hierdoor zal bij een deel van de weggebruikers een ander verplaatsingsgedrag ontstaan en vermindert het aantal belangrijke files. Doel van het rekeningrijden is een verbetering van de bereikbaarheid van de (groot)steden. De opbrengsten worden dan ook best aangewend voor de uitbouw van grootstedelijke OV-netwerken. Dergelijke net-

werken laten toe de autodruk op de steden te verlichten. Bij nieuwe bedrijventerreinen moet er aandacht zijn voor ontsluiting via het openbaar vervoer.

Rekeningrijden kan dus pas ingevoerd worden indien de automobilist een afdoend en efficiënt alternatief geboden wordt. De uitbouw van voorstedelijke openbare vervoersnetwerken rond Antwerpen en Brussel kadert in dit opzet. Daartoe kunnen parkings en overstapplaatsen worden aangelegd op 20 à 30 kilometer buiten de stad. Van daaruit vertrekken dan zeer snelle verbindingen naar de grootstad. Deze verbindingen kunnen een combinatie zijn van diverse transportmodi (trein, tram, bus). Rond Brussel en Antwerpen moet er als het ware een ring van openbaar vervoer ontstaan die de passagiers snel naar hun bestemming brengt. Deze cyclus is zowel radiaal als concentrisch opgebouwd. Deze ring zou er als volgt kunnen uitzien :

- voor Antwerpen : Sint-Niklaas – Dendermonde – Mechelen – Lier – Herentals ;
- voor Brussel : Halle – Aalst – Dendermonde – Mechelen – Leuven.

Decretale verankering van de mobiliteitsconvenanten en een verdubbeling van het exploitatiebudget van De Lijn in een periode van vijf jaar moeten de maatschappij toelaten een klantvriendelijk , toekomstgericht en efficiënt beleid te voeren.

In de discussie over de toekomstige mobiliteit neemt het spoorverkeer een zeer belangrijke plaats in. Daarom is een samenhangend en eenduidig vervoersbeleid, met inbegrip van de spoorwegen, noodzakelijk. Dit moet via een stapsgewijze regionalisering van de NMBS. In eerste instantie moet de NMBS de Europese richtlijn 91/440 betreffende de scheiding van de infrastructuur en exploitatie uitvoeren. Na deze scheiding kan de NMBS in een korte overgangsfase voorlopig de spoorbediening exploiteren. De raad van bestuur wordt opgesplitst in een Vlaamse en Waalse raad van bestuur. In een tweede fase wordt ook de exploitatiebevoegdheid van de NMBS overgeheveld naar de regionale vervoersmaatschappijen en een op te richten Europese Spoorwegmaatschappij. Wat deze exploitatie van spoorverbindingen betreft kan De Lijn vrij snel ingeschakeld worden. Uiteindelijk worden de gewesten verantwoordelijk voor het beheer van de spoorweginfrastructuur. Deze operatie moet vanzelfsprekend gepaard

gaan met een regionalisering van het NMBS-budget. Op termijn kunnen andere exploitanten dan De Lijn gebruik maken van dezelfde Vlaamse spoorinfrastructuur. Het reizigers- en goederenvervoer kan geheel of gedeeltelijk worden toegewezen aan private exploitanten via een concessie- of pachtstelsel.

Een aantal kostendrukkende (o.a. verlaging bruto loonkost) en organisatorische maatregelen moet de taxi als vervoersmiddel interessanter maken.

Een evaluatie van de diverse systemen van individueel aangepast vervoer is noodzakelijk met het oog op optimalisering van de mogelijkheden. Maar in eerste instantie moeten er blijven de inspanningen gedaan worden om het openbaar vervoer volledig toegankelijk te maken. Toch kunnen volgende maatregelen een hele stap vooruit betekenen : het inschakelen van privé-taxibedrijven tijdens de nachtelijke uren en de avonduren. Een deel van de kosten kan via het stelsel van de taxicheques opgevangen worden. Uitbreiding van het aantal regionale diensten. De vier bestaande diensten aangepast vervoer worden uitgebreid met 13 dergelijke diensten die onderling samenwerken. Elke dienst beschikt over een lokale dispatchingcentrale waar de aanvrager zijn individueel ritten-schema kan laten opmaken en organiseren.

3° Infrastructuur

Het onderhoud, de opwaardering en de herinrichting van de bestaande infrastructuur is een essentiële overheidsopdracht in een gecorrigeerde vrijemarkteconomie. De overheid is momenteel eigenaar van de water-, spoor- en openbare wegen ; evenals van de luchthavens. Mits betaling (personen- en vennootschapsbelasting, taksen en/of retributies) stelt zij deze infrastructuur ter beschikking van de gebruikers. Essentieel is een optimaal gebruik van de beschikbare infrastructuurcapaciteit en de instandhouding en permanente modernisering van de noodzakelijke vervoersnetwerken in functie van de toekomstige behoeften. In een moderne, postindustriële samenleving wordt de vervoersinfrastructuur steeds belangrijker voor individuen, gezinnen en bedrijven. In de periode 1970-1995 groeide de vervoersprestatie goederen met 85 procent (tonkm) en het reizigersvervoer met 120 procent (reizigerskm).

Een aantal vervoerstakken, zoals het wegtransport, bereiken stilaan hun capaciteitsgrens. De

mobilitéitsgroei komt vooral tot uiting op de radiale toegangssassen tot de steden en op de hinterlandverbindingen naar de Europese markten. Bij voortzetting van het huidig investeringsbeleid worden deze tekorten veralgemeend. Teneinde de bereikbaarheid en onze welvaart te vrijwaren, moeten de overheidsinspanningen voor mobiliteit dan ook gevoelig worden opgedreven. Bij de recente inspanningen om het Belgische overheidstekort terug te dringen, is de last volgens de OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) onevenredig zwaar terechtgekomen op de overheidsinvesteringen. Een inhaalbeweging dringt zich op om te voorkomen dat de basisinfrastructuur verkommert. Zeer algemeen kan gesteld worden dat een normaal investeringsbeleid gelijke tred dient te houden met de economische ontwikkeling, die zelf nauw verweven is met de mobiliteitsevolutie.

In de vakliteratuur wordt gesteld dat de jaarlijkse investeringsquote voor vervoersinfrastructuur ongeveer 1,5 procent van het BBP zou moeten bedragen voor (a) normale onderhoudswerken, (b) aanpassings- en moderniseringswerken en (c) de aanleg van ontbrekende schakels. Indien rekening wordt gehouden met ruimtelijke en ecologische waarden bij infrastructuraanpassingen, dan is dit percentage trouwens onvoldoende. Zo zal op termijn het wegwerken van capaciteitsknelpunten meer en meer via ondergrondse of verzonken constructies gebeuren. De prijs voor ecologische en ruimtelijke duurzaamheid moet weerspiegeld worden in de kostprijs. Infrastructuurbeleid wordt dus een kostbare zaak, wat tot zorgvuldigheid dwingt.

Maar investeringen die het verhogen van de verkeersveiligheid als doel hebben moeten absolute voorrang krijgen. Investeringsmogelijkheden moeten geen bijkomend verkeer genereren.

Het is duidelijk dat een toename van de financieringsbehoeften niet zonder beleidswijziging kan opgevangen worden. Al dan niet investeren in de vervoerinfrastructuur is een politieke keuze van levensbelang voor mens en maatschappij. In een eerste fase is nood aan een inhaaloperatie voor de financiering van het achterstallige onderhoud van de Vlaamse wegeninfrastructuur. In een tweede fase moet een overheveling van federale middelen naar het Vlaamse Gewest bijdragen tot een gevoelige verhoging van de investeringsfondsen. De mobiliteitsgroei, zowel van reizigers als van goederen, le-

vert immers steeds meer fiscale en tarifaire ontvangsten op voor de federatie. De fiscale opbrengsten van de autosector bedroegen in 1997 meer dan 325 miljard frank, ten opzichte van 200 miljard frank in 1988. Nochtans situeert het merendeel van de infrastructuuruitgaven zich op deelstaatsniveau.

Bij elke investering in verkeersinfrastructuur dient voorafgaandelijk een Mobiliteitseffectenrapport opgemaakt te worden.

Speciale aandacht dient te gaan naar de kust- en binnenvaart. Deze vervoersmodus heeft een aantal troeven die de overige transportmiddelen niet bezitten. Denken we maar aan veiligheid, energieverbruik, weinig luchtverontreiniging en lawaaihinder. De beschikbare waterwegencapaciteit is nog lang niet verzadigd. Intermodaal transport moet gestimuleerd worden door overslagplaatsen te creëren aan waterwegen die bereikbaar zijn voor weg-en/of spoorverkeer. Een methodiek om kleinere partijen goederen te bundelen, op te slaan en te transporteren over het water dient ontwikkeld te worden. Om de geldende marktprijzen meer doorzichtig en kenbaar te maken dient een efficiënt informatiesysteem verder ontwikkeld te worden. Afschaffing van het verbod op zondag te varen is noodzakelijk. De vaarrechten moeten op een zo laag mogelijk niveau gebracht worden.

4° Veiligheid en onderwijs

In Vlaanderen zijn er tientallen zwarte punten waar bijna jaarlijks verkeersdoden vallen. Door vrij eenvoudige ingrepen, bijvoorbeeld een rotonde, kan men jaarlijks minstens een leven redden. Maar al te vaak wordt er te lang gearzeld en zijn de budgetten ontoereikend. In vergelijking met de voorbeelden uit de medische wereld zijn deze investeringen het al waard indien er theoretisch één ongeval met dodelijke afloop wordt voorkomen. Maar wat weerhoudt de overheid om van verkeersveiligheid een topprioriteit te maken? Een geïntegreerde aanpak waar naast infrastructuurwerken ook andere maatregelen worden genomen, o.a. controle op het rijgedrag, is noodzakelijk.

Verkeersveiligheid en -leefbaarheid worden bevorderd door weloverwogen ingrepen op het vlak van infrastructuur. Enkele voor de hand liggende anti-voorbeelden uit het dagelijkse verkeer onderstrepen de noodzaak hiervan: "virtuele snelwegen" door dorpskernen, tekort aan degelijke oversteekplaatsen, geringe be-

scherming van zwakke weggebruikers en slecht onderhouden voet- en fietspaden. Hoe minder verkeersstromen, hoe minder verkeersonveiligheid. Het komt er dus in de eerste plaats op aan overtollig verkeer te weren uit dorpskernen. Oordeelkundig gebruik van verkeersremmende maatregelen (strikte snelheidscontroles, invoering zone 30, doortochtenbeleid) kan woonerven en dorpskernen autoluw en veiliger maken. Daarnaast dringt zich een status quo op inzake het parkeerbeleid in de dorps- en stadskernen. Drukke invalswegen moeten aangepaste verkeerssluizen krijgen.

Vervoersstromen die bijna uitsluitend bestaan uit zwakke weggebruikers, zijn doorgaans veiliger en veroorzaken minder menselijke en stofelijke schade bij ongevallen. Voetgangers- en fietsverkeer is, zeker voor korte verplaatsingen, een veilig alternatief. Voorwaarde is dan wel een degelijk uitgeruste fiets- en voetgangersinfrastructuur, met bijzondere aandacht voor oversteekplaatsen. Er moeten fijnmazige, samenhangende fietsnetwerken worden uitgebouwd. Zij moeten bestaan uit bewegwijzerde en kwaliteitsvolle verbindingen. Op alle gewestwegen moet een vrijliggend fietspad worden aangelegd. Wanneer dat niet kan, moet de betrokken overheid instaan voor de aanlegkosten, de bewegwijzering en het onderhoud van een alternatieve fietsroute. De overheid dient te investeren in veilige fietsstallingen, ook in de woonwijken. Het gebruik van de fiets moet aangemoedigd worden voor het woon-werkverkeer (fietsvergoedingen). Bij de (her)aanleg van voetpaden en kruispunten moet extra aandacht worden besteed aan gezinnen met kindrewagens, ouderen en mindervaliden.

Over het algemeen bevorderen een degelijke inrichting en goed onderhoud van het wegennet de veiligheid. Onderlinge afstelling van de kruispuntsignalisatie, de groene golf op ringlanen, kan de snelheid reguleren en de doorstroming vergemakkelijken. Het straatbeeld heeft onmiskenbaar verkeerspsychologische gevolgen. Zo werkt asverlegging en versmalling van wegen vaak meer snelheidsremmend op autoverkeer dan een verkeersbord. Een overzichtelijk straatbeeld, met transparante verkeersinrichting en -signalisatie, biedt meer waarborgen voor veiligheid dan een ingewikkeld verkeersreglement. Tot slot maken hoogtechnologische hulpmiddelen een beter beheer van mobiliteitsstromen mogelijk, net als snelheidsbegrenzers en knoeibestendige rijklokken.

Naast inrichting en onderhoud van de infrastructuur dienen specifieke maatregelen en acties ontwikkeld te worden met het oog op de voorkoming van verkeersongevallen. Hier beschikken de gemeentebesturen, indien goed omkaderd, over ruime mogelijkheden. Zo kan het fietsen in groep van schoolkinderen, gecombineerd met opzichters aan gevaarlijke oversteekplaatsen en kruispunten heel wat ongevallen voorkomen. Naast bewustmaking en opvoeding is er nood aan preventieve controles op het vlak van infrastructuur, vervoersmiddelen, vervoerders en verkeersgedrag. Enkele voorbeelden : een degelijke auto- en (brom)fietskeuring, gerichte alcoholcontroles en toezicht op de naleving van veiligheidsvoorschriften. Controles verhogen de subjectieve pakkans en stimuleren verkeersveiliger rijgedrag. De verkeersreglementering moet meer nadruk leggen op verkeersveiligheid. Het puntenrijbewijs moet in dit kader gesitueerd worden.

Volgende twee maatregelen dienen zo snel mogelijk ingevoerd te worden :

- op de 100 meest gevaarlijke punten in Vlaanderen wordt een onbemande camera geplaatst ;
- de opbrengst van boetes op hun grondgebied wordt rechtstreeks geïnd door de gemeenten.

Het vrachtverkeer vormt een afzonderlijke doelgroep in het preventiebeleid. Met zogenaamde veiligheidscharters, naar Vlaams-Brabants model, kunnen bedrijfsdirectie en vrachtvervoerders zich ertoe engageren inspanningen te leveren op het vlak van verkeersveiligheid. De chauffeurs kiezen voor een aangepast rijgedrag en de strikte naleving van de verkeersregels, vooral op het vlak van afstand, snelheid, lading en rusttijden. De bedrijfsleiding verbindt er zich toe enkel een beroep te doen op voertuigen die volledig in orde zijn, veilige routes te kiezen en opleiding en bijscholing te voorzien.

In navolging van de lagere scholen moet ook in het secundair onderwijs werk worden gemaakt van verkeersopvoeding. Daarbij moet aandacht worden besteed aan problemen als drankmisbruik, druggebruik en verkeersagressie. Nog ruimer kan het verband gelegd worden met effecten van mobiliteit op economie, welzijn en leefmilieu. Echte verkeerseducatie moet meer zijn dan het leren van de geldende regels. Opname in de eindtermen is dan ook vereist. De integra-

tie van de theoretische rijbewijsopleiding in het secundair onderwijs sluit hierbij aan. Een defensieve rijstijl dient aangeleerd te worden.

5° Basismobiliteit

De overheid heeft niet het recht om aan de verplaatsingsbehoeften zélf paal en perk te stellen. Het individuele en collectieve recht op basismobiliteit is onvervreemdbaar. Om dit recht te vrijwaren, zijn wel allerlei maatregelen noodzakelijk. Zo moet de overheid de diverse verplaatsingsmogelijkheden tegen elkaar afwegen en keuzes maken vanuit sociaal, ecologisch, economisch en verkeerstechnisch oogpunt. In navolging van het beginsel de vervuiler betaalt, moet de mobiele mens de (financiële) verantwoordelijkheid opnemen voor z'n verplaatsingen. Het is noodzakelijk de werkelijke kostprijs van mobiliteit zoveel mogelijk door te rekenen aan de gebruikers. De overheid waakt erover dat de kosten van de mobiliteit niet worden afgewenteld op de gemeenschap en diegenen die zich mobiliteitsbewust gedragen.

Het autogebruik, met name in de spits, moet ook op de korte termijn worden teruggedrongen. Omdat het rekeningrijden pas na de eeuwwisseling kan worden ingevoerd, moet op zeer korte termijn een variabilisatie van de autokosten worden doorgevoerd. Uit mobiliteits- en milieuoverwegingen is een accijnsverhoging op benzine aangewezen. De opbrengst ervan komt volledig in mindering van de autobelasting. Het is niet de bedoeling om de brutolast voor automobilisten te verhogen. Ze moeten er wel toe aangezet worden hun voertuig minder vaak en zuiniger te gebruiken.

Verhoging van de variabele autokosten leidt tot een efficiënter en zuiniger gebruik van de auto en versterkt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer. Met variabilisatiemaatregelen daalt waarschijnlijk het totaal aantal gereden autokilometers. Een dergelijke maatregel zal ook bij het wegtransport leiden tot meer efficiëntie, wat de verkeersdrukke en het milieu ten goede komt. Ook de effecten op milieu, leefbaarheid en het totale vervoersbeleid moeten dus verrekend worden in de mobiliteitsfactuur van de onderscheiden vervoersmodi.

Parkeerplaatsen zijn een schaars goed. Maar slechts een gedeelte van de totale kost hiervan wordt in rekening gebracht via betaald parkeren. Bij een terdege parkeerbeleid mag het

prijsmechanisme tenvolte spelen. Parkeren moet duurder worden en vergezeld gaan met een streng handhavingsbeleid. Wild parkeren wordt zwaarder beboet.

Bijvoorbeeld : vele werknemers krijgen een 'subsidie in natura', namelijk een gratis parkeerplaats op het werk. Dit creëert een extra verkeersstroom van en naar het werk waardoor het fileprobleem uitzaait. Het vervangen van deze gratis parkeerplaats (subsidie in natura) door een equivalent geldelijke subsidie kan een welvaartsverhogend substitutie-effect teweeg brengen.

Aanpassingen aan de verkeersfiscaliteit moeten gericht zijn op gedragsbeïnvloeding, niet op financiering en moeten minstens neutraal zijn tegenover mobiliteitskeuze. Nu worden de andere vervoersmiddelen benadeeld ten opzicht van de auto.

Het goederenvervoer over de weg brengt een zware maatschappelijke last met zich mee. Het aantal vrachtwagens op de weg heeft een verzadigingspunt bereikt. De talrijke ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn weken heel wat emotionele reacties los. De chauffeurs worden door haast iedereen met de vinger gewezen. De politieke beleidsverantwoordelijken nemen een aantal halfslachtige maatregelen zonder de dieperliggende oorzaken te bestrijden of zelfs maar te onderkennen. De werkgevers blijven al te vaak buiten schot. Een radicale en globale aanpak van de problematiek in de wegvervoersector is hoogst noodzakelijk opdat de sector leefbaar zou blijven voor de chauffeurs, de werkgevers én de maatschappij. Alle betrokken actoren moeten hun verantwoordelijkheid opnemen. Ook in de transportsector moet de werkelijke kost gelden en dit met inachtnaam van alle factoren. De chauffeurs mogen niet langer behandeld worden als 'slaven van de weg'. De wetgeving moet worden vereenvoudigd, de rij-en rusttijden dienen gerespecteerd te worden en fraude via geknoei met tachograafschijven en prestatiebladen moet met alle middelen bestreden worden. De overheid doet louter aan symptoombestrijding. Denken we maar aan het inzetten van helikopters om te controleren of de chauffeurs zich houden aan de geldende 50-metermaatregel. De overheid richt haar pijlen uitsluitend op de chauffeurs, op de uitvoerders, terwijl de echte verantwoordelijken buiten schot blijven.

6° Bestuurlijke coördinatie

De bevoegdheden inzake mobiliteitsbeleid zijn verspreid over de verschillende institutionele niveaus, gaande van de gemeente tot Europa.

De bevoegdheidsverdeling tussen federale overheid en gewesten heeft de bestuurlijke organisatiestructuur er zeker niet eenvoudiger op gemaakt. Toch was er ook voor de staatshervorming een gebrek aan eenduidigheid in bevoegdheden. Ook toen al moesten verschillende ministers hun zegje doen over het verkeer. Een puur verticale, institutionele benadering volstaat duidelijk niet. Binnen elk van deze bestuursniveaus speelt zich immers een horizontale spreiding van bevoegdheden af. Het mobiliteitsprobleem is multi-dimensioneel en kent gescheiden beslissingsbundels. Dit proces doet zich zowel voor op het vlak van de gemeente (openbare werken vs. ruimtelijke ordening) als op het federale niveau (fiscale, juridische en politionele instrumentarium).

Enkele uitgangspunten voor een nieuwe bestuurlijke aanpak

Wil men het recht op mobiliteit vrijwaren, dan kan de overheid niets anders doen dan optreden. Het principe dat basismobiliteit een recht is, dient een bestuurskundige vertaling te krijgen. Niet alleen op het vlak van de besluitvorming, maar ook bij de voorbereidende en uitvoerende fases moeten er inspraakmogelijkheden gecreëerd worden.

De overheid kan en moet een sturende rol spelen in het mobiliteitsbeleid. Een vervoersbeleid kan dus niet alleen gericht zijn op het wegwerken van handelsbelemmeringen en concurrentievervalsende factoren. In een open vervoersmarkt moet de overheid aanwezig blijven. De overheid moet daarom een belangrijke speler blijven op het vlak van de infrastructuur : de water-, spoor- en openbare wegen evenals de pijpleidingen en de luchthavens. Op deze wijze kan de overheid als spelbepaler optreden ter verdediging van het algemeen belang. Dit sluit evenwel niet uit dat de privé-sector mee betrokken wordt op dit vlak, o.m. door alternatieve financiering.

Mobiliteitsbeleid moet er zich op richten ook andere actoren te responsabiliseren en te betrekken als actieve partners in het beleid. Dit geldt zeker voor de bedrijven, maar ook voor

scholen, evenementen, de openbare besturen, enzovoort.

Eerst en vooral dient vastgesteld te worden dat de staatshervorming niet af is. De dualiteit die tussen het ministerie van Verkeer en het ministerie van Openbare Werken bestond op federaal vlak, werd doorgetrokken bij de staatshervorming : reglementering blijft een federale bevoegdheid, Openbare Werken is verhuisd naar de gewesten.

De drie gewesten ontwikkelen dus sinds enkele jaren een daadwerkelijk verkeers- en vervoersbeleid en treden daarin niet altijd op met dezelfde snelheid, prioriteiten en omvang. Bovendien vertrekken de verschillende gewesten vanuit een verschillende startpositie die o.m. economisch en geografisch gedetermineerd is.

Het is duidelijk dat institutionele hervormingen nodig zijn om de verticale beleidsorganisatie te vereenvoudigen en een begin te maken van een horizontale integratie, d.w.z. door de huidige gefragmenteerde toestand in dezelfde ruimte met elkaar te verbinden. Daarom moet werk worden gemaakt van homogene bevoegdheidspakketten. Ten tweede moeten alle instrumenten voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid overgedragen worden aan de gewesten : de NMBS, fiscale, juridische en politionele bevoegdheden, de verkeersreglementering.

- vraagt de Vlaamse regering zich te baseren op de hierboven geschetste krachtlijnen om te komen tot een geïntegreerd mobiliteitsbeleid op mensensmaat en daarvoor de nodige middelen uit te trekken.

Johan SAUWENS

Herman LAUWERS