

DE BOTSING

INHOUD

1. ONZE MOBILITEIT EXPLODEERT
 - PROBLEMEN ONDER EN BOVEN DE MOBILITEITSLADDER
 - MOBILITEIT BEHEERSEN; DE POLITIEKE UITDAGING

2. KRIJTLIJNEN VAN HET MOBILITEITSBELEID
 - REALISTISCHE DOELSTELLINGEN
 - HET MOBILITEITSBELEID; EEN DRIETRAPSRAKET
 - EEN EVENWICHTIG PAKKET VAN ELKAAR VERSTERKENDE MAATREGELEN
 - EEN RECHTVAARDIGE VERDELING VAN DE MOBILITEIT
 - EEN NIEUWE TAAKVERDELING TUSSEN DE OVERHEID EN DE MARKT

3. CONCRETE ACTIES
 - DE KORTSTE VERPLAATSING IS DE BESTE VERPLAATSING
 - ALLE KANSEN VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS
 - MEER, ANDER, GOEDKOPER EN BETER GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER
 - GOEDERENVERVOER
 - VERKEERSVEILIGHEID
 - TELEMATICA INTELLIGENT GEBRUIKEN
 - WEG MET DE OPSTOPPINGEN
 - MINDER-MOBIELEN MEER MOBIEL

HET MOBILITEITSCONTRACT

RESOLUTIES GOEDGEKEURD OP HET TOEKOMSTCONGRES VAN DE SP VAN 16 EN 17 MEI 1998

1. ONZE MOBILITEIT EXPLODEERT

PROBLEMEN ONDER- EN BOVENAAN DE MOBILITEITSLADDER

1. De naoorlogse periode wordt getekend door een ware explosie van de mobiliteit, met als dominante krachten de auto en de vrachtwagen. Zo groeide het wegverkeer tussen 1985 en 1995 met 40% en was er op de autosnelwegen zelfs een verdubbeling van het verkeer. Tegelijk nam het aandeel van de andere vervoermiddelen systematisch af.
2. De explosieve groei van de mobiliteit leidt tot een hele reeks problemen. De files breiden zich nog ieder jaar uit. Hoewel het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers afneemt, legt de voortdurende toename van de mobiliteit een hypotheek op het beleid inzake verkeersveiligheid. Tenslotte drukt het verkeer ook op onze leefomgeving door de uitstoot van schadelijke gassen, het ruimtebeslag door nieuwe wegen, lawaai en trillingen, enz.
3. Er stelt zich echter niet alleen een probleem van te veel mobiliteit. Terwijl een groot deel van de bevolking steeds mobieler wordt, kampt een andere groep mensen geregeld met een tekort aan verplaatsingsmogelijkheden: bejaarden die niet meer op de fiets durven, plattelandsbewoners die op zondag geen bus meer zien passeren, jongeren die niet aan de bak komen op de arbeidsmarkt bij gebrek aan een rijbewijs. Sociale achterstelling door een gebrek aan mobiliteit is een weinig bestudeerd, maar reëel gegeven dat een naam heeft: vervoersarmoede.

MOBILITEIT BEHEERSEN: DÉ POLITIEKE UITDAGING

4. Bij ongewijzigd beleid zou het personenvervoer de komende 15 jaar met nog eens 40% toenemen. Voor het goederenvervoer is een toename met 50% een 'voorzichtige' schatting. Net als in de voorbije decennia zou de groei van de mobiliteit grotendeels voor rekening van het wegvervoer komen. Wanneer deze evolutie zich doorzet, dreigt het gunstig effect van maatregelen die gericht zijn op een specifieke aanpak van files, verkeersonveiligheid en milieubeslag verloren te gaan door de groei van de mobiliteit. Door de toename van het aantal tweede en derde auto's dreigt de kloof tussen mobiele en minder-mobiele bovendien nog groter te worden.
5. De mobiliteit beheersen en de mensen selectiever gebruik doen maken van auto's en vrachtwagens, is daarom de eerste opdracht van het beleid.

2. KRIJTLIJNEN VAN HET MOBILITEITSBELEID

REALISTISCHE DOELSTELLINGEN

6. Onze mobiliteit wordt voornamelijk veroorzaakt door factoren die buiten de invloed van het

mobilitieitsbeleid vallen en zelfs buiten de sfeer van het beleid tout court. We denken aan de toename van de welvaart, kleinere gezinnen, de gewoonten van de mensen om uit te gaan, te reizen, te shoppen, enz. Noodgedwongen moeten we daarom bescheiden zijn in onze ambities. In plaats van te streven naar een globale vermindering van de mobiliteit, zullen we ons op korte- en middellangetermijn moeten richten op het temperen van de voorspelde groei.

7. Deze weinig optimistische vaststelling neemt niet weg dat we:
 - op sommige plaatsen, zoals in de centra van steden en gemeenten, moeten streven naar een daadwerkelijke vermindering van het autoverkeer;
 - de beleidsdoelstellingen op het vlak van de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers of het bevorderen van het fietsen en wandelen, zo concreet en scherp mogelijk moeten stellen.

HET MOBILITEITSBELEID: EEN DRIETRAPSRAKET

8. Omdat het beheersen van de mobiliteit onze centrale doelstelling is, hechten we het meest belang aan maatregelen die direct inspelen op de verplaatsingsbehoefte van de mensen. Hoe minder mensen zich verplaatsen en hoe korter de afstanden, hoe minder problemen met de mobiliteit.

Hoewel de verplaatsingsbehoefte voornamelijk wordt bepaald door factoren waar we weinig vat op hebben, zijn er toch twee hefboomen die binnen het bereik van het beleid vallen: de ruimtelijke ordening en het gebruik van telematica om verplaatsingen uit te sparen. Dat we via de ruimtelijke ordening de maatschappelijke activiteiten opnieuw dichter moeten laten aansluiten bij elkaar en bij de bestaande centra, staat als een paal boven water.

Telewerken, telewinkelen, e.d. kunnen mee de druk van het verkeer op piekmomenten verlichten en de files bestrijden. Via computer en modem allerlei dingen thuis doen, betekent echter ook dat er tijd vrijkomt om andere verplaatsingen te maken. Vandaar dat er meer onderzoek nodig is naar het globaal effect van telematica op het beleid. Daarbij moet ook aandacht worden besteed aan de gevolgen voor de werknemers en voor de consumenten.

9. Daarnaast moeten we voor het personenvervoer de keuze van de vervoerswijze beïnvloeden in het voordeel van het langzaam verkeer en het gemeenschappelijk vervoer. Voor het goederenvervoer moet dat gebeuren in het voordeel van het spoor, de binnenvaart, de kustvaart en het vervoer via pijpleidingen.

Het bevorderen van de alternatieven voor de (vracht)auto betekent niet dat we een anti-autobeleid willen voeren. Wel moeten we komen tot een meer selectief gebruik van de auto, in combinatie met andere vervoermiddelen.

10. Tenslotte zullen we een flankerend beleid moeten voeren, met specifieke maatregelen om de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de vervoersgelijkheid te bevorderen. De sociale dimensie van het mobiliteitsbeleid komt juist op die terreinen het sterkst tot uiting.

EEN EVENWICHTIG PAKKET VAN ELKAAR VERSTERKENDE MAATREGELLEN

11. Eén alleenstaande maatregel volstaat niet om de mobiliteit opnieuw in goede banen te leiden. Een beleid dat zich in de eerste plaats richt op het beheersen van de mobiliteit omvat een geheel van elkaar versterkende maatregelen:
 - waarbij men een beroep doet op alle technieken van gedragsbeïnvloeding: reglementering, fiscale stimuli, aanpassing van de infrastructuur, sensibilisering en opvoeding van de verkeersdeelnemers;
 - die inspelen op de verschillende verplaatsingsmotieven: goederen- en personenvervoer; woon- werkverkeer, recreatief verkeer, zakelijk verkeer en sociaal verkeer; spits- en daluurverkeer;
 - die inspelen op alle vervoermiddelen: het klassiek openbaar vervoer, het collectief en individueel autogebruik, het langzaam verkeer, de binnenvaart en het luchtverkeer.

12. Er is bovendien in Vlaanderen nood aan een gewijzigde mentaliteit van de weggebruikers en aan een professionele ondersteuning van het mobiliteitsbeleid.
13. Veel meer dan vandaag zullen we concrete beleidsmaatregelen op voorhand moeten toetsen aan een afwegingskader. Centraal daarin staat de vraag in hoeverre een maatregel het individuele autogebruik of het vrachtvervoer over de weg op een verstandige manier weet te verminderen. 'Autokilometerreductie' moet een algemeen aanvaarde maatstaf worden waaraan beslissingen op het vlak van de mobiliteit worden getoetst.

Het welslagen van het mobiliteitsbeleid veronderstelt dat we meer aandacht hebben voor de vorming en de opleiding van alle betrokkenen. Aan de basis betekent dit dat we de verkeersopvoeding en de kennis van de wegcode integreren in het lessenpakket van het secundair onderwijs. Aan de top opteren we voor een opleiding verkeers- en vervoerskunde op universitair niveau.

EEN RECHTVAARDIGE VERDELING VAN DE MOBILITEIT

14. Hoe moeilijker het wordt om zich vlot te kunnen verplaatsen, hoe scherper zich het probleem stelt om de beschikbare mobiliteit te verdelen. Net zoals we pleiten voor een rechtvaardige verdeling van welvaartsaspecten als inkomen, onderwijskansen en rechtstoegang, zullen we dan ook nauwlettend moeten toezien op een rechtvaardige verdeling van onze mobiliteit. Dat kan door voor iedereen de minimale mobiliteitsrechten vast te leggen in een 'recht op mobiliteit' dat steunt op vier pijlers.
15. De overheid moet de fijnmazige spreiding van de openbare diensten blijven garanderen. De meeste openbare diensten in Vlaanderen bevinden zich op loop- of fietsafstand van de deur. De goede bereikbaarheid en de toegankelijkheid zijn troeven die we in de toekomst door een planmatige aanpak moeten vrijwaren, zowel voor de bestaande openbare diensten als voor de nieuwe voorzieningen die momenteel worden uitgebouwd.
16. De overheid moet het wandelen en fietsen veiliger en comfortabeler maken. De helft van onze verplaatsingen gaat over een afstand van minder dan vijf kilometer. De Vlaming kan dus voor een groot deel van zijn behoeften terecht in zijn directe omgeving. Toch halen we ook voor deze korte afstanden in bijna de helft van de gevallen de auto van stal. Nochtans heeft het langzaam verkeer sterke troeven voor deze korte verplaatsingen: fietsen en wandelen zijn gezond, goedkoop, sociaal en snel. De meest kwetsbare weggebruikers een riem onder het hart steken, betekent in de eerste plaats hen meer veiligheid en meer ruimte geven op straat.
17. Het gemeenschappelijk vervoer moet uitgebreid en gedifferentieerd worden op maat van de reizigers. Het gemeenschappelijk vervoer veranderde de jongste decennia niet snel genoeg van uitzicht. Tegelijk veranderde de omgeving waarin de NMBS, de MIVB en De Lijn moeten werken drastisch. Het toenemend autobezit leidde tot hogere verwachtingen inzake comfort, flexibiliteit en snelheid en tot een grotere spreiding van onze activiteiten in de tijd en in de ruimte. Hierdoor verloren trein, tram en bus heel wat reizigers.

Het is aangewezen om het openbaar vervoer ten gronde te herdenken. Daarbij moet men aan het aanbod objectieve normen opleggen inzake frequentie, reistijd, aard en kwaliteit van het rollend materieel, halte-afstand, enz. Deze normen zullen verschillen volgens het sociaal, cultureel en economisch belang van de centra.

Bij de hertekening van het openbaar vervoer staan drie krachtlijnen voorop:

- frequentie en reistijd van het gemeenschappelijk vervoer staan centraal: zij bepalen in de eerste plaats de keuze van de vervoerswijze;
- het gemeenschappelijk vervoeraanbod moet veel meer gedifferentieerd worden in functie van de huidige en potentiële reizigers: vervoer op maat van de reizigers is de boodschap;
- voor de uitvoering van het gemeenschappelijk vervoeraanbod zal de overheid meer dan vandaag moeten terugvallen op de inspanningen van de privé-sector: via taxi's, bedrijfsvervoer, carpoolcentrales, gedeeld autorijden, enz.

18. De overheid moet de mobiliteit betaalbaar houden. We mogen niet evolueren naar een 'mobiliteit voor wie het zich kan permitteren'. En toch mag mobiliteit duurder zijn. Zo moet de autogebruiker veel meer dan vandaag geconfronteerd worden met de maatschappelijke kostprijs van zijn gedrag. Dit kan door hem een variabele gebruiksheffing op te leggen, onder andere via het rekeningrijden en het betaald parkeren.

Om te vermijden dat een duurder mobiliteit leidt tot een averechtse herverdeling, moet het prijsbeleid voldoen aan vier voorwaarden:

- niet-fiscale herverdelende maatregelen krijgen de voorkeur boven fiscale maatregelen: zo is het resoluut verkeersvrij maken van stedelijke centra een betere en meer rechtvaardige strategie dan het opdrijven van de parkeertarieven;
- de opbrengsten van een hogere belasting op het (vracht)autogebruik moeten gedeeltelijk aangewend worden voor een verbetering van de alternatieven voor de (vracht)auto;
- een verlaging van de vaste belastingen op het autobezit moet het duurder autogebruik compenseren;
- algemene maatregelen die de inkomenspositie van de financieel zwakkeren globaal verbeteren, krijgen de voorkeur op specifieke tegemoetkomingen in de sector vervoer.

EEN NIEUWE TAAKVERDELING TUSSEN DE OVERHEID EN DE MARKT

19. De overheid moet op alle niveaus haar rol als architect van het vervoersysteem ten volle opnemen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Decreet op de Ruimtelijke Planning bewijzen dat die bereidheid bestaat aan de kant van de Vlaamse overheid. De mobiliteitsconvenanten moeten de gemeenten ertoe aanzetten om grondig na te denken over de ontwikkeling van de mobiliteit in functie van het gemeenschappelijk vervoer, de fietsers en voetgangers.
20. Er zijn goede redenen waarom de overheid, en niet de privé-sector bij voorkeur zou investeren in de vervoersinfrastructuur. Ten eerste riskeert de overheid door een privé-financiering van de infrastructuur ook haar beleidsautonomie uit handen te geven. Ten tweede heeft de inbreng van de privé-sector geen meerwaarde voor de exploitatie van de infrastructuur. Als de overheid dat wil, kan ze net zo goed zelf haar geld terugverdienen door aan de gebruikers een bijdrage te vragen.
21. In de exploitatie zal de taak van de overheid opnieuw moeten worden afgelijnd. Willen we de toenemende verplaatsingsbehoefte opvangen zonder een grootschalig wegenprogramma, dan zullen we ons meer gemeenschappelijk moeten verplaatsen. Meer gemeenschappelijk vervoer is ook nodig om diegenen die uitgesloten zijn van het autogebruik toe te laten op een volwaardige wijze deel te nemen aan het maatschappelijk leven. We moeten dus tegelijk tot een uitbreiding en een grotere differentiëring van het gemeenschappelijk vervoeraanbod komen. Het is de taak van de overheid om het optimale aanbod van het gemeenschappelijk vervoer en de kwaliteitseisen waaraan het moet voldoen te omschrijven en te garanderen.
22. De overheid blijft ook verantwoordelijk voor het goed dagelijks functioneren van het gemeenschappelijk vervoersysteem. De NMBS, De Lijn en de MIVB blijven de bevoorrechte partners voor de uitvoering ervan. Voor bepaalde nieuwe vormen van gemeenschappelijk vervoer verdient het echter de voorkeur om bestaande privé-initiatieven op contractuele basis in te schakelen in het gemeenschappelijk vervoersysteem. Zo willen we de vele particuliere initiatieven die vervoer van deur tot deur aanbieden voor minder-mobielen bundelen, structureren en subsidiëren. Ook bij een grootschalige uitbouw van het klassieke gemeenschappelijk vervoer kan het nodig zijn om onder goed omschreven voorwaarden een beroep te doen op privé-exploitanten om het gewenste aanbod te realiseren.

3. CONCRETE ACTIES

DE KORTSTE VERPLAATSING IS DE BESTE VERPLAATSING

23. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zet de ruimtelijke ordening in Vlaanderen opnieuw op het goede spoor. Voor het beheersen van de mobiliteit is het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van levensgroot belang. Hoe meer we de menselijke activiteiten samenbrengen, hoe kleiner de behoefte is om ons te verplaatsen en hoe groter de kansen zijn voor het openbaar vervoer en de fiets. De SP wil op alle niveaus streven naar een correcte en volledige vertaling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in provinciale en gemeentelijke uitvoeringsplannen.
24. Bij beslissingen over milieuvergunningen komt de druk van het verkeer op de omgeving steeds vaker als een belangrijke factor naar voor. De SP wil de vervoersproblematiek integreren in het vergunningenbeleid. Belangrijke bedrijven, grootwinkels, ontspanningscentra, .. die een milieuvergunning aanvragen, zouden een analyse moeten maken van de vervoersstromen die ze veroorzaken en moeten preventief de nodige maatregelen nemen om de vervoersoverlast te beperken en de bereikbaarheid met het gemeenschappelijk vervoer en de fiets te garanderen. Daartoe is het belangrijk dat gemeenten en provincies, gelet op hun belangrijke rol in het vergunningenbeleid, een eigen deskundigheid op het vlak van de mobiliteit opbouwen.
25. De SP wil de basis-openbardienstverlening onderbrengen in een plaatselijk serviceloket. In zo'n serviceloket kan men terecht voor allerlei eenvoudige administratieve handelingen: een reispas aanvragen, een Lijnkaart kopen, een adreswijziging doorgeven, ... Het serviceloket helpt de mensen ook met hun vragen over de openbare dienstverlening binnen en buiten de gemeente of verwijst hen door naar de bevoegde instanties. Op termijn zou in iedere zelfstandige woonkern een serviceloket moeten komen. In grotere gemeenten en steden lijkt een norm van één loket per 10.000 inwoners minimaal.
26. Of telewerken per saldo leidt tot minder mobiliteit, zullen we moeten afwachten. Eén ding is wél zeker: de meeste werknemers zullen het op prijs stellen wanneer ze hun job dichterbij huis kunnen uitoefenen. Drie maatregelen kunnen het werk in eigen streek bevorderen:
 - de uitbouw van een Vlaams netwerk van telecentra, die zonder subsidiëring van de aanloopkosten door de overheid nog niet leefbaar zijn;
 - meer en betere mutatiemogelijkheden voor ambtenaren, door een regeling die de overstap van de ene overheidsdienst naar de andere gemakkelijker maakt;
 - het stedelijk wonen aanmoedigen, waarbij we voor de concrete maatregelen verwijzen naar het contract ruimtelijke en stedelijke vernieuwing.

Ondanks de wisselende ervaringen met de lokatie van overheidsdiensten buiten Brussel, blijft dit een optie voor de toekomst. Daarom wil de SP dat bij de oprichting van nieuwe diensten de pro's en contra's van een lokatie buiten Brussel ten gronde worden onderzocht.

ALLE KANSEN VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

27. De jongste jaren vindt de fiets stilaan zijn tweede adem, zij het voorlopig alleen op zondag. De populariteit van het recreatief fietsen moet echter kunnen overslaan op de doordeweekse verplaatsingen naar het werk, naar de school of naar de winkel.

De SP legt de lat voor het fietsbeleid erg hoog: tegen 2005 moeten we ieder gezin kunnen overtuigen om minstens één fiets in huis te hebben. Daarnaast willen we de marktaandeelen van auto en fiets op termijn omwisselen: tegen 2005 moet 50% van de verplaatsingen van minder dan 5 km met de fiets worden afgelegd en nog slechts 25% met de auto.

28. Het verkeersreglement moet verder worden aangepast om het fietsen en te voet gaan veiliger en aantrekkelijker te maken door:
 - de gemeenten de mogelijkheid te geven om het centrum van de bebouwde kom in te richten en af te bakenen als een 'centrumgebied', waar een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt;
 - fietsen in winkel-wandelstraten toe te laten buiten de drukste uren;
 - een vrije regeling voor de fietsers die rechtsaf willen aan de verkeerslichten;
 - de regels voor het oversteken van kruispunten door fietsers te verduidelijken;

- een zwaardere bestraffing van parkeerovertradingen die hinderlijk zijn voor fietsers en voetgangers.
29. Fietsers en voetgangers moeten vooral meer kansen krijgen in de bebouwde kom. In de centra van steden en gemeenten zal 'koning auto' een stap terug moeten zetten ten voordele van de kwetsbare weggebruikers en het gemeenschappelijk vervoer. Tegelijk moeten goed bewegwijzerde fiets- en voetgangersroutes, veilige oversteekplaatsen en voldoende fietsenstallingen het langzaam verkeer aanmoedigen.

Deze dubbele doelstelling staat voorop in het gemeentelijk mobiliteitsplan dat iedere Vlaamse gemeente ten laatste in 2000 moet goedkeuren. Gelet op het succes van de mobiliteitsconvenanten, wil de SP de continuïteit van het beleid verzekeren door het principe en de procedure van de convenanten, ook voor de provincies, in een decretaal kader te gieten.

Daarnaast is er nood aan comfortabele en veilige fietsroutes op bovengemeentelijk niveau: tussen het centrum van de gemeente en haar verzorgingsgebied of om de toenemende groep recreatieve fietsers op hun wenken te bedienen. De provincies moeten daarom bovengemeentelijke fietsnetwerken uitwerken en tussenkomen in de financiering ervan.

30. Net zoals de Vlaamse regering afdwingbare normen heeft vastgesteld voor de voorzieningen voor voetgangers, met een minimale breedte en een maximale helling voor voetpaden, zou dat ook het geval moeten zijn voor de fietsvoorzieningen. Vervolgens moeten het Vlaams Gewest, de provincies en de gemeenten ieder op hun niveau deze normen vertalen in een optimaal fietsnetwerk. Tot slot zullen de investeringen in fietspaden fors moeten worden opgetrokken: ieder jaar moeten er 500 km nieuwe gescheiden fietspaden worden aangelegd, zodat tegen 2010 iedere woonwijk en ieder bedrijfsterrein rechtstreeks aangesloten is op een gewestelijk fietspad. Daarnaast is ook het groot onderhoud van de fietspaden aan een dringende inhaaloperatie toe.
31. Om het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer aan te moedigen, willen we dat iedere werknemer recht heeft op een fietsvergoeding ten belope van het aantal kilometers dat hij of zij dagelijks aflegt. Een fietsvergoeding van minstens 4 frank per km is een haalbare kaart. Het effect van de fietsvergoeding kan nog worden versterkt indien de werkgevers ook de nodige onthaalfaciliteiten voorzien voor de fietsende werknemers: voldoende fietsenstallingen, douches, opbergkastjes, regenkledij, enz.
32. Het nieuwe beheerscontract van de NMBS heeft nog te weinig aandacht voor de fietsende treingebruiker. Daarom moet de NMBS een actieplan 'Trein + Fiets' op papier zetten, met:
- minimumnormen voor de omvang en de kwaliteit van de fietsenstallingen, in functie van het aantal opstappende reizigers; zo moet men aan de grote stations tijdens de weekdagen terecht kunnen in een bewaakte fietsenstalling, gecombineerd met een fietsenhersteldienst;
 - onthaalfaciliteiten voor de fietsers in het station;
 - meer ruimte voor de fiets op de treinen die druk gebruikt worden door toeristen en recreanten;
 - meer fietsen die door de NMBS ter beschikking worden gesteld om de laatste kilometers naar de werkplaats of de school te overbruggen;
 - lagere tarieven en een specifiek abonnement voor de formule 'Trein + Fiets'.

MEER, ANDER, GOEDKOPER EN BETER GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

33. In Vlaanderen staan we voor een omwenteling in het stads- en streekvervoer. Het decreet 'basismobiliteit' moet voor iedere Vlaming een afdwingbaar recht op gemeenschappelijk vervoer vastleggen.

De SP verwacht dat het Vlaams Parlement tijdens deze legislatuur het decreet 'basismobiliteit' goedkeurt en dat de Vlaamse regering de nodige middelen reserveert om binnen de drie jaar na de goedkeuring van het decreet het concept 'basismobiliteit' op het terrein te realiseren. Dit is een eerste, belangrijke stap naar de realisatie van een 'recht op mobiliteit' voor iedereen.

34. Na een lange periode van bezuinigingen heeft de federale overheid de NMBS weer op het goede spoor gezet. De NMBS beschikt vandaag over een solide basis om de uitdagingen van de toekomst aan te kunnen. Er is echter geen tijd te verliezen: vandaag moet het nodige studiewerk worden opgestart om in het begin van de volgende eeuw in een hogere versnelling te gaan. We denken daarbij in de eerste plaats aan:
- studies naar de versterking van het voorstadsvervoer in de vijf grote agglomeraties van het land en naar de versterking van de interstedelijke verbindingen, met inbegrip van de eventuele (her)opening of herlokalisatie van stations;
 - een studie naar de inzet van 'light-rail-treinstellen' op het Belgische net: de inzet van lichte treinstellen op kleine lijnen en in het voorstadsvervoer moet leiden tot een betere dienstverlening voor een lagere prijs;
 - een kosten-batenonderzoek naar de noodzakelijke investeringen in het spoorwegnet om de behoefte aan bijkomende treinen op te vangen.

Tevens dient de NMBS werk te maken van een doordacht en uniform parkeerbeleid, waarbij in overleg met de gemeenten tegen 2001 oplossingen op maat worden uitgewerkt voor alle interstedelijke stations.

Dit studiewerk moet de basis vormen voor:

- het nieuwe investeringsplan 2001-2010 dat de federale overheid de NMBS moet opleggen en waarin we een bijkomende inspanning van minstens 5 miljard per jaar bepleiten;
 - een systematische versterking van het treinaanbod, waarbij de federale overheid en de NMBS telkens een resultaatverbintenis aangaan.
35. De SP is er principieel voorstander van dat de overheid door een financiële tussenkomst de prijs van het gemeenschappelijk vervoer voor de reizigers laag houdt. Dit is nodig om het marktaandeel van het openbaar vervoer te beschermen en om het gemeenschappelijk vervoer betaalbaar te houden voor de groepen die er het meest behoefte aan hebben.

De ozontickets van de NMBS en vooral het gratis stadsvervoer in Hasselt hebben duidelijk gemaakt dat investeringen in goedkoper of gratis openbaar vervoer een hoog rendement halen in termen van extra-reizigers. Toch kunnen we slechts denken aan een algemene verlaging van de bus- of treintarieven wanneer De Lijn en de NMBS hun aanbod hebben uitgebreid, zodat er voldoende ruimte is om de bijkomende reizigers op te vangen. Eén en ander leidt tot een strategie in drie trappen:

- op korte termijn moeten we werken aan prijskortingen voor specifieke doelgroepen;
- wanneer De Lijn klaar is met de toepassing van het concept 'basismobiliteit', kan er werk gemaakt worden van een verdere, stelselmatige verhoging van de exploitatiebijdrage, zodat de gebruiker uiteindelijk enkel nog de variabele kosten van het stads- en streekvervoer moet betalen: voor de financiering kan een beroep worden gedaan op een deel van de opbrengsten van het elektronisch rekeningrijden of op een algemene mobiliteitsheffing;
- tegelijk met De Lijn zou de NMBS een eerste, verregaande prijsmaatregel kunnen nemen door de vaste kosten in de prijs van de biljetten (25 frank per biljet) te laten vallen en door in de zones met voorstadsvervoer een uniform zonetarief in te voeren.

Omwille van de klantvriendelijkheid moet er op korte termijn een tarifair verbond tot stand worden gebracht tussen de vier openbare vervoermaatschappijen in het Brusselse.

36. Naarmate het gemeenschappelijk vervoeraanbod zich uitbreidt en het aantal reizigers groeit, zal ook de behoefte aan informatie toenemen. Vandaar dat we pleiten voor de installatie van één mobiliteitscentrale per gemeente, met als taken:
- informatie over de mobiliteit in de breedste zin van het woord;
 - verkooppunt voor spoorboekjes, abonnementen voor het residentieel parkeren, taxicheques, enz.;
 - reservatiekantoor voor kleinschalig, vraagafhankelijk gemeenschappelijk vervoer.
37. De autonomie van de overheidsbedrijven mag niet leiden tot een uitbesteding van het beleid: de overheid moet de touwtjes stevig in handen houden, de kwantiteit en de kwaliteit van het

openbaar vervoeraanbod duidelijk in het beheerscontract omschrijven, en controle uitvoeren op de correcte uitvoering van het contract.

Alleszins moeten we streven naar een duidelijke definiëring van de taken van de overheid en van de vervoersbedrijven en naar een evenwicht in de onderlinge verhoudingen. Dit veronderstelt een administratie die over voldoende mankracht en knowhow beschikt om een openbaar vervoerbeleid uit te tekenen, om te zetten in contracten met de vervoerbedrijven en toe te zien op de goede uitvoering van deze contracten.

Binnen de lijnen die de overheid uitzet blijven De Lijn, de MIVB en de NMBS verantwoordelijk voor de concrete vormgeving van het vervoeraanbod: de keuze van de lijnvoering, de halteplaatsen, de frequentie, de uurroosters, de aansluitingen, enz. Wél moet ook in de interne structuur van De Lijn, de MIVB en de NMBS het denken over netwerk- en productontwikkeling een meer centrale plaats innemen.

38. De gemiddelde bezettingsgraad van een personenwagen bedraagt amper 1,3 personen. De auto met meerderen delen zou niet alleen bijdragen tot het beheersen van de files. Gedeeld autorijden past ook in het realiseren van de basismobiliteit: het brengt automobilitéit binnen het bereik van mensen voor wie het kopen en gebruiken van een auto een te zware financiële last is.

Het gedeeld autobezit en -gebruik staat in Vlaanderen nog in zijn kinderschoenen. Op korte termijn verwachten we drie zaken: een nota van de Vlaamse regering die de krijtlijnen van het te voeren beleid vastlegt, een aantal pilootprojecten die het draagvlak voor gedeeld autorijden moeten vergroten (carpoolstroken, Vlaams carpoolnetwerk, gedeeld autobezit op buurtniveau, ..) en een aparte dotatie op de Vlaamse begroting om deze projecten te financieren.

GOEDERENVERVOER

39. Als we het goederenvervoer per spoor en langs de waterweg een faire kans willen geven, zullen we strenger moeten toezien op het respect voor de spelregels in het goederenvervoer over de weg. Allezins zou er bij de sociale inspectie meer aandacht moeten zijn voor de slechte arbeidsomstandigheden van de chauffeurs.

Strengere controles op de rij- en rusttijden, de verloning, het naleven van de verkeersregels, de maximum-belasting en de technische uitrusting van de voertuigen zullen echter niet volstaan zolang de straf enkel de bestuurders treft. Daarom eist de SP dat de werkgever en de opdrachtgever mee verantwoordelijk kunnen worden gesteld voor overtredingen in dienstverband. Dit geldt trouwens ook ten aanzien van de autobus- en autocarsector.

40. Hoewel zich sinds enkele jaren een kentering ten gunste aftekent, worden spoor- en binnenvaartinfrastructuur nog steeds stiefmoederlijk behandeld: er is te weinig geld voor het structureel onderhoud en om de realisatie van ambitieuze vernieuwingsprojecten binnen een aanvaardbaar tijdsbestek af te werken.
41. Mits een correcte inschatting van de financiële en maatschappelijke kosten en baten en een doorzichtige besluitvormingsprocedure voor ieder project, pleit de SP voor een inhaalbeweging op basis van strategische investeringsprogramma's voor de waterwegen (door het Vlaams Gewest) en voor de spoorwegassen voor het goederenvervoer (door de NMBS). Ook inzake dienstverlening moeten de waterwegen dezelfde faciliteiten bieden als de wegen.
42. Om te vermijden dat het vrachtvervoer over de weg binnen vijftien jaar verdubbelt, zullen we de lokatie van nieuwe bedrijfsterreinen zoveel mogelijk moeten afstemmen op het vervoer per spoor en over het water. Spoor en binnenvaart hebben vandaag een aandeel van amper 25% in de vervoerde tonnage. Indien we 25% van de nieuwe bedrijfsterreinen kunnen lokaliseren langs de waterweg of het spoor, zou dit hun marktaandeel op termijn minstens kunnen consolideren, indien de bedrijven zich ook effectief engageren tot een jaarlijkse minimale overslag van grondstoffen en goederen langs het water of het spoor.

Daarnaast zou de overheid de aansluitingskosten van bedrijven op het waterwegen- en spoornet voor haar rekening moeten nemen, net zoals men op kosten van de gemeenschap een weg legt tot voor de deur van het bedrijf.

43. Net als in het personenvervoer, heeft ook in het goederenvervoer iedere vervoerswijze haar specifieke kwaliteiten. Vanuit louter bedrijfseconomisch oogpunt is het dan ook vaak voordelig om voor het vervoer van de leverancier naar de klant meerdere vervoerswijzen in te schakelen. Ook de overheid heeft belang bij zo'n multimodaal vervoer: het spaart ritten met vrachtwagens over langere afstand. Buiten de havengebieden - die in feite één grote multimodale overslagterminal zijn - verloopt de uitbouw van een netwerk van terminals maar stroef. Daarom wil de SP tegen 2002 minstens vijf bijkomende multimodale overslagterminals gerealiseerd zien.

Zware vrachtwagens horen niet thuis in de kern van steden en gemeenten. Voor de bevoorrading van handelszaken en bedrijven in woonzones kan de overslag van zware naar lichte vrachtwagens aan de rand van de stad een oplossing zijn. De SP wil dat het Vlaams Gewest onderzoek doet naar de mogelijkheden en de voorwaarden voor een optimale stadsdistributie.

VERKEERSVEILIGHEID

44. Tussen 1990 en 1996 daalde het aantal verkeersslachtoffers in België met 23%; het aantal verkeersdoden zelfs met 31%. Toch zijn onze wegen nog een stuk onveiliger dan in onze buurlanden.

De SP wil de lat hoog leggen: tegen 2003 moet het aantal verkeersslachtoffers met nogmaals 25 % verminderen. Die verbetering zullen we moeten afdwingen door een samenhangende aanpak van de verkeersongevallen op alle niveaus. Daarbij moeten we inspelen op de drie factoren die de verkeers(on)veiligheid beïnvloeden: de infrastructuur, het voertuig en de bestuurder.

45. Wat de (weg)infrastructuur betreft, is er de jongste jaren een gunstige evolutie naar een meer systematische aanpak van de zwarte punten en wegvakken op de gewestwegen. Samen met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moeten we in de toekomst nog een stap verder gaan: de categorisering van de wegen moet de basis zijn voor een eenvormige, verkeersveilige (her)inrichting van de gewestwegen. Van het 'klassieke' Vlaamse beeld van gewestwegen die om de haverklap veranderen van uitzicht, moeten we naar een weginrichting waarbij de weggebruikers onmiddellijk herkennen op welk soort weg ze zich bevinden, welke verkeerssituaties ze kunnen verwachten en welk verkeersgedrag van hen verwacht wordt.

Daarnaast moet meer aandacht worden besteed aan de leesbaarheid van de weg door een eenvoudige, uniforme en duidelijke bewegwijzering.

De gemeenten dragen een grote verantwoordelijkheid als het gaat over veiliger wegen: 90% van het wegennet valt onder hun beheer. Om de gemeenten aan te sporen tot investeringen in de verkeersveiligheid, wensen wij:

- een versoepeling van de voorwaarden om verblijfsgebieden als zone 30 in te richten;
- de mogelijkheid voor de gemeenten om het centrum van de bebouwde kom in te richten als een 'centrumgebied';
- een subsidiëring van het Vlaams Gewest voor gemeenten die in het kader van een goedgekeurd gemeentelijk mobiliteitsplan hun centrum inrichten als zone 30 of als centrumgebied;
- meer middelen voor verkeersveiligheid op gemeentelijk vlak in het kader van de samenlevings- en preventiecontracten.

46. Als we de autoconstructeurs mogen geloven, gaat de veiligheid van onze auto's er door de toepassing van nieuwe technieken met sprongen op vooruit. Ondertussen blijft de fundamentele oorzaak van de onveiligheid echter onbesproken: de meeste wagens kunnen een kracht en een

snelheid ontwikkelen die het menselijk handelings- en reactievermogen ver te boven gaat.

Het gebruik van de 'best beschikbare technologie' betekent voor ons dan ook dat:

- de op komst zijnde 'telematisering' van onze auto's en van het autowegennet gepaard gaat met het inbouwen van een variabele snelheidsbegrenzer in personenwagens;
- we voorstander zijn van het inbouwen van een 'black box' in vracht- en personenwagens.

47. Op het vlak van de rijopleiding pleiten we voor meer aandacht voor de mobiliteits- en verkeersproblematiek in het onderwijs. Met een verhoogde aandacht in de volledige cyclus van het secundair onderwijs, de inlassing van het theoretisch examen in het laatste jaar en de verhoging van de financiële middelen die men aan het behalen van het rijbewijs kan besteden, zijn we ervan overtuigd dat de algemene kwaliteit van de opleiding zal verbeteren en het aantal ongevallen zal dalen.

Het wettelijk kader om het rijden onder invloed van alcohol aan te pakken, staat op punt. Wel moeten de gerichte alcoholcontroles onverminderd worden verdergezet en is het aangewezen om de 'zelftesters' op grote schaal te verspreiden. Daarnaast moet het principe van een controle op het gebruik van drugs en geneesmiddelen zo snel mogelijk worden ingeschreven in de Wegverkeerswet. Voor het bepalen van de precieze grenswaarden en van de meest correcte en efficiënte controletechnieken, is echter nog verder onderzoek nodig.

Op het vlak van de handhaving van de verkeersregels kan er nog heel wat verbeteren. In de eerste plaats heeft het geen zin om de politie, de parketten en het gerecht te belasten met de afhandeling van overtredingen op het betaald parkeren en op de maximum-parkeerduur. Die kunnen best administratief worden afgehandeld, zonder dat er proces-verbaal wordt opgesteld. Daarnaast moet het opleggen van een onmiddellijke boete de regel worden voor het merendeel van de verkeersovertredingen. Bij die gelegenheid kan ook de strafmaat voor de overtredingen worden herzien. Zo zou bijvoorbeeld het hinderlijk parkeren op voet- en fietspaden zwaarder moeten worden gestraft.

Verkeersovertreders treffen in hun mobiliteit is een meer effectieve en meer rechtvaardige sanctie dan het uitschrijven van boetes. Daarom moeten de mogelijkheden om het rijbewijs in te trekken en de (vracht)wagen aan de ketting te leggen, worden uitgebreid. Om te vermijden dat mensen met een laag inkomen worden getroffen door onbetaalbaar hoge verkeersboetes en dat meer gegoede bestuurders hun roekeloos en onverantwoord rijgedrag eenvoudigweg 'afkopen', zou het goed zijn de boetes vast te stellen in functie van het inkomen.

Tenslotte vinden we dat de uniformisering van het vervolgingsbeleid moet worden doorgezet. De volgende stap zou moeten zijn dat we tot uniforme grenswaarden komen voor de effectieve vervolging van verkeersovertredingen of -misdrijven.

TELEMATICA INTELLIGENT GEBRUIKEN

48. We staan aan de drempel van de doorbraak van de telematica in de (vracht)auto. De uitdaging voor de overheid bestaat erin de telematica in het verkeer in dienst te stellen van haar beleidsdoelstellingen: een veiliger en vlotter verkeer. Daarom moet de overheid zich dringend organiseren om de technologische evolutie in de sector permanent en van kortbij op te volgen. In de schoot van de het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap moet een Cel Telematica worden geïnstalleerd die belast wordt met beleidsvoorbereidend werk naar de toepassing van telematica-technieken in het verkeer.
49. Eén van de belangrijkste potentiële telematica-toepassingen is de variabele snelheidsbegrenzer. De variabele snelheidsbegrenzer dient zich aan als een fundamentele oplossing voor het probleem van de overdreven snelheid, dat nog steeds de oorzaak is van ruim de helft van alle verkeersongevallen met lichamelijke letsels. Daarnaast moet de snelheidsbegrenzer ook een gunstige weerslag hebben op de leefbaarheid van de woonbuurten, op de emissie van uitlaatgassen en op de agressie tussen de weggebruikers.

Vanuit het principe van de 'best beschikbare technologie' is de SP voorstander van het financieel en fiscaal stimuleren van elektrische wagens, met name bij de lokale besturen. Anderzijds zijn we van oordeel dat de ontwikkeling en de commercialisering van zuiniger wagens met conventionele motoren moet worden afgedwongen door een strenge normering op Europees vlak.

WEG MET DE OPSTOPPINGEN

50. In het recent verleden zijn een aantal fiscale achterpoortjes gesloten die het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer aantrekkelijk maakten. Toch kan er in de fiscale behandeling van de kosten en de vergoedingen van het woon-werkverkeer nog heel wat worden verbeterd om het gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets aan te moedigen en om de onterechte fiscale voordelen van sommige automobilisten aan banden te leggen. De SP heeft een pakket van maatregelen klaar:
- een belastingkrediet voor wie meer dan 30 km van zijn werk woont en de trein gebruikt, dat bovenop het beroepskostenforfait kan worden afgetrokken van het belastbaar inkomen;
 - ook voor wie minder dan 5 km van het werk woont, moet de werkgever tussenkomen in de kosten van een tram-, bus- of metro-abonnement;
 - een vergoeding van minstens 4 frank per kilometer voor al wie met de fiets naar het werk komt;
 - werknemers die een extra tussenkomst krijgen van hun werkgever in de kosten van het openbaar vervoer van en naar het werk, moeten daarop geen belastingen meer betalen;
 - de kosten van de openbaarvervoerabonnementen voor het woon-schoolverkeer moeten fiscaal aftrekbaar zijn;
 - het kunstmatig 'opblazen' van de autokosten als aftrekbare beroepskosten, voornamelijk door werknemers die hun auto ook gebruiken voor hun beroep, moet verder worden tegengegaan; zoniet moet er worden gedacht aan een plafonnering van het bewijs van de werkelijke beroepskosten tot twee maal de forfaitaire aftrek;
 - het privé-gebruik van een bedrijfswagen moet voor minstens 10.000 km per jaar worden belast.
51. Eén van de mogelijke telematica-toepassingen is het elektronisch rekeningrijden. Met het elektronisch rekeningrijden dient zich een instrument aan dat toelaat de filekosten van het wegverkeer precies te leggen bij wie ze veroorzaakt, dit in tegenstelling tot de bestaande prijsinstrumenten, zoals de accijnzen op de brandstof of de verkeersbelasting. Vandaar dat we in principe openstaan voor de toepassing van elektronisch rekeningrijden.
52. De modaliteiten van een eventuele invoering van het elektronisch rekeningrijden moeten worden vastgesteld in functie van de doelstelling ervan: files beheersen en de bereikbaarheid van de economische centra garanderen. Rekeningrijden is dus in de eerste plaats een verkeersregulerend instrument, geen financieringsbron.

Toch kunnen we niet voorbij aan de financiële aspecten. Volgens een raming lopen de mogelijke opbrengsten van rekeningrijden snel in de (vele) miljarden. De SP is van oordeel dat de opbrengst van het rekeningrijden moet worden verdeeld over twee bestemmingen:

- de verbetering van de alternatieven voor de auto: scenario's om de mobiliteit te beheersen veronderstellen een budgettaire inspanning die de huidige mogelijkheden van de federale en gewestelijke overheid ver overstijgt; elektronisch rekeningrijden moet de overheid toelaten haar investeringspeil drastisch op te trekken;
- een verlaging van de belasting op het kopen en bezitten van een auto, wat vooral de lagere inkomens ten goede moet komen, omdat deze gemiddeld minder autokilometers afleggen.

MINDER-MOBIELEN MEER MOBIEL

53. Het aanbod van deur-tot-deur-vervoer voor minder-mobielen (mensen met een handicap, hoogbejaarden, ..) groeit omzeggens elke dag. De situatie op het terrein is echter vaak onoverzichtelijk, niet in het minst voor de minder-mobielen zelf.

De uitdaging voor de overheid is dubbel. Enerzijds stelt zich de noodzaak om het bestaande aanbod beter op mekaar af te stellen en uit te breiden. Naar analogie met de minimumnormen die de Vlaamse overheid wil uitvaardigen voor het stads- en streekvervoer, moeten er ook eenvormige criteria komen voor het minder-mobielenvervoer. Aan de hand van deze normen kan het minder-mobielenvervoer, net zoals het geregeld openbaar vervoer, aanspraak maken op

overheidssubsidies.

54. Een goede toegankelijkheid van de publieke ruimtes zou een evidentie moeten zijn, maar is het jammer genoeg niet. Het is de taak van het Vlaams Gewest om de bestaande wetgeving te actualiseren. Een geactualiseerde wetgeving moet dan weer de hefboom zijn voor andere initiatieven: sensibilisering en vorming van ambtenaren en architecten, duidelijke afspraken met de gemachtigde ambtenaren en de parketten over het vervolgingsbeleid.

Ook op het vlak van de toegankelijkheid van de vervoersvoorzieningen hebben we vaak nog een lange weg af te leggen. De actualisering van de wetgeving moet daarom ook gevolgd worden door een extra-inspanning van de gemeenten en van de openbare vervoerbedrijven om te investeren in goede voorzieningen voor minder-mobielen.

55. Het Limburgs toegankelijkheidsbureau kan model staan voor het onderzoek en de advisering over de toegankelijkheid van gebouwen en publieke ruimten. Het Vlaams Gewest zou dan ook het initiatief moeten nemen om het Limburgs model uit te breiden naar de andere provincies. Voor de financiering kunnen verschillende overheden een bijdrage leveren.

SAMENSTELLING VAN DE VOORBEREIDENDE WERKGROEP

Frank Beke, Toon Colpaert, Rony Cuyt, Cor Dierckx, Jos Geuens, Eddy Klijnen, Jef Mertens, Eddy Minnaert, Leo Pardon, Jan Peeters, Peter Roose, Christa Schaut, Yvan Strubbe, Tony Van Den Berghen, Jean Van Den Bilcke, Kris Van der Coelden, Dirk Van Evercooren, Dirk Wagemans, Gunter Willekens, Jos Zuallaert