

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



Zitting 2007-2008

29 oktober 2007

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit

Beleidsprioriteiten 2007-2008

ingediend door mevrouw Kathleen Van Brempt,
Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

INHOUD

	Blz.
INLEIDING.....	5
HOOFDSTUK 1 IEDEREEN MOBIEL.....	8
1.1. EEN INCLUSIEF MOBILITEITSBELEID	8
1.1.A. BASISMOBILITEIT	8
1.1.B. EEN BASIS OM VERDER TE BOUWEN	8
1.1.C. EEN TOEGANKELIJK OPENBAAR VERVOER.....	9
1.1.D. EEN VEILIG OPENBAAR VERVOER	10
1.1.E. EEN KWALITATIEF OPENBAAR VERVOER.....	12
1.1.F. STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK EN TE VOET GAAN	12
1.1.G. STIMULEREN EN UITBOUWEN VAN NIEUWE VORMEN VAN COLLECTIEF EN DUURZAAM VERVOER	17
1.2. KANSSEN OP MOBILITEIT BETER VERDELEN	19
HOOFDSTUK 2 VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN.....	21
2.1. VERKEERSVEILIGHEID: DE 3 E'S	23
2.1.A. EDUCATION.....	23
2.1.B. ENGINEERING: DE WEGINFRASTRUCTUUR	27
2.1.C. ENGINEERING: HET VOERTUIG	29
2.1.D. ENFORCEMENT: HANDHAVING	30
2.2. VERKEERSVEILIGHEID: EXTRA AANDACHTSPUNTEN.....	32
2.2.A. EEN ZORGZAME ONDERSTEUNING VAN VERKEERSSLACHTOFFERS	32
2.2.B. ONDERZOEK	33
2.2.C. VERSTERKING VAN HET DRAAGVLAK	35
2.2.D. OPENBAAR VERVOER EN VERKEERSVEILIGHEID	37
2.3. REGIONALISERING OM TE KOMEN TOT EEN EFFECTIEF VERKEERS- VEILIGHEIDSBELEID.....	37
HOOFDSTUK 3 DE BEREIKBAARHEID VERSTERKEN	38
3.1. DOOR DE VERDERE VERBETERING VAN DE BEREIKBAARHEID	38
3.2. DOOR EEN GERICHTE INZET VAN MAATREGELEN OM DE DOORSTROMING TE VERBETEREN	40
3.3. DOOR HET VOEREN VAN EEN STUREND PRIJSBELEID	41
3.3.A. DE INFRASTRUCTUURGEBRUIKER BETAALT MEE	41
3.3.B. TARIEVENBELEID BIJ DE LIJN	41
3.4. DOOR ACTIVITEITEN ANDERS TE ORGANISEREN.....	42
HOOFDSTUK 4 LEEFBAARHEID VERBETEREN	44
4.1. DOOR HET VERKEER BETER AAN TE PASSEN AAN DE OMGEVING	44
4.2. DOOR DE INFRASTRUCTUUR BETER AAN TE PASSEN AAN HUN OMGEVING	44
4.3. DOOR NIEUWE ONTWIKKELINGEN OP DE JUISTE PLAATS TE LOKALISEREN ...	45
HOOFDSTUK 5 DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN	47
5.1. DOOR TE VOLDOEN AAN BELGISCHE, EUROPESE EN INTERNATIONALE AFSPRAKEN	47
5.2. DOOR BETER TE VOORKOMEN DAN TE GENEZEN	47
5.3. AANGEPAST RIJGEDRAG	48

HOOFDSTUK 6 VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT	49
6.1. HET MOBILITEITSCONVENANT VERDER VERFIJNEN	49
6.1.A. WIJZIGINGEN VAN DE MODULETEKSTEN OP BASIS VAN DE DOEL- STELLINGEN VAN DE EVALUATIE	49
6.1.B. DE EVALUATIE EN BIJSTURING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITS PLAN, BASIS VAN HET MOBILITEITSCONVENANT	50
6.2. DOOR EEN EFFICIËNT EN WERKZAAM JURIDISCH KADER UIT TE BOUWEN....	52
6.3. DOOR EEN ZO GROOT MOGELIJKE DEELNAME AAN HET BELEID TE BEVORDEREN	52
6.4. DOOR MEER SAMENWERKING MET DOELGROEPEN	53
6.5. DOOR KENNIS(OVERDRACHT) TE VERGROTEN	54
HOOFDSTUK 7 VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT	56
LIJST MET AFKORTINGEN	62
BIJLAGE 1: SAMENVATTING VAN DE BELEIDSOPTIES EN DE INITIATIEVEN VAN HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR.....	63
BIJLAGE 2: OVERZICHT VAN DE RESOLUTIES EN MOTIES VAN HET VLAAMS PARLEMENT TIJDENS DE LOPENDE LEGISLATUUR EN WIJZE WAAROP DE REGERING HIERAAN GEVOLG HEEFT GEGEVEN	67

INLEIDING

Mobiliteit is een belangrijk gegeven in onze samenleving. Elke persoon en elke organisatie wordt er op verschillende wijzen mee geconfronteerd.

De toename van de bevolking, de gezinsverdunding en meer algemeen gezins sociologische ontwikkelingen, de bestaande ruimtelijke ordening en de ruimtelijke verlegging van sociale relaties, de verhoging van de levensstandaard en meer algemeen economische en culturele ontwikkelingen hebben geleid tot een sterke stijging van de mobiliteit.

Deze mobiliteit uit zich op het vlak van **personenmobiliteit** en **goederenmobiliteit**.

Om een beeld te verkrijgen van de **personenmobiliteit** zijn twee belangrijke aspecten van belang:

1. Het niveau van de personenmobiliteit als zodanig;
2. De wijze waarop deze personenmobiliteit gebeurt.

Het niveau van de personenmobiliteit als zodanig kan worden uitgedrukt in het aantal verplaatsingen. Onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen (1995 en 2000)¹ wijzen in de richting van gemiddeld 2,7 verplaatsingen per persoon per dag. Dit cijfer moet indicatief geïnterpreteerd worden. Buitenlands onderzoek wijst ook in de richting van een zekere stabiliteit van het gemiddelde aantal verplaatsingen per dag.

Wat betreft de wijze waarop deze personenmobiliteit gebeurt zijn twee elementen van cruciaal belang, namelijk de *vervoerswijze* en de *verplaatsingsafstand*.

De *vervoerswijze* kan beschreven worden in absolute of in relatieve cijfers. Wat de absolute cijfers betreft, blijkt uit de gegevens van de verkeerstellingen dat de stijging van het wegverkeer al verschillende decennia een constant gegeven is hoewel de stijging sinds 2000 beduidend kleiner is².

Uit de gegevens van De Lijn³ blijkt dat in 2006 bijna 463 miljoen reizigers(ritten) zouden genoteerd zijn, een verhoging met 114% tegenover 1998 toen ruim 216 miljoen reizigers(ritten) zouden genoteerd zijn.

De relatieve cijfers op basis van het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag wijzen in de richting van een modale verdeling en de modale verschuiving van de verplaatsingen. Het onderzoek toont wel nog steeds een belangrijk aandeel autoverplaatsingen, gevolgd door fiets – en voetgangersverkeer en vervolgens openbaar vervoer.

Wat de *verplaatsingsafstand* betreft, wijzen de cijfers 2000-2005 op een quasi stagnatie. Enkel op autosnelwegen stijgt het aantal voertuigkilometer nog met 3%. Op gemeentewegen is er geen groei meer en op genummerde wegen is er zelfs een afname van het aantal voertuigkilometers.

Dezelfde twee aspecten zijn van belang voor de **goederenmobiliteit**: het niveau van de goederenmobiliteit als zodanig en de wijze waarop dit gebeurt.

Het niveau van de goederenmobiliteit als zodanig kan worden uitgedrukt in tonnage. De totale vervoerde tonnage zou ongeveer een kleine 700 miljard ton (cijfers voor België/2005)⁴.

Inzake de wijze waarop deze goederenmobiliteit gebeurt zijn dezelfde twee aspecten van belang: vervoerswijze en verplaatsingsafstand (uitgedrukt in tonkilometers).

Het aantal tonkilometers zou ongeveer een kleine 70 miljard zijn (cijfers voor België/2005)⁵.

Wat het aantal tonkilometers betreft neemt het wegverkeer 75% (ongeveer 53 miljard tonkm) voor haar rekening gevolgd door de binnenvaart met 13% (ongeveer 9 miljard tonkm) en het spoor met

¹ Zie: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen. Analyseopdracht. Eindverslag en bijkomende analyses, ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, 1996, 2000
Zie: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (januari 2000- januari 2001), ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, 2004

² Verkeerstellingen 2005 in Vlaanderen. Met automatische telapparaten, nr. 212, Vlaamse overheid, Agentschap Wegen en Verkeer, 2006

³ De Lijn, Jaarverslag 2006, Mechelen, 2007.

⁴ Federale Overheidsdienst (FOD) Economie, Algemene Directie Statistiek.

⁵ Federale Overheidsdienst (FOD) Economie, Algemene Directie Statistiek.

12% (ruim 8 miljard tonkm) – cijfers voor België/2005⁶. Wat de tonnage betreft liggen de cijfers wat anders: wegverkeer ongeveer 467.000 miljard ton (66%), binnenvaart ongeveer 168.000 miljard ton (24%) en spoor ongeveer 61.000 miljard ton (9%) – cijfers voor België/2005⁷.

Algemeen kan gesteld worden dat de globaal vervoerde tonnage goederen in 2005 gestegen is met ongeveer 18% tegenover 1999 en de globaal gepresteerde tonkm met ongeveer 24%.

Uitgesplitst naar vervoersmodus: wegverkeer + 11% (tonnage) en + 24% (tonkm); binnenvaart: + 52% (tonnage) en + 35% (tonkm); spoor + 3% (tonnage) en + 10% (tonkm) – cijfers voor België 1999-2005⁸.

Kijken we naar **de toekomst**.

In het ontwerp-mobiliteitsplan van Vlaanderen werd, op basis van berekeningen met de multi-modale modellen, o.a. een verwachte trendmatige evolutie van de personenmobiliteit berekend. De berekende evoluties hebben als referentiejaar 1998 en als planjaar 2010. Het is duidelijk dat de resultaten van deze berekeningen dienen geïnterpreteerd te worden binnen het kader van de wijze waarop deze trendmatige evolutie berekend werd met inz. de aannames die werden gedaan op het vlak van sociale, economische, ruimtelijke en beleidsontwikkelingen⁹.

Op basis van deze berekeningen zou het aantal personenverplaatsingen met 9% stijgen en het aantal personenkilometers met 18%. De modale verdeling van de personenmobiliteit zou nagenoeg ongewijzigd blijven: het “marktaandeel” van de auto blijft nagenoeg ongewijzigd, het openbaar vervoer zou 1% “winnen” ten nadele van de fiets.

Wat de goederenmobiliteit betreft, werden eveneens trendmatige berekeningen met het multi-modale model berekend. Hiernaast werd op basis van Prognos (European Transport Report 2000) eenzelfde berekening gemaakt maar waarbij het referentiejaar 1997 en niet 1998 is. Voor beide invalshoeken geldt dat de goederengegevens op België betrekking hebben. Het is duidelijk dat de resultaten van deze berekeningen eveneens dienen geïnterpreteerd te worden binnen het kader van de wijze waarop deze trendmatige evolutie berekend werd met inzonderheid de aannames die werden gedaan op het vlak van sociale, economische, ruimtelijke en beleidsontwikkelingen¹⁰.

Op basis van deze berekeningen zou de goederenmobiliteit met 40% in tonkm groeien. De “marktaandelen” zouden iets verschuiven: stijging van het aandeel wegtransport van 72% naar 74%, status quo voor de binnenvaart en daling van het spoorvervoer van 16% tot 13%.

We streven ernaar maatschappelijke doelstellingen te realiseren, die gezien de stijging en de aard van de mobiliteit niet langer evident zijn:

1. een vlotte bereikbaarheid garanderen;
2. een zo hoog mogelijke verkeersveiligheid garanderen;

⁶ Federale Overheidsdienst (FOD) Economie, Algemene Directie Statistiek. De cijfers van het spoor zijn een onderschatting vermits alleen de cijfers van de NMBS opgenomen zijn. De gegevens van de andere, kleinere, operatoren zijn niet gekend.

⁷ Federale Overheidsdienst (FOD) Economie, Algemene Directie Statistiek. De cijfers van het spoor zijn een onderschatting vermits alleen de cijfers van de NMBS opgenomen zijn. De gegevens van de andere, kleinere, operatoren zijn niet gekend.

⁸ Federale Overheidsdienst (FOD) Economie, Algemene Directie Statistiek. De cijfers van het spoor zijn een onderschatting vermits alleen de cijfers van de NMBS opgenomen zijn. De gegevens van de andere, kleinere, operatoren zijn niet gekend.

⁹ Zie: Ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen, ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, juni 2001, blz. 33 tot 35. Zie ook de bijlage “Modellenanalyse” bij het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen.

¹⁰ Zie: Ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen, ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, juni 2001, blz. 36 en 37. Zie ook de bijlage “Modellenanalyse” bij het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen.

3. de neveneffecten op het vlak van de omgeving waarin deze mobiliteit plaats vindt minimaliseren (leefbaarheids- en milieuaspecten).

Als we deze mobiliteitsdoelstellingen willen halen, dan zullen we ons verder moeten bewegen op de vijf sporen van het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen.

Via het eerste spoor richten we onze aandacht op het recht op mobiliteit voor iedereen: dat recht moet verder hard gemaakt worden. Het tweede spoor is dat van de verkeersveiligheid: ook al zal mobiliteit, als menselijke activiteit, nooit risicoloos zijn, we zullen ons verder inspannen voor een verkeersveiliger Vlaanderen. Het derde spoor is de bereikbaarheid: het economische, maar ook het sociale leven moet bereikbaar zijn. Leefbaarheid is het vierde spoor: nieuwe ontwikkelingen en inplantingen op het vlak van mobiliteit moeten op maat zijn van hun menselijke omgeving. We streven met andere woorden naar een verbetering van de leefbaarheid. Het laatste spoor heeft betrekking op de milieuaspecten: de tol die het milieu en de natuur betalen ligt te hoog.

HOOFDSTUK 1 IEDEREEN MOBIEL

Het uitgangspunt is dat iedereen moet kunnen deelnemen aan de samenleving. De mogelijkheid om je te verplaatsen is hiertoe een noodzakelijke voorwaarde. Op basis daarvan heeft iedereen recht op mobiliteit.

Vooraf een goed uitgebouwd openbaar vervoerssysteem moet iedereen in staat stellen zich te verplaatsen.

1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid

1.1.a Basismobiliteit

Realisaties 2006-2007

Eind 2006 was 90 % van alle Vlamingen “basismobiel”. In 2007 was nog de invoering van een zeer beperkt aantal projecten gepland (voorzien budget in 2007: 126 miljoen euro).

Om basismobiliteit voor de volle 100% te realiseren zijn vaak, om de laatste percenten in te vullen, zware exploitatie en financiële ingrepen nodig, zonder dat er meer kwaliteit in het aanbod komt.

Te realiseren 2007-2008

Enkel een beperkt aantal projecten werd nog in 2007 opgestart in volgende gemeenten: De Pinte, St. Martens-Latem, Destelbergen, Beveren, Kruibeke, Temse, Hamme (en Berlare), Stekene, waasmunster, Lokeren, Roeselare, Moorslede-Wevelgem, Middelkerke en Wommelgem. De ingevoerde projecten worden jaarlijks door de openbaar vervoercommissie geëvalueerd.

De missing links na de implementatie van basismobiliteit worden vanaf 2007 verder weggewerkt met netmanagement.

1.1.b Een basis om verder te bouwen

Realisaties 2006-2007

Projecten Netmanagement

Op basis van de criteria van het besluit “Netmanagement” en de beleidsprioriteiten, heeft De Lijn projectvoorstellen onderzocht en onderbouwd voor het jaarprogramma Netmanagement 2007.

In april 2007 ging in het kader van Netmanagement de versterking van de Kusttram al van start, en in september werd de bediening van de Noorderkempen door De Lijn uitgebreid.

In de tweede helft van 2007 ging De Lijn verder met de implementatie van de netmanagementprojecten. Het gaat hierbij om tram 6 in Antwerpen, de snelbuslijnen Hasselt-Neerpelt-Achel, Neerpelt-Bree-Genk en Leopoldsburg-Diest en de opstart van het stadsnet in Maasmechelen in Limburg, de frequentieverhoging van de tramlijnen en een uitbreiding van het Nachtnet Gent in Oost-Vlaanderen, de herstructurering van lijn 16 en de Joblijn 630 in Vlaams-Brabant, en de sneltram Oostende-Nieuwpoort, een bijkomende avondlijn in Oostende en de lijn Roeselare-Ardoioie-Pittem-Tielt in West-Vlaanderen.

De projecten netmanagement worden doorgevoerd onder de koepel van het mobiliteitsconvenant. Dit betekent dat voor alle projecten het afsluiten van een module 9 met (alle) betrokken gemeenten (en eventueel andere partners) noodzakelijk is en dientengevolge ook van een module 8 (doorstroming openbaar vervoer) en een module 7 (informatieverstrekking en promotie openbaar vervoer).

De projecten dienen ook beoordeeld te worden door de OVC (Openbaar Vervoer Commissie)

Te realiseren 2007-2008

Voor de jaren 2008 en 2009 zal De Lijn nieuwe projecten voorstellen. Ook nu zullen op basis van de criteria van het besluit “Netmanagement” de projecten beoordeeld worden met het oog op het opstellen van een programma voor de jaren 2008 en 2009.

De beleidsprioriteiten zijn:

- netto- reizigerswinst,
- modale verschuiving van auto naar openbaar vervoer, met speciale aandacht voor verplaatsingen met motief woon-werk,
- reizigersrendement (reizigerswinst/kost),
- structurele capaciteitsproblemen,
- verkeersveiligheid en
- milieu.

1.1.c Een toegankelijk openbaar vervoer

Realisaties 2006-2007

Aangepast vervoer

De huidige vervoerssituatie voor personen met mobiliteitsbeperkingen is zeer versnipperd en ongelijk verdeeld over Vlaanderen. Het aanbod is niet optimaal en niet gebiedsdekkend, en wordt momenteel uitgevoerd door verschillende organisaties: van vrijwilligersorganisaties, taxibedrijven over OCMW's tot intermediaren. Ondanks de inspanningen van De Lijn (toegankelijk maken van het openbaar vervoer, toegankelijke stadsnetten) en de Diensten Aangepast Vervoer (vervoer van deur tot deur door verschillende organisaties), zijn personen met mobiliteitsbeperkingen niet altijd zeker van vervoer en niet altijd zeker van eenzelfde prijs voor het vervoer.

Als doelstelling werd dan ook gesteld om een basis toegankelijke vervoersservice aan te bieden aan personen met mobiliteitsbeperkingen in Vlaanderen. Bij de uitwerking van deze service staat de reiziger centraal. Er wordt gestreefd naar een eenvormige, toegankelijke, kwalitatieve en betaalbare service, die in de mate van het mogelijke dezelfde principes hanteert als het openbaar vervoer. Er zal in het nieuwe systeem worden gekozen voor een inclusieve benadering, waarbij het aangepast vervoer complementair wordt aan het openbaar vervoer. Er dient m.a.w. maximaal worden gebruik gemaakt van de mogelijkheden die het openbaar vervoer bieden. Enkel indien het openbaar vervoer geen optie is, zal een beroep op het aangepaste vervoer gedaan kunnen worden.

Omdat het een nieuw concept betreft, werd er begin juni 2007 gestart met een proefproject op een beperkte schaal. Dit maakt het mogelijk om al beter zicht te krijgen op de behoeften van de doelgroep en de aangepastheid van de service. Dit proefproject moet tevens een indicatie kunnen geven van de kostprijs om het systeem uit te breiden naar de rest van Vlaanderen.

In een eerste fase maken twee gebieden deel uit van het proefproject, met name de Kempen (Mol, Balen, Geel, Meerhout en Dessel) en Limburg (Leopoldsburch, Ham, Beringen, Hechtel-Eksel, Lommel en Overpelt). In die gebieden kunnen rolstoelgebruikers vanaf 1 juni 2007 één nummer (belbuscentrale) bellen om een rit te reserveren. Afhankelijk van de situatie zal er dan toegankelijk openbaar vervoer of aangepast vervoer (eventueel van deur tot deur) worden voorzien.

De doelstelling van het proefproject is hoofdzakelijk het ontwikkelen en implementeren van een nieuwe klantvriendelijke service, die verder bouwt op enerzijds het programma van toegankelijke service bij De Lijn en anderzijds de service van de diensten aangepast vervoer. De Lijn zal hierbij de rol vervullen van regisseur van deze vervoerdiensten. De klant krijgt één duidelijk, gekend toegangspunt voor informatie en reservaties van vervoersprestaties. Hoewel er met het nieuwe systeem zal gestreefd worden naar een sluitend aanbod aan aangepast vervoer, zal er in het proefproject ook

blijvende aandacht gaan naar het registreren van vervoersvragen die niet kunnen opgenomen worden in het kader van het experiment.

Toegankelijke stadsnetten

De Lijn heeft ongeveer 40.000 haltes. Omdat niet alle haltes in één keer toegankelijk kunnen worden gemaakt, worden eerst de haltes in de stadsnetten toegankelijk gemaakt. Hier worden immers de meeste reizigers vervoerd en het aantal aan te passen haltes is hier ook relatief klein. Sinds 1 april 2006 is De Lijn gestart met toegankelijke stadsnetten. In Hasselt, Genk, Tongeren, Sint-Truiden, Turnhout, Diest, Wetteren en Knokke-Heist zijn op een aantal lijnen alle voertuigen uitgerust om rolstoelgebruikers comfortabel te vervoeren. Een apart reservatie- en informatiesysteem zorgt ervoor dat de klant plaats heeft op de gereserveerde rit. Als blijkt dat het ingezette voertuig of één van de gevraagde haltes toch niet toegankelijk is, wordt de reiziger aan de opstaphalte opgehaald door een aangepast voertuig.

Te realiseren 2007-2008

Aangepast vervoer

In het najaar 2007 wordt een evaluatie voorzien van het proefproject in de voornoemde gebieden van de Kempen en Limburg. Deze evaluatie moet aanleiding geven tot een eventuele bijsturing van het project en tot een uitbreiding van het proefproject door de opname van één of meerdere grotere diensten aangepast vervoer. De uitbreiding van het proefproject is voorzien voor begin 2008, en gebeurt in nauw overleg met ODAV (het Overlegplatform voor de Diensten Aangepast Vervoer).

De doelstelling is om in de tweede jaarhelft van 2008 zicht te hebben op de toegankelijke service zoals die voor heel Vlaanderen ontplooid zou kunnen worden. Dan zal ook een inschatting gebeuren van de kostprijs voor een dergelijk systeem voor gans Vlaanderen.

Toegankelijke stadsnetten

In het najaar 2007 zullen volgende stadsnetten toegankelijk worden gemaakt: Gent, Sint-Niklaas, Aalst, Asse, Halle, Aarschot, Leuven, Tienen, Mechelen, Beringen, Leopoldsburg, Bree, Lommel, Maaseik, Neerpelt, Overpelt, Bilzen, Maasmechelen, Roeselare. Nadien zullen ook de netten in Kortrijk-Menen en Brugge-Blankenberge worden aangepakt.

1.1.d Een veilig openbaar vervoer

Realisaties 2006-2007

Veiligheidsplan De Lijn (sociale veiligheid)

Naar aanleiding van het incident op buslijn 23 van zaterdag 24 juni 2006 heeft De Lijn in samenspraak met alle betrokken actoren en verantwoordelijken van de openbaarvervoersector in Vlaanderen (vakorganisaties, Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers, Bond van de Trein-, Tram- en Busgebruikers en Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) in juni/juli 2006 een geactualiseerd veiligheidsplan voor de reiziger en het personeel bij De Lijn opgesteld.

Een projectorganisatie voor de implementatie van het geactualiseerde veiligheidsplan, gericht op de efficiënte uitwerking van de verschillende geformuleerde veiligheidsmaatregelen, werd opgesteld. De voorgestelde maatregelen in het veiligheidsplan “Veilig op weg” zijn logisch gebundeld tot 16 deelprojecten.

In de periode van oktober 2006 – september 2007 werden een aantal veiligheidsmaatregelen van het veiligheidsplan gerealiseerd. De andere maatregelen zullen uitgevoerd worden in de periode van oktober 2007 – september 2008.

Volgende maatregelen werden al gerealiseerd:

Sneller ingrijpen met technische middelen

- Installatie van camerabewaking op 30 voertuigen. In totaal zijn tot op heden 102 voertuigen voorzien van camerabewaking.
- Installatie van radio op 132 voertuigen van exploitanten.
- Installatie van GPS op 202 voertuigen van exploitanten.
- Installatie van alarmsysteem op 111 voertuigen.
- Uitrusting van 111 voertuigen met geldkoffers.

Controle en begeleiding van de reizigers

- Inzet van 26 bijkomende lijnspotters
- Inzet 18 schoolspotters
- Start van het proefproject '2^{de} persoon op het voertuig' (20 begeleiders)
- Dispatching gedurende de volledige exploitatieamplitude bemand
- Selectie en opleiding 65 veiligheidsagenten
- Opleiding voor houding 'omgaan met klanten' voor chauffeurs van de exploitanten.
- Voortgezette opleiding 'attitude, communicatie en omgaan met conflictsituaties' voor controleurs
- Het voeren van een diversiteitsbeleid bij de rekrutering van personeel
- Uitvoeren trammelanproject in tien scholen in Antwerpen: drie scholen werden betrokken in de periode januari – juni 2007; zeven scholen zullen vanaf september 2007 betrokken worden.
- Wijziging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en tarieven van de Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM); toepassing van het nieuwe systeem 'administratieve geldboetes' sinds 1 april 2007.

Samenwerking met politie en straathoekwerkers

- Ondertekening provinciaal samenwerkingsprotocol tussen De Lijn en de politiediensten in West-Vlaanderen, Vlaams-Brabant, Antwerpen, Limburg en Oost-Vlaanderen.
- In het Belgisch Staatsblad van 12 februari 2007 verscheen de wet van 20 december 2006 tot wijziging van het strafwetboek. Het nieuwe artikel 140 bis voorziet strengere straffen voor personen die geweld plegen tegen bepaalde beroepsgroepen waaronder 'een chauffeur, een begeleider, een controleur of een loketbediende van een uitbater van een netwerk voor openbaar vervoer in de uitoefening van hun bediening'.
- Afsluiten samenwerkingsprotocol met het Vlaams Straathoekwerkoverleg (VLAstroV);
- Om het veiligheidsplan te implementeren heeft De Lijn een coördinator sociale veiligheid en vijf deskundigen sociale veiligheid aangeworven.

Te realiseren 2007-2008

In de periode 2007 – 2008 zullen de veiligheidsmaatregelen die in de periode van 2006 – 2007 voorbereid werden, uitgevoerd worden. Het betreft volgende veiligheidsmaatregelen:

- Sneller ingrijpen met technische middelen
- Installatie camera's op 720 voertuigen.
- Monteren 500 flexibele afsluitbare stuurposten op voertuigen van de exploitanten.
- Installatie radio op 118 voertuigen van exploitanten.
- Installatie GPS op 118 voertuigen van exploitanten.
- Installatie alarmsysteem op voertuigen in regie en van exploitanten.
- Aankoop snelle interventievoertuigen.
- Aanpassen bestekken voor aankoop voertuigen naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek naar concept nieuwe voertuigen.

- Exploiteren van een vergunde veiligheidsdienst bestaande uit het huidige controlepersoneel, in totaal 82 bijkomende veiligheidsagenten en verhoogde inzet van controlepersoneel op het terrein door inzet van 32 administratieve personeelsleden.
- 3-maandelijks rapportering ‘Veiligheidsmonitor’.
- Aanpassen basisopleiding in het kader van de Europese richtlijn rond vakbekwaamheid en het voorzien van een 3-daagse opleiding ‘attitudetraining’.
- Halve dag opleiding voor houding ‘omgaan met klanten’ binnen de voorziene voortgezette opleiding van chauffeurs in regie.
- Uitvoeren trammelantproject in 10 scholen in Antwerpen en in 10 scholen in Gent.
- Ingebruikname crisiscommunicatieplan.
- Installatie camerabewaking in 30 bus- en tramstations.

1.1.e Een kwalitatief openbaar vervoer

In 2006 en 2007 werden op verschillende locaties bijkomende real time borden geplaatst.

Antwerpen	Merksem Keizershoek	Operationeel
	Halewijnlaan Linkeroever	Operationeel
Oost-Vlaanderen	Sint-Niklaas Grote Markt	Operationeel
	Sint-Niklaas station	Operationeel
Vlaams-Brabant	Halle station	Voorziene realisatie april 2008
	Aarschot station	Voorziene realisatie oktober 2007
	Tienen station	Voorziene realisatie oktober 2007
	Brussel Noord	Operationeel
	Brussel Zuid	Operationeel
Limburg	Sint-Truiden station	Voorziene realisatie oktober 2007
West-Vlaanderen	Brugge 't zand	Voorziene realisatie oktober 2007
	Kortrijk station	Voorziene realisatie augustus 2007

De real time informatie zal verder worden voorzien op zoveel mogelijk haltes. Door de uitrusting van alle voertuigen met GPS, is real-time-informatie ter beschikking. Nieuwe technologie moet het mogelijk maken dat de plaatsing van deze informatieborden eenvoudiger en goedkoper wordt.

Alle haltes van De Lijn zullen worden uitgerust met de unieke informatie die voor op maat van de betrokken halte zal worden gemaakt: haltebord, haltenaam en dienstregelingstabel.

Ook de signalisatie op de voertuigen van De Lijn en in alle premetrostations in Antwerpen zullen worden verbeterd en vernieuwd.

De informatie bij omleidingen van bus- & tramlijnen zal ook worden verbeterd en vernieuwd: aankondigingen in pers en op de website, meer en betere informatie aan de afgeschafte en tijdelijke haltes, meer en betere informatie in de voertuigen.

1.1.f Stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan

Iedereen is op geregelde tijdstippen voetganger. Maatregelen die de voetganger ten goede komen zijn per definitie inclusief. Ook het gebruik van de fiets als goedkoop, milieuvriendelijk en gezond

vervoermiddel moet verder gepromoot en versterkt worden. Uit onderzoek blijkt dat de fiets nog een groot groeipotentieel heeft.¹¹

Realisaties 2006-2007

Sensibilisatie

De campagne “Mobiel4Real”, een interactieve mobiliteitscampagne voor en door jongeren, stond in 2007 in het teken van meer en veiliger fietsen. De nadruk lag vooral op de fietshelm. Het gebruik van de helm werd in grappige korte filmpjes, die werden uitgezonden op de jongerenzender TMF, in de kijker gezet.

In mei 2007 werd de jaarlijkse actie “Week van de Zachte Weggebruiker” onder de nieuwe naam “Heen-en-weer-week” georganiseerd. In 2007 lag de focus voornamelijk op alternatieven voor het individuele autogebruik bij het woon-werkverkeer. Hierbij was uiteraard aandacht voor het fietsgebruik en te voet gaan.

Tijdens de “Aardig-op-weg-week” (september 2007) lag de nadruk op het verkeersgedrag in de eigen woonbuurt. Bewoners werden opgeroepen om mee te werken aan oplossingen voor mobiliteitsproblemen in de buurt. Gemeenten werden aangemoedigd om de burgers te betrekken bij de voorbereiding en uitvoering van mobiliteitsmaatregelen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij was de nood aan ruimte voor voetgangers en fietsers in woonbuurten, stedelijke kernen en dorpskernen.

Fietsmanager

Op 15 maart 2007 trad de Vlaamse fietsmanager in dienst bij de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid. In eerste instantie volgt hij het engagement van de Vlaamse overheid op het gebied van investeringen in fietsinfrastructuur op. Daarnaast waakt hij over de consistentie en de kwaliteit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

De fietsmanager is het aanspreekpunt voor het functionele fietsbeleid. Om concrete problemen met fietsinfrastructuur te detecteren werkte hij een centraal meldpunt voor knelpunten op fietspaden uit. Dit meldpunt is operationeel sinds begin oktober.

De fietsmanager zit de Stuurgroep Fietsbeleid, het Vlaamse overlegorgaan voor het functionele fietsbeleid, voor. Deze stuurgroep kwam in 2007 vier maal samen.

Ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets

Het ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets (2002) vormt het richtsnoer voor het functionele fietsbeleid tot in 2010. Het werd door de fietsmanager gescreend om een stand van zaken van de realisaties op te maken en de prioritaire acties voor de periode 2007-2009 te bepalen.

Investeren in kwaliteitsvolle en comfortabele fietsvoorzieningen

In 2007 is de inhaaloperatie voor de aanleg van veilige fietspaden voortgezet zodat tegen 2016 binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Het gaat om fietsvoorzieningen langs gewest-, gemeente- en provinciewegen of –domeinen die belangrijk zijn voor woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer. Voor de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen werd eind vorig jaar op het budget 2006 (VIF363F6301) ongeveer 5 miljoen euro vastgelegd.

Een groot deel van de fietspaden langs gewestwegen werd aangelegd in het kader van de fietsmodules van het mobiliteitsconvenant. In 2007 was voor de toepassing van de modules 12 en 13 ruim 30 miljoen euro ter beschikking op het begrotingsartikel 363F6301 van het VIF. De herziene modules leggen duidelijk de prioriteit bij de aanleg van fietspaden op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

¹¹ Substitueerbaarheid van autoverplaatsingen door fietsverplaatsingen, ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, Brussel, 2005

Om belangrijke schakels van dit netwerk langs gemeentewegen sneller te kunnen realiseren, voorzag het “fietsfonds” in 2007 10 miljoen euro van het begrotingsartikel 363F6301 specifiek voor fietspaden. Met de vijf provincies werden uniforme overeenkomsten afgesloten die bepalen dat de provincie één euro bijpast voor elke euro die het gewest investeert. De gezamenlijke subsidie voor de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen, die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, bedraagt 80%.

Vademecum Fietsvoorzieningen

De nieuwe editie van het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt verder verspreid. De ontwerprichtlijnen worden toegepast op alle fietspaden die worden aangelegd langs het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Ondersteuning lokaal fietsbeleid

In mei 2007 vonden in de verschillende provincies “Infodagen Fietsbeleid” plaats. Lokale mandatarissen en gemeenteambtenaren werden geïnformeerd over de wijzigingen in het convenantbeleid en de mogelijkheden van het “fietsfonds”.

Functionele fietsverplaatsingen spelen zich vooral op het lokale niveau af. Het is belangrijk dat het fietsbeleid op gemeentelijk niveau concreet vorm krijgt en regelmatig wordt geëvalueerd. BYPAD (Bicycle Policy Audit) laat lokale overheden toe om de kwaliteit van hun fietsbeleid onder de loep te nemen door de zwakke en sterke punten van het huidige beleid te analyseren en door duidelijke aanwijzingen te geven in verband met toekomstige verbeteringen. De Vlaamse overheid treedt als co-financier op van de Vlaamse partners, tevens coördinator, van het door de Europese Commissie gesteunde BYPAD-project. Binnen het voorziene budget (146.363,05 € op het begrotingsartikel 369F1230 van het VIF, 2005) werd gevraagd om dit evaluatie-instrument zodanig te verfijnen dat het ook bruikbaar is voor de evaluatie van het fietsbeleid van kleinere steden en gemeenten. In 2007 startte een pilootproject in de gemeente Bornem waarvoor een module 15 in het kader van het mobiliteitsconvenant werd afgesloten. Een eerste resultaat van BYPAD in Bornem is dat de gemeente zich intensief op schoolvervoerplannen zal toeleggen.

Fietspunten

Nadat in 2005 en 2006 verschillende voorbeeldprojecten van fietsleasing (vooral langetermijnverhuur van fietsen aan studenten) werden ondersteund (Antwerpen, Gent, Aarschot) werden in de loop van 2007 zeven fietspunten geopend bij stations van de NMBS-Holding in Vlaanderen (Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Kortrijk, Mechelen en Brugge). De fietspunten worden gefinancierd met Vlaamse en federale middelen en combineren doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit met sociaaleconomische objectieven. De initiatiefnemers willen fietsende NMBS-klanten beter bedienen en meer mensen aansporen om met de fiets naar het station te komen. Het is de bedoeling om in de komende jaren ook in andere stations in Vlaanderen fietspunten op te starten.

Trage Wegen

Het opwaarderen van bestaande verbindingen, maar ook de aanleg van nieuwe ‘trage’ wegen zorgen voor kortere en veiligere verbindingen bij lokale verplaatsingen te voet of met de fiets, al dan niet aansluitend op een verplaatsing met het openbaar vervoer. Samen met de vzw Trage Wegen werd de laatste jaren al heel wat ervaring opgebouwd en tal van initiatieven opgestart. Belangrijk is dat de kennis verder wordt uitgebouwd en ook meer moeilijke vraagstukken, zoals vragen op juridisch vlak, gebruiksbeperkingen, inrichtingsconcepten gericht op comfort maar toch nog milieuvriendelijk, enz., worden beantwoord. Daarom werd de vzw Trage Wegen een nieuwe opdracht verleend voor de periode 2007-2008 voor een bedrag van 77.887,70 euro vastgelegd op het VIF-artikel 369F1230.

Binnen deze opdracht werd de dienstverlening verder uitgebouwd en werd de vzw Trage Wegen gevraagd een instrument uit te bouwen, dat de realisaties en inspanningen op het terrein in beeld kan

brengen. De teller, die in september is gelanceerd, geeft al aan hoeveel gemeenten actief bezig zijn met de opwaardering van trage wegen en hoeveel kilometer al beschikbaar is. Dit instrument biedt een eerste indicator die een bijdrage kan leveren in de monitoring van de beleidsdoelstelling “op naar 1000 km extra trage wegen”.

Meldpunt knelpunten fietspaden

Veilige en comfortabele fietspaden verhogen de aantrekkingskracht van de fiets. Aandacht voor het onderhoud en het herstel van de fietspaden speelt hierbij een belangrijke rol. Nadat de Fietzersbond, met de steun van de Vlaamse overheid, gedurende een aantal jaren een experimenteel meldpunt voor knelpunten op fietspaden heeft onderhouden, werd beslist het meldpunt onder te brengen bij de website www.mobielvlaanderen.be. Via het meldpunt kunnen abnormale situaties, die verband houden met de fietsinfrastructuur en die een gevaar inhouden voor fietsers, aan de wegbeheerder gesignaleerd worden. De meldingen die centraal via het meldpunt binnenkomen worden automatisch aan de bevoegde wegbeheerder (gewest, provincie, gemeente) overgemaakt, die verder verantwoordelijk is voor de behandeling. Voor de uitwerking en opstart van dit meldpunt werd een budget van 28.599,56 euro vastgelegd (op programma 63.40 basisallocatie 12.23, 2007). Het Meldpunt voor Knelpunten op Fietspaden (MKF) werd in oktober 2007 operationeel.

Voetgangersbeleid

Eind 2006 werd de aanzet gegeven om inhoud te geven aan een Vlaams voetgangersbeleid. Daartoe kregen de Voetgangersbeweging en de vzw Trage Wegen de opdracht om een aantal suggesties en aanbevelingen aan te reiken om het voetgangersbeleid verder te implementeren en uit te bouwen binnen het beleid van de Vlaamse overheid (12.370 euro, programma 63.40 basisallocatie 12.23, 2006).

Daarnaast werd aan de Voetgangersbeweging gevraagd om richtlijnen op te stellen voor het lokale voetgangersbeleid. Hierbij werden concrete aanbevelingen geformuleerd over de wijze waarop het luik ‘voetgangers’ in gemeentelijke mobiliteitsplannen kan ingevuld worden (5.200 euro, programma 63.40 basisallocatie 12.23, 2006). Tot slot ontving de Voetgangersbeweging, in het kader van de subsidiëring van mobiliteitsprojecten, een toelage voor het uitvoeren van een studie over de voetgangersvriendelijke inrichting van centrumgebieden (13.500 euro, programma 63.4, basisallocatie 33.0 van de begroting 2007).

Te realiseren 2007-2008

Sensibilisatie

De vernieuwde aanpak van de mobiliteitsweken – “heen-en-weer-week” en “aardig-op-weg-week” – wordt in 2008 verder gezet. In hoofdlijnen blijven de mobiliteitsweken, ook in de toekomst, campagnes om het grote publiek te sensibiliseren rond duurzame mobiliteit. Ze vestigen de aandacht op de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen en kaarten een ander mobiliteitsbeleid aan op diverse beleidsniveaus en bij actoren zoals werkgevers en scholen. De twee actieperiodes blijven behouden (respectievelijk mei en september).

- Week 1 wordt ook in 2008 thematisch georiënteerd. Er zal gewerkt worden met één thema en één of meerdere doelgroepen. De activiteiten worden rond het thema woon-werkverkeer gegroepeerd zodat de week inhoudelijk een duidelijke rode draad blijft hebben. Er zal daarbij voldoende aandacht zijn voor het te voet gaan en het fietsen naar en van het werk.
- Ook tijdens de tweede week in september, die nog concreet vorm moet krijgen, zal opnieuw aandacht worden besteed aan de voetgangers en de fietsers.

De verdere uitwerking en invulling van de beide weken zijn momenteel nog onderwerp van overleg.

Investeren in kwaliteitsvolle en comfortabele fietsvoorzieningen langs gewestwegen

Ook in 2008 zal verder worden geïnvesteerd in de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. In totaal wordt 59,2 miljoen euro voorzien voor de aanleg van fietspaden. Op het begrotingsartikel 363F63.01 van het VIF wordt 30 miljoen euro voorzien voor de modules 12 en 13.

Daarnaast voorziet de Vlaamse minister voor Openbare Werken 20 miljoen euro voor een verbeterde fietsinfrastructuur bij de herinrichting van gevaarlijke punten, bij de aanleg van doortochten, bij het ontwerp van kruispunten, enz.

Vademecums Fiets- en Voetgangersvoorzieningen

Ook in 2008 zal verder worden toegezien op de verspreiding en toepassing van de vademecums Fiets- en Voetgangersvoorzieningen. Deze vademecums dienen als richtlijn voor de eigen diensten van de Vlaamse overheid, maar vormen ook een belangrijke leidraad en inspiratiebron voor andere wegbeheerders. Fietsvoorzieningen op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk moeten beantwoorden aan de eisen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.

De versie van het Vademecum Fietsvoorzieningen op de website www.mobielvlaanderen.be wordt up-to-date gehouden (o.a. wijzigingen verkeersreglement) en verder aangevuld. Een hoofdstuk zal gewijd worden aan de objectivering van de staat van de fietspaden en het fietscomfort.

Het vademecum Voetgangersvoorzieningen zal worden geactualiseerd.

Ondersteuning en evaluatie van het lokale fietsbeleid

Op vraag van de Vlaamse overheid en in overleg met de gemeenten passen de provincies een methodiek toe om de ruimtelijke knelpunten op het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk verder op te lossen. De zeer specifieke, lokale situaties zorgen ervoor dat de realisatie van een kwaliteitsvolle en comfortabele fietsomgeving niet altijd noodzakelijk gepaard moet gaan met zware infrastructuurprojecten.

In samenwerking met de provincies zal een screening van het gemeentelijke fietsbeleid worden doorgevoerd. Een voorbereidende studie moet vervolgens duidelijk maken op welke wijze een netwerk van fietsvriendelijke gemeenten tot stand kan gebracht worden.

Voor een grondige audit van het lokale fietsbeleid wordt de BYPAD-methode aanbevolen.

Fietspunten

De ervaringen en resultaten van de Fietspunten zullen in 2008 worden opgevolgd, in samenwerking met het VOSEC (Vlaams Overleg Sociale Economie) dat een coördinator heeft aangesteld. Na evaluatie van de opgestarte Fietspunten wordt een uitbreiding met nieuwe Fietspunten overwogen in 2008. De evaluatie betreft zowel de doelstellingen op het gebied van tewerkstelling in de sociale economie, duurzame mobiliteit en economische leefbaarheid.

Trage Wegen

In 2008 zullen de inspanningen voor het ter beschikking stellen van informatie, kennis, praktijkgerichte ondersteuning verder worden uitgebreid door het opstellen van een krachtige webencyclopedie en de uitbouw van een algemeen toegankelijke bibliotheek en loket.

Daarnaast worden ook 3 belangrijke initiatieven gepland in functie van kennisgeneratie waarbij de specifieke wetenschappelijke en onderzoekswereld in binnen- en buitenland zal worden geconsulteerd om een fundamentele bijdrage te geven in belangrijke aandachtspunten:

- de natuur- én recreatieve kwaliteiten van onverharde wegen;
- (gebruiks-) recht op kleine wegen;
- het socialiserende belang van de mobiliteit op trage wegen met in het achterhoofd dat vooral kinderen en jongeren, maar ook de ouderen belangrijke gebruiksgroepen zijn.

Deze initiatieven moeten bijdragen in de verdere uitbouw en visie van het trage wegenbeleid in Vlaanderen.

Meldpunt knelpunten fietspaden

Het meldpunt wordt op basis van tussentijdse evaluaties verder uitgebouwd tot een gebruiksvriendelijke webapplicatie.

Ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets

Aan de hand van de screening van het ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets worden volgende prioritaire acties voor de periode 2007-2009 vooropgesteld:

- vaststellen en opvolgen van indicatoren om de beleidsmonitoring op punt te stellen;
- stimuleren van het lokale fietsbeleid door een screening van het gemeentelijke beleid en de oprichting van een netwerk van fietsvriendelijke gemeenten;
- garanderen van de kwaliteit van fietspaden (aandacht voor veiligheid en comfort).

De nadruk ligt op het stimuleren van het lokale fietsbeleid, in samenwerking met de provincies. De lokale dynamiek vormt de basis voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, via de modules 12 en 13 (mobiliteitsconvenant) en het Fietsfonds.

In het kader van de beleidsmonitoring moeten fietsbeleidsindicatoren worden opgesteld. Deze moeten duidelijk maken in welke richting het functionele fietsgebruik in Vlaanderen evolueert en hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid. Naast de realisaties op het vlak van fietsinfrastructuur moet het belang van de talrijke educatieve en sensibiliserende acties in kaart worden gebracht.

De kwaliteit en het comfort van de fietsinfrastructuur vormt een belangrijk aandachtspunt. Het meldpunt fietspaden wordt verder uitgebouwd en de inspanningen van het Agentschap Wegen en Verkeer, om de staat van de fietspaden te inventariseren enerzijds, en de comfortmetingen van de Fietsersbond en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw anderzijds, moeten op elkaar worden afgestemd.

Fietsbeleid in beeld

De inhaaloperatie van de Vlaamse overheid betreffende functioneel fietsbeleid boekt resultaten, die ook internationale belangstelling wekken. Er wordt gestreefd naar een jaarlijkse rapportage van de resultaten van het beleid. In 2008 wordt een bilan opgemaakt van de geleverde inspanningen op de verschillende beleidsniveaus. Dit verslag wordt voorgesteld op een Fietscongres dat in samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde wordt georganiseerd.

Bicycity 2008/ Velo-city 2009

Met een actievare inbreng uit Vlaanderen wordt getracht het succes van Bicycity 2007 in 2008 te vergroten. Het is de bedoeling dat deze fietsmanifestatie fietsers uit alle windstreken naar Brussel aantrekt, waar vervolgens een fietsfeest plaatsheeft.

In 2008 vinden tevens de voorbereidingen plaats voor Velo-city 2009, een internationale fietsconferentie die voor de eerste maal België (Brussel) aandoet. Het Vlaamse fietsbeleid verdient op dit internationale forum een prominente plaats.

Voetgangersbeleid

Omdat het voetgangersbeleid vooral op het lokale niveau gevoerd wordt, ondersteunt de Vlaamse overheid vooral projecten die tot doel hebben het gemeentelijke voetgangersbeleid te versterken. In dat perspectief zullen in 2008 volgende initiatieven worden genomen:

- de toepassing van het STOP – principe in het woon – schoolverkeer zal worden gestimuleerd via “projecten duurzaam naar school voor het basisonderwijs”. (zie deel 1.2);
- in de tweede (en volgende) generaties mobiliteitsplannen zullen de gemeenten worden gestimuleerd om ook dieper in te gaan op het lokale voetgangersbeleid (zie deel 6.1);
- de Voetgangersbeweging en de Fietsersbond zullen een reeks van scripts (vragen en antwoorden) over voetgangers en fietsers uitwerken die gebruikt kunnen worden in de front-office van de provinciale mobiliteitspunten;
- de actualisatie van het vademecum Voetgangersvoorzieningen zal worden opgestart;
- er zal een toetsingsinstrument worden ontwikkeld om het “Design for All”- principe in te bedden in het ontwerpproces van wegeninfrastructuur;

1.1.g Stimuleren en uitbouwen van nieuwe vormen van collectief en duurzaam vervoer

Realisaties 2006-2007

Autodelen

‘Cambio autodelen’, het partnerschap tussen De Lijn, Taxistop, de MIVB en VTB-VAB, werd met succes verder uitgebreid. Na de start in Gent en Brugge is ook in Leuven, Mechelen, Hasselt en Antwerpen ‘Cambio autodelen’ geïntroduceerd. In maart 2006 werd ook Kortrijk toegevoegd aan de lijst. Op 15 februari 2007 mocht ‘Cambio autodelen’ Vlaanderen trouwens de duizendste klant verwelkomen.

Verder heeft ‘Cambio autodelen’ Vlaanderen zich ingeschreven in twee consortia die in het kader van een Civitas plus project de introductie van één of meer hybride stadswagens voorziet in Gent en Hasselt.

De opdracht die startte in april 2006 om het concept van particulier autodelen te promoten (uitgevoerd door de vzw Autopia) heeft ertoe geleid dat in de periode mei 2006-mei 2007 een 30-tal nieuwe particuliere autodeelgroepen werden gevormd. In totaal waren er op dat ogenblik een 70-tal particuliere autodeelgroepen met ongeveer 300 leden. Tevens werd een bijkomend contract afgesloten om deze promotie nog verder uit te bouwen.

Carpoolen

Het voorbije parlementaire jaar heeft De Lijn ervoor gezorgd dat de toegang voor Vlaamse bedrijven tot de Carpoolbank gratis is gebleven. Niettemin blijft carpoolen als verplaatsingswijze relatief marginaal. Daarom werd in de lente van 2007 gestart met een onderzoek om na te gaan welke factoren belangrijke hinderpalen zijn voor een verdere ontwikkeling van het carpoolen. Dit onderzoek zal in het najaar van 2007 afgerond zijn.

Van 27 augustus tot 23 september 2007 stond de Excuus-campagne in het teken van de promotie van carpoolen.

Taxi en verhuurvoertuigen met bestuurder (voertuigen tot 8+1)

Er werd onderzocht welke bepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en van het besluit van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder verbeterd of vereenvoudigd zouden kunnen worden.

Eveneens werden de aanvraagformulieren voor de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder vereenvoudigd. Deze hebben het kwaliteitslabel verkregen.

Daarnaast worden de gemeentebesturen en de (kandidaat-)exploitanten geholpen via een helpdesk (telefoon en e-mail) indien er zich problemen stellen met deze regelgeving.

Verder werden de nodige middelen ter beschikking gesteld om van start te gaan met de realisatie van het programma Centaurus. Dit is het communicatieplatform voor taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder en dat ten dienste staat van de gemeentebesturen, de provinciegouverneurs, de federale overheid, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de Vlaamse overheid. Dit is administratief volledig voorbereid.

Ten slotte werd de problematiek betreffende de ijking van taxameters verder uitgediept. Dit zal ook leiden tot een aanpassing van het besluit van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.

Te realiseren 2007-2008

Autodelen

Voor de periode 2007-2008 wil ‘Cambio autodelen’ vooral inzetten op de uitbreiding van het aanbod binnen de bestaande projecten. Er is echter ook onderzoek voorzien naar de introductie van autodelen via Cambio in Oostende.

Op basis contract dat in 2007 werd afgesloten zal de promotie van het particulier autodelen verder gezet worden. Autopia zal in een aantal steden en gemeenten een informatiecampagne opstarten rond de mogelijkheden van autodelen. Er zal in die optiek contact genomen worden met de steden Brugge, Diksmuide, Ieper, Kortrijk, Oostende, Roeselare, Tielt, Veurne, Dendermonde, Eeklo, Sint-Niklaas, Oudenaarde, Aalst, Halle, Vilvoorde, Maaseik, Tongeren, Hasselt en Brussel. Voor Gent, Mechelen en Antwerpen worden de deelgemeenten gekozen waar nog geen autodeelgroepen actief zijn.

Aangezien autodelen (zowel particulier als georganiseerd) in de provincies West-Vlaanderen en Limburg nog weinig gekend is, zal Autopia in de periode 2007-2008 in deze provincies een inhaalbeweging maken.

In gemeenten waar autodelen al bestaat, zal het systeem verder worden uitgebreid. Autopia zal met de desbetreffende gemeenten en steden structurele afspraken maken voor wat betreft het opnemen van autodelen in het gemeentelijke parkeerbeleid. Het voorzien van aangepaste parkeerkaarten voor autodelers en het voorzien van een aantal vaste parkeerplaatsen voor particuliere autodeelgroepen zijn daarbij belangrijke speerpunten. In dat kader zal Autopia alvast overleg hebben met Gent, Antwerpen, Aalst, Hasselt, Anderlecht, Brussel, Halle, Lint, Molenbeek en Nijlen.

In de periode 2007-2008 zal Autopia de begeleiding en ondersteuning voorzien voor opstartende autodeelgroepen.

Taxi en verhuurvoertuigen met bestuurder (voertuigen tot 8+1)

Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, zullen als volgt gewijzigd worden:

- Het personenvervoer dat aan kostprijs rijdt, uitsluiten van de vergunningsplicht zoals mindermobiel-centrales, sociaal vervoer dat aangeboden wordt door OCMW's, e.d.;
- De politierechtbanken bevoegd maken in plaats van de correctionele rechtbanken;
- De inbeslagneming van de voertuigen terug opnemen in de regelgeving;
- Het belastingssysteem vereenvoudigen en harmoniseren;
- Het aanpassen van het tarievensysteem ten gevolge van de omzetting naar Belgisch recht van de Europese richtlijn op het gebied van meetinstrumenten.

1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen

Realisaties 2006-2007

Pilootprojecten netoverschrijdend leerlingenvervoer basisonderwijs

In negen gemeenten is in september 2006 het pilootproject 'gratis netoverstijgend leerlingenvervoer in het basisonderwijs, in het kader van het STOP- principe' opgestart (looptijd 3 jaar).

Dit project omvat de organisatie van woon-schoolvervoer en/of intern vervoer (vervoer naar zwembad, bibliotheek, ...):

- woon-schoolvervoer en intern vervoer: Blankenberge, Waasmunster, Asse, Rotselaar, Hemiksem, Bekkevoort en Oostende;
- intern vervoer: Mechelen en Herentals.

Voor alle gemeenten samen werd een bedrag van 836.000 euro voorzien voor het schooljaar 2006-2007. Er werd met deze gemeenten een protocol afgesloten dat tot tweemaal toe kan verlengd worden, telkens voor één schooljaar.

De negen pilootprojecten werden in het voorjaar van 2007 geëvalueerd. Uit de evaluatie blijkt dat er wel degelijk meer leerlingen gebruik maken van het leerlingenvervoer (busvervoer). Daarbij wordt eveneens vastgesteld dat het aandeel privé-vervoer in het woon-schoolverkeer overall lichtjes afneemt (m.u.v. één gemeente).

Uit de evaluatie van de projecten tijdens het schooljaar 2006-2007 blijkt echter ook dat met het huidige kader onvoldoende duurzame woon-schoolverplaatsingen worden gerealiseerd: de focus lag te veel op het leerlingenvervoer en te weinig op stappen en trappen.

Er was m.a.w. een bijsturing van het kader nodig. Daarom werd er in 2007 geen nieuwe oproep gelanceerd, maar werden de besprekingen in functie van een aanpassing van het kader opgestart.

Inmiddels wordt er gewerkt aan het nieuwe kader voor de toekomstige projecten, dat gekenmerkt zal worden door een duidelijke accentverschuiving: er wordt niet langer gesproken van “projecten netoverschrijdend leerlingenvervoer voor het basisonderwijs”, maar van “projecten duurzaam naar school voor het basisonderwijs”. Klemtoon ligt hierbij op zich milieubewust, gezond en veilig naar school verplaatsen. Ook komt er een kentering in de financiering. Deze was eerst enkel gericht op het leerlingenvervoer per bus. In het nieuwe concept zal bekeken worden om concrete maatregelen te nemen in functie van het bevorderen van stappen en trappen.

Wijziging regelgeving buitengewoon onderwijs/proeftuinproject Oost Vlaams-Brabant

In het najaar van 2006 werd voor de regio Oost Vlaams-Brabant gestart met een theoretische oefening rond een mogelijke herstructurering van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Deze oefening werd door De Lijn, het Departement Onderwijs, de onderwijskoepels en de betrokken scholen buitengewoon onderwijs in juni 2007 afgerond.

Het doel van deze oefening was om samen met de koepels en de scholen van de betrokken regio de verschillende problematieken te analyseren en tot verbeterpunten te komen, die door alle partners worden gedragen. De voorgestelde oplossingen moesten leiden tot vermindering van de “ritduurtijden” en dit met transparante en duidelijke regels voor scholen en ouders. De zorgvraag voor het kind moet daarbij centraal staan.

Op (middel)lange termijn moeten er duidelijk afgebakende ophaalzones voor iedere school, ieder type, iedere opleidingsvorm komen. Daarom vallen deze ophaalgebieden ook het best samen met de grenzen van fusiegemeenten of waar nodig deelgemeenten. Het per leerling telkens weer moeten berekenen van de afstand tussen woonplaats en school kan in dergelijk systeem wegvallen. Het uittekenen van deze ophaalgebieden moet gebeuren in samenspraak met de scholen en De Lijn. Tegelijkertijd moet binnen zo een ophaalgebied ook een redelijke verplaatsingstijd kunnen gegarandeerd worden. Het streefdoel op termijn is hier maximaal drie uur per dag.

Ritduur vermindering buitengewoon onderwijs

Een belangrijke maatregel die volop in uitvoering is sinds 2006 is de inperking van de ritduur van de busritten. Momenteel zijn er nog heel wat ritten waarvan de ritduur onaanvaardbaar lang is.

In 2006 werden bij de begrotingscontrole bijkomende middelen bekomen om een eerste reeks van kwaliteitsverbeteringen door te kunnen voeren. Er werd een groeipad ontwikkeld waarbij in 2006, 2007 en 2008 respectievelijk 661.000 euro, 3,38 miljoen euro en 5,6 miljoen euro zal worden voorzien voor de reductie van de ritduur. De ter beschikking gestelde middelen laten toe om tegen 1 januari 2008 alle ritten met een verplaatsingstijd van 4 uur (240 minuten) of meer per dag te reduceren. Het betreft in totaal 173 ritten (12,96% van het totale aantal ritten), die op een gefaseerde manier zullen ontdebeld worden volgens een meerjarenplan.

De drie momenten waarop al nieuwe ritten werden ingevoegd, zijn:

- 1 september 2006: 51 ritten;
- 1 januari 2007: 36 ritten;
- 1 september 2007: 43 ritten.

Het is echter verantwoord om nog een verdere verkorting van de rittijden na te streven. Via de begrotingscontrole 2007 werden opnieuw bijkomende middelen ter beschikking gesteld, waarmee een tweede reeks van ritduurvermindering kan gerealiseerd worden. Ditmaal worden de ritten met een verplaatsingstijd groter of gelijk aan 220 min per dag en kleiner dan 240 minuten per dag aangepakt. Ook hier wordt gewerkt met een groeipad waarbij in 2007, 2008 en 2009 respectievelijk 165.000 euro, 1,6 miljoen euro en 2,79 miljoen euro wordt voorzien.

Het betreft in totaal 147 ritten of 10,48% van het aanbod. Ook deze ritten zullen op een gefaseerde manier worden aangepakt. In eerste instantie op de ritten die in de loop van dit jaar nog voor verkorting in aanmerking kwamen. Later wordt dit uitgebreid naar de overige ritten met een langere duur. Er zal bij dit tweede programma van ritduurvermindering m.a.w. ook een afstemming gebeuren

met de ritduurbepanking die op dit moment wordt doorgevoerd voor de ritten met een verplaatsingstijd van 240 minuten of meer per dag.

Te realiseren 2007-2008

Pilootprojecten duurzaam naar school voor het basisonderwijs

Klemtoon ligt hierbij op milieubewuste, gezonde en veilige schoolverplaatsingen. In de nieuwe projectformule zullen in de eerste plaats middelen voorzien worden om het stappen en trappen te bevorderen. Het kader en de te volgen werkwijze worden in de loop van het najaar 2007 verder verfijnd. Voor eind december 2007 zal het nieuwe concept gelanceerd worden, gevolgd door een oproep aan de gemeenten. In de begroting 2008 van het Departement Onderwijs is 2,4 miljoen euro ingeschreven.

De focus zal, zoals eerder gesteld, liggen op de maatregelen in functie van stappen en trappen. Het leerlingenvervoer zal optioneel kunnen gerealiseerd worden, mits er vooraf een onderzoek gebeurt naar de noodzaak en de meerwaarde ervan.

Nieuwe projecten zullen opgestart worden in september 2008.

Wijziging regelgeving buitengewoon onderwijs/proeftuinproject Oost Vlaams Brabant

In de periode 2007-2008 worden de principes, die vastgelegd werden in het proeftuinproject Oost Vlaams-Brabant voor Vlaanderen (met als doel te komen tot duidelijk afgebakende ophaalzones voor iedere school, ieder type leerling en iedere opleidingsvorm) verder uitgewerkt en verfijnd.

Deze regeling moet ook naar ouders toe helder kunnen worden gecommuniceerd, zodat de school en de ouders vóór de inschrijving weten wat de mogelijkheden zijn op het vlak van leerlingenvervoer. Hiervoor wordt gewerkt aan een webapplicatie die ouders, scholen, leerlingen, het departement en De Lijn toelaat om in één oogopslag te zien of een leerling al dan niet rechthebbend is voor een vervoer van en naar school (dit vervoer kan gebeuren via openbaar vervoer, individueel vervoer of collectief vervoer). Deze webapplicatie wordt in de periode 2007-2008 uitgewerkt, zodat deze vanaf september 2008 (nieuwe schooljaar) stapsgewijs kan geïmplementeerd worden.

Op basis van de bevindingen uit het proeftuinproject zal ook de nieuwe regelgeving, en de daarop afgestemde vervoersorganisatie door De Lijn, in september 2008 stapsgewijs geïntroduceerd worden.

Ritduur vermindering buitengewoon onderwijs

Op 1 januari 2008 worden vanuit de beide programma's voor ritduurvermindering samen 54 extra ritten voorzien. Op 1 september 2008 worden 52 extra ritten voorzien.

Vanuit de begroting van 2008 zullen voor de jaren 2008 en 2009 telkens 1,1 miljoen euro extra middelen besteed worden voor het verder terugdringen van de ritduur tot maximum 180 minuten per dag.

HOOFDSTUK 2 VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN

Sinds het witboek van de Europese Commissie hebben alle EU-lidstaten zich ertoe verbonden om het aantal verkeersdoden tegen 2010 met 50 % te doen dalen. Deze doelstelling is ook opgenomen in het Vlaamse regeerakkoord.

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen werden volgende concrete doelstellingen m.b.t. verkeersveiligheid geformuleerd:

“Een operationele vertaling van de hoger geformuleerde ambities, namelijk de Vlaamse achterstand tegen 2010 m.b.t. verkeersveiligheid t.a.v. de Europese koplopers tot de helft terug te brengen, rekening houdend met de ambities die deze landen zelf t.a.v. de ontwikkeling van hun verkeersveiligheid stellen, betekent bijgevolg concreet:

- *Maximaal nog 375 doden en dodelijk gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% t.o.v. 1999*
- *Maximaal nog 3.250 zwaar gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% t.o.v. 1999*

Aanvullend worden nog volgende doelstellingen gesteld:

- *Maximaal nog 55 doden en dodelijk gewonden per 1.000.000 jongeren onder de 26 jaar i.p.v. 143,5 in 1999*
- *Maximaal nog 57 licht gewonden per 100 miljoen voertuigkilometer i.p.v. 78,4 in 1999*

De Vlaamse Regering heeft al verschillende stappen ondernomen om tegen 2010 het aantal verkeersdoden met 50 % te doen dalen. De cijfers van de laatste 10 jaar tonen aan dat Vlaanderen op koers zit. Maatregelen zoals de verhoogde pakkans via verhoogd politietoezicht, het plaatsen van onbemande camera's, aangepaste verkeersboetes, infrastructurele verbeteringen met onder meer het wegwerken van zwarte punten en doorgedreven sensibilisatie en communicatiecampagnes hebben gezorgd voor een verhoogd maatschappelijk bewustzijn ten aanzien van verkeersveiligheid. Met resultaat: sinds 1999 daalt het aantal verkeersslachtoffers continu.

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Teneinde de sterk dalende trend van de periode 1999-2004 te hernemen, werd in de loop van 2007 een Verkeersveiligheidsplan opgesteld. Het voorstel van Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is een beleidsplan dat een kader uitstippelt voor het te voeren verkeersveiligheidsbeleid op Vlaams niveau in de volgende jaren. Het plan moet toelaten om de Vlaamse bijdrage te realiseren aan de doelstelling van de Staten-Generaal 2007, nl. minder dan 500 verkeersslachtoffers tegen 2015 te halen. Bij de opmaak van dit plan werd meer specifiek vertrokken van een probleemanalyse van de heersende fenomenen en factoren van verkeersonveiligheid in Vlaanderen. Als vervolgstap op de probleemanalyse en uitgaande van de waargenomen evoluties en probleempunten werd een geactualiseerde beleidsvisie op de verkeersveiligheid in Vlaanderen ontwikkeld en werd een maatregelenpakket voorgesteld.

Op basis van hun inhoudelijke overeenkomsten werden de maatregelen zoals geformuleerd in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen gegroepeerd in zes maatregelengroepen:

1. Opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer.
2. Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag.
3. Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening.
4. Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader.
5. Aandacht voor bijzondere doelgroepen.
6. Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid.

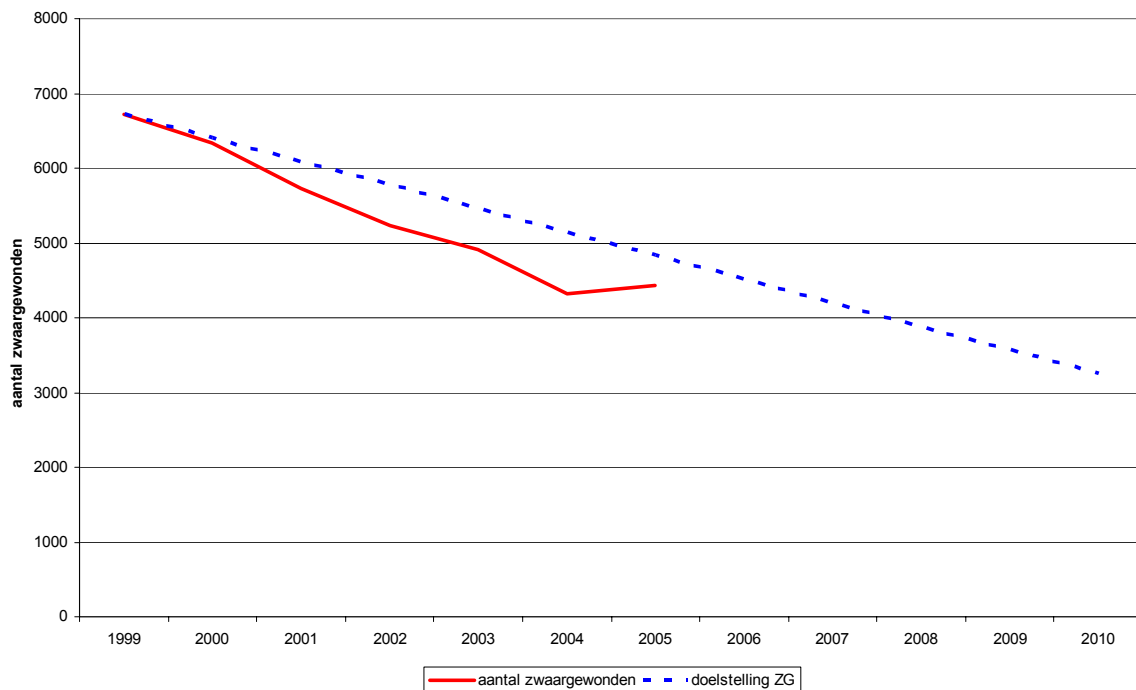
Tijdens de opmaak van het voorstel van verkeersveiligheidsplan werd het Vlaams Forum Verkeersveiligheid geraadpleegd met als onderliggende bedoeling een zo groot mogelijk draagvlak te verkrijgen voor de voorgestelde maatregelen.

Het verkeersveiligheidsplan zal na goedkeuring in de regering ter bespreking worden voorgelegd aan het parlement. Voor de uitvoering van dit verkeersveiligheidsplan is een belangrijk nieuw budget voorzien in 2008, met name 4,446 miljoen euro.

Figuur 1: Evolutie verkeersdoden – Vlaanderen – 1999-2005 t.o.v. doelstelling mobiliteitsplan

Fout! Ongeldige koppeling.

Bron: (MVG, 2001; NIS, 2006), verwerking Uhasselt-IMOB.

Figuur 2: Evolutie zwaargewonden– Vlaanderen – 1999-2005 t.o.v. doelstelling mobiliteitsplan

Bron: (MVG, 2001; NIS, 2006), verwerking UHasselt-IMOB.

Figuur 3: Evolutie aantal verkeersdoden – 26 j per miljoen inwoners - Vlaanderen

Fout! Ongeldige koppeling. Bron: (MVG, 2001; NIS, 2006; Studiedienst, 2006), verwerking UHasselt-IMOB

Figuur 4: Evolutie aantal lichtgewonden per 100 miljoen voertuigkilometer - Vlaanderen

Fout! Ongeldige koppeling. Bron: (MVG, 2001; Studiedienst, 2006), verwerking UHasselt-IMOB

2.1 Verkeersveiligheid: de 3 E's

Om de voorwaarden voor een veilig verkeer duurzaam te verbeteren, wordt geïnvesteerd in drie beïnvloedende factoren:

- de sensibilisatie van de weggebruiker ('education');
- de vormgeving van de verkeersomgeving ('engineering');
- de handhaving en controle van de regelgeving ('enforcement').

2.1.a Education

Adequate kennis en beheerste vaardigheden enerzijds en een verkeersveilige houding waarbij ook solidariteit in het verkeer (hoffelijkheid, defensief rijden) van belang is anderzijds, kunnen bijdragen tot een aangepast verkeers- en mobiliteitsgedrag.

Het is dus noodzakelijk de verkeersdeelnemers te informeren, hen de nodige vaardigheden aan te leren en hen te sensibiliseren. Er werd het voorbije jaar dan ook zoals steeds bijzondere aandacht besteed aan permanente vorming, bijscholing en educatie op maat van de specifieke doelgroepen.

Veilig verkeersgedrag van *jongeren* is hierbij een fundamentele doelstelling. De verplaatsing van en naar school is de beste invalshoek tot verkeerseducatie. Leerlingen komen in het verkeer allerlei situaties tegen. Hoe ze zich daar het best gedragen, is niet evident. En veel ‘leergeld’ kunnen we hen niet gunnen. Daarvoor zijn de risico’s te groot. De dagelijkse verkeersrealiteit van de leerlingen is een prima aanknopingspunt.

De Stuurgroep onderwijs van de VSV en de Vlaamse overheid hebben de voorbije jaren in samenwerking met haar partners educatief materiaal en vormingen voor het onderwijs gerealiseerd. Dit educatief materiaal blijft ter beschikking en wordt voortdurend up-to-date gehouden.

Realisaties 2006-2007

De Vlaamse Stichting heeft al een ruime ervaring in het uitwerken en ondersteunen van allerlei handleidingen en projecten.

Voor het **Basisonderwijs** zijn er programma’s uitgewerkt zoals: “Op vier drie twee wielen”, “FietsIEfieTS”, “Met de klas de straat op”, “Van verkeersdag tot verkeersweek”, “Meester, mag ik op de bel duwen?”, “Het educatief schoolvervoerplan”, de “verkeersbrevetten, **het project verkeersouders met het Startboek Verkeersouders**, de Mobibuzz, hun nieuwsbrief, de affichecampagne “veilig naar school” met de spandoeken en de nascholing voor leerkrachten

De nieuwe initiatieven waren:

- De video/DVD **Kinderen hebben eigen spelregels** probeert duidelijk te maken hoe kinderen het verkeer ervaren en hoe volwassenen hierop preventief kunnen reageren. Met de film (duur: 13 min.) kan de school tijdens een ouderavond of een infomoment over verkeer en mobiliteit aan de ouders aandacht vragen voor het specifieke verkeersgedrag van kinderen. De film roept ouders op om nadrukkelijker rekening te houden met kinderen in het verkeer.
- **Begeleidingen.** De VSV biedt begeleidingen aan op maat van de school of de gemeente bijvoorbeeld fietspooling, schoolvervoerplannen, schoolbereikbaarheidskaarten, praktijkgerichte verkeers- en mobiliteitseducatie,... Deze begeleidingen worden gegeven volgens het principe ‘teach the teacher’ en zijn dus enkel voor groepen van leerkrachten, verkeersouders, politie,...
- **Van meestapper tot superstapper** is een handleiding voor voetgangersvaardigheidstraining van kinderen. Van eenvoudige stapspelletjes leer je de overgang maken naar training van verkeersgedrag en ten slotte naar training in het echte verkeer.

Het educatief aanbod voor het **secundair onderwijs** is momenteel beperkter. Zo waren er al volgende projecten: “Met alle voeten op de grond”, “Zelfevaluatiedocument verkeers- en mobiliteitseducatie”, “Verkeers- en mobiliteitseducatie, ook in uw klas?”, “Op automatische piloot”, “Leerlingen aan het stuur”, “Met het openbaar vervoer op stadsverkenning”, het bromfietsproject, verkeersgetuigen

De nieuwe initiatieven waren:

- **Het verkeer dat zijn wij!** (coproductie VSV-BIVV) educatieve video over de mobiliteitsproblematiek en een betere vervoerswijzekeuze.
- **Je brommer, je leven.** (coproductie VSV-BIVV) educatieve video met drie lesmodules over veilig en verantwoord bromfietsen.
- **Handleiding verkeerscoaches.** Een handboek voor leerlingen, leerkrachten van de derde graad secundair onderwijs en politiezones om verkeerscoaches (leerlingen die mee instaan voor de verkeersveiligheid) te introduceren in de school.
- **Croescontrole.** Een lessenspakket verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) op cd-rom voor de derde graad van secundair onderwijs in verband met weekendongevallen.

- **Onderzoek voor een betere implementatie van verkeerslessen**

De aanbevelingen van dit onderzoek zijn:

- Verkeers- en mobiliteitseducatie moeten resultaatgebonden worden, dus niet langer vrijblijvend.
- Er moet professionele ondersteuning komen bij het begin van elk leerproces.
- Het trainen van verkeersvaardigheden, verkeersinzichten en houding moet continu gebeuren.

- **Cd-rompakket De Bank op!**

In Vlaanderen worden sinds enkele jaren verkeersklassen georganiseerd. Een verkeersklas is een alternatieve sanctie voor jongeren in de vorm van een verkeersles. Jongeren worden aangezet om na te denken over hun verkeersgedrag. Ze leren inzien dat zij ook in het verkeer hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Door de organisatie van verkeersklassen kan de lokale politie jongeren op een positieve manier benaderen en hen leren hoe ze zich correct moeten gedragen in het verkeer.

Sommige politiezones organiseren al verschillende jaren verkeersklassen. Telkens wordt er gekozen voor een aanpak die geënt is op de lokale verkeerssituatie. Op de cd-rom staan praktijkvoorbeelden van de politiezones van Gent, Aalst en Turnhout.

Voor het grote publiek zijn er de jaarlijks weerkerende initiatieven:

- De affichecampagnes langs snelwegen. In 2007 kwamen volgende thema's aan bod: veilig inhalen, verantwoord rijgedrag bij wegenwerken, woon-werkverkeer, afzetten van de motor bij een korte stop, carpoolen en afstand houden. Sinds 2006 worden de thema's voorgesteld onder de noemer "wat is uw excuus".
- De organisatie van de jaarlijkse mobiliteitscampagnes door Komimo opgesplitst in twee campagneweken de "Heen-en-weer-week" van 7 tot 13 mei en in het najaar (van 15 tot en met 23 september) de "aardig-op-weg-week".

In 2007 werden de toegekende middelen aan Komimo voor de organisatie van deze weken verhoogd tot 258.000 euro. De vzw heeft sinds 2006 ook twee nieuwe ledenpartners, namelijk de vzw Trage wegen en de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen. Het is de bedoeling om de rol van Komimo als een echte koepelbeweging binnen de mobiliteitssector te versterken, vergelijkbaar met de rol van de Bond Beter Leefmilieu in de milieusector. Dit vergt echter de nodige inspanningen, zowel inhoudelijk vanwege de koepel als op ondersteunend vlak door de Vlaamse overheid.

Verkeerswaaier

In samenwerking met het Levenslijn Kinderfonds werd een grote sensibilisatiecampagne georganiseerd. Deze stond in het teken van meer en veilig fietsen. Het project 'Verkeerswaaier' moedigde kleine verenigingen of particulieren aan om kleinschalige verkeersveiligheidsinitiatieven op te zetten in de eigen buurt of met een vereniging.

Te realiseren 2007-2008

Specifieke onderwijsprojecten

- **Educatief congres**

Sinds 2005 organiseert de VSV jaarlijks een educatief congres voor politiezones, ambtenaren en het onderwijs. Op het congres worden nieuwe realisaties op vlak van verkeers- en mobiliteitseducatie voorgesteld. In een aantal themasessies worden goede voorbeelden gedemonstreerd. Hierin tonen zowel de politie, de gemeente als de scholen een aantal inspirerende voorbeelden die de verkeersveiligheid en verkeersvaardigheid bevorderen. In 2008 zal het educatief congres gericht zijn naar het secundair onderwijs.

- **Bromfietsproject**

Momenteel wordt een proefproject voor het aanleren van theoretische kennis en praktische vaardigheden voor bromfietsgebruik voorbereid. Dat zal lopen tijdens het schooljaar 2007-2008. Het proefproject wordt uitgetest in vijf politiezones. Het is de bedoeling om

verschillende opleidingsmogelijkheden en werkvormen uit te proberen met het oog op een permanent aanbod.

- **Eindterm 12** omschrijft concreet dat de leerlingen de kennis moeten verwerven die moet volstaan als voorbereiding op het theoretisch rijexamen categorie B. Een stuurgroep in overleg met de onderwijskoepels en de Dienst voor Onderwijsontwikkeling is momenteel **een actieplan verkeers- en mobiliteitseducatie** aan het uitwerken. De bedoeling is om tot een verticale leerlijn te komen waarbij verkeer en mobiliteit de hele schoolloopbaan aan bod komt. Sinds 1 september 2006 is de aandacht voor deze problematiek namelijk nog belangrijker geworden. Door de hervorming in de rijopleiding krijgen jongeren al vanaf hun 17^{de} de kans om te starten met de rijopleiding. Zeventienjarigen zitten in de derde graad van het secundair onderwijs. Deze toekomstige autobestuurders moeten een kwaliteitsvolle praktijkgerichte opleiding kunnen krijgen. Er zal in overleg met alle betrokkenen gezocht worden naar een aanvaardbare en haalbare rol voor de secundaire scholen. Er wordt nagegaan in hoeverre de theoretische (zie eindterm 12) en attitude vorming door de school kan gebeuren, welke samenwerkingsverbanden met politie en / of preventiedienst en rijschool- en instructeurs er mogelijk zijn.
- **Rijbewijs in het secundair onderwijs**
Met ‘rijbewijs op School’ doet de VSV een voorstel waarmee op korte termijn eindterm 12 kan worden gerealiseerd. Het project zal worden uitgevoerd in samenwerking met de rij scholen en GOCA. Gezien het hoge aandeel jongeren dat betrokken raakt in verkeersongevallen, is een versterking van de verkeersveiligheidseducatie in het secundair onderwijs een aandachtspunt.
Daarmee heb ik een aanzet gegeven tot een gratis theoretisch rijbewijs en rijexamen in school voor 17-18-jarigen. In eerste instantie worden zo scholen geselecteerd in het kader van een proefproject.
- **Verkeersgetuigen**
Het is de bedoeling om dit project, dat de voorbije schooljaren in de Provincie Limburg liep, te veralgemenen voor toepassing in het secundair onderwijs in gans Vlaanderen. Er wordt hierbij gestreefd naar samenwerking met de provinciebesturen. Aan de geïnteresseerde provincie(s) kan via een systeem van co-financiering de opstart van het ‘Verkeersgetuigen’-project ondersteund worden.
- **Inventaris educatief materiaal secundair onderwijs.**
Een overzicht van het bestaande educatief materiaal in Vlaanderen wordt opgemaakt door de VSV, opgesplitst per item, onderwijsvorm, leerjaar en leergebied (vakken of vakoverschrijdende thema’s) en zal aangeboden worden in een gedrukte gids en later ook via een internettoepassing.
- **On the road**
‘On the road’ is voorzien als een aanvullende opleiding van een halve dag. De cursus richt zich tot jongeren die net het rijbewijs behaalden (18-24-jarigen) en vindt plaats op vrijwillige basis. Het project is een samenwerking van de VSV met VTB-VAB. De lessen worden gegeven door gebrevetteerde rij schoolinstructeurs. Een streefdoel is ook om deelnemers van deze opleiding te laten genieten van korting bij het afsluiten van een autoverzekering. Het potentieel van deze maatregel huist dan ook vooral in het reduceren van deze oververtegenwoordiging in de ongevallendata door een opleidingsmethode die verder gaat dan de traditionele rijopleidingen.

Affichecampagnes

In samenwerking met mijn collega bevoegd voor Openbare Werken worden opnieuw zes affichecampagnes langs de snelwegen en de belangrijkste gewestwegen gevoerd. Volgende thema’s zullen aan bod komen: correct invoegen, coördinatiepunt wegenwerken, “heen-en-weer-week”, zwerfvuil, “aardig-op-weg-week”. Voor de laatste affichecampagne moet het thema nog bepaald worden.

Gordelcampagne

Indien de gordeldracht voorin en achterin met 20 procentpunten toeneemt tot respectievelijk 80 % en 60 %, dan bedraagt de jaarlijkse veiligheidswinst: 127 verkeersdoden minder (-8,5 %), 721 ernstig gewonden minder (-8,1 %) en 5.059 lichtgewonden minder (-9 %).

Dat lijken ons voldoende ernstige redenen om in het veiligheidsbeleid de gordeldracht als prioritair te beschouwen. De gordel heeft namelijk slechts nut als hij ook daadwerkelijk gedragen wordt.

In samenwerking met het provinciebestuur van Vlaams-Brabant, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de lokale politiezones in Vlaams-Brabant en het BIVV wordt een pilootproject rond gordeldracht opgezet. Het is de bedoeling om dit project uit te breiden naar alle Vlaamse provincies. Naast beteugeling bij het niet dragen van de gordel willen de plaatselijke politiezones via een sensibilisatiecampagne ook een groter draagvlak bewerkstelligen voor het (verplicht) gebruik van de gordel voor kleine afstanden.

De organisatie van de jaarlijkse mobiliteitscampagnes door Komimo

Het is de bedoeling dat de campagneweken in 2008 op hun vernieuwde spoor verder gaan en de werking en de financiering van de activiteiten van Komimo volledig te integreren in het aangepaste subsidiedecreet.

2.1.b Engineering: de weginfrastructuur

Realisaties 2006-2007

Schoolomgevingen

De verbetering van de veiligheid van schoolomgevingen blijft een belangrijk aandachtspunt. Daarom werd het instrument dat hiervoor in het kader van het mobiliteitsconvenant (module 10) werd gemaakt, bijgestuurd zodat meer precieze maar ook sneller te realiseren maatregelen meer aandacht krijgen. Een wijziging in het toepassingsgebied laat ook een meer logische afbakening toe. Het doel is dat voor hetzelfde budget meerdere schoolomgevingen verkeersveiliger worden gemaakt. Binnen het kader van het VIF-artikel 363F6301 werd een bedrag van 8 miljoen euro voorzien. In het kader van de beveiliging van de schoolomgeving is ook het Octopus-project vermeldenswaard, een initiatief van de Voetgangersbeweging. De bedoeling hiervan is het meer zichtbaar maken van de schoolomgeving voor alle weggebruikers en aanmanen tot voorzichtigheid. Hiervoor maakt men onder meer gebruik van een schoolpoortbaken.

Verkeerscentrum – dynamische signalisatie

Het verkeerscentrum is volledig operationeel voor de geleiding van het verkeer op de ring rond Antwerpen. Het volledige systeem omvat automatische detectie van ongevallen/incidenten op de weg, met behulp van camera's en borden met flexibele aanduidingen boven de weg in functie van de verkeersdrukke. Zo kan dynamisch worden ingespeeld op de actuele verkeerssituatie op de hoofdwegen, en de doorstroming gemaximaliseerd worden. In functie van de verkeersdrukke kan snelheidsaanpassing worden toegepast of kunnen alternatieve wegen worden aangeduid.

Te realiseren 2007-2008

Vademecum

In het kader van de evaluatie van het programma gevaarlijke punten wordt, op basis van de opgedane ervaring een Vademecum gevaarlijke punten opgesteld door het Agentschap Wegen en Verkeer. Het is de bedoeling dat op deze manier, via een aantal best practices, de lokale besturen geïnformeerd worden over de manier waarop zij hun gevaarlijke punten op hun lokaal wegennet kunnen aanpakken.

Schoolomgevingen

Binnen het kader van het mobiliteitsconvenant, module 10, wordt samen met de minister bevoegd voor Openbare werken verder gewerkt aan de verhoging van de veiligheid in schoolomgevingen (VIF-artikel 363F6301).

Wegencategorisering

Er zal verder uitwerking gegeven worden aan de ontwikkeling van een duidelijke categorisering van wegen. Bij deze categorisering moet er rekening gehouden worden met de gewenste vervoersmodi (fietsen, auto's, vrachtwagens) Door het vastleggen van inrichtingsprincipes moet meer uniformiteit bekomen worden in het wegennet. Hierdoor kan het Vlaamse wegennet veiliger gemaakt worden door vorm, functie (samengevat in de categorisering) en gedrag op elkaar af te stemmen.

Gemiddeld zijn er grote verschillen in het risico voor de verschillende wegtypes. De globale ongevallencijfers kunnen gereduceerd worden door weggebruikers over de juiste weg te sturen in functie van hun verplaatsing en door de weginrichting optimaal af te stemmen op die functie.

Aangepaste infrastructuur voor motorrijders

In april 2005 heeft het BIVV de brochure "aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur" opgemaakt. De concrete vertaling van deze richtlijnen moet verder ingang vinden voor alle wegen. De Vlaamse overheid werkt momenteel deze richtlijnen voor motorrijders verder uit. Dit zal dienen als uitgangspunt voor infrastructuraanpassingen op het gewestwegennet. Het zal eveneens als leidraad dienen voor het ontwerp van gemeente- en provinciewegen.

Bijzondere aandacht zal hierbij besteed worden aan een voldoende stroefheid van het wegdek (markeringen) en het wegwerken van ongeregeligheden in het wegdek (putten, spleten, ribbels).

Steunpunt

In het kader van het steunpuntonderzoek zal er gericht onderzoek gebeuren naar de opmaak van een risicomodel voor de aanleg van kruispunten en de effectiviteit van doortochtherinrichtingen.

Fietsfonds

Zie 1.1.e

Verkeerscentrum – dynamische signalisatie

De Ministers van Mobiliteit en Openbare werken zullen de investeringen in verkeerstelematica ten behoeve van het dynamisch verkeersbeheer komend begrotingsjaar onverwijld voortzetten. De telematica-installaties omvatten onder meer:

- telsystemen en camerabewaking met automatische incidentdetectie voor het snel opmerken, juist lokaliseren en inschatten van de ernst van de incidenten;
- rijstrooksignalisatie (RSS) voor het beveiligen van files en het opleggen van snelheidsbeperkingen ter bevordering van de doorstroming;
- variabele tekstuele borden voor het informeren van de weggebruiker en het aanbevelen van omleidingstrajecten bij verstoringen van de wegcapaciteit.

Deze installaties bewijzen niet enkel hun dienst bij het optimaal benutten van de huidige wegcapaciteit maar spelen tevens een belangrijke rol bij het faciliteren van verkeersmaatregelen bij capaciteitsbeperkende incidenten en wegenwerken.

Bij de verdere uitbouw van de verkeerstelematica zal de focus liggen op de regio Gent en het installeren van systemen langs de E17 (Antwerpen-Gent) en de E40 (Brussel-Gent).

Specifiek met betrekking tot de regio rond Brussel zal een plan van aanpak worden uitgewerkt om, al dan niet parallel met de inspanningen van de andere gewesten, ook hier de aangewezen verkeerstelematica ten volle te ontplooiën. De eerste fase van dit plan van aanpak zal de investeringen omvatten die noodzakelijk zijn om de in 2008-2009 te starten met de herinrichtingwerkzaamheden van de Ring rond Brussel mee in goede banen te leiden. De in deze fase geïnstalleerde telematicasystemen zullen ook na de werkzaamheden ingezet worden voor het integrale beheer van de verkeersstromen op de Ring rond Brussel.

Om het verkeer te geleiden over de Ringwegen rond Antwerpen en Brussel werd eerder een semantiek ontwikkeld, gebruikmakend van respectievelijk de aanduiding “rijrichting ½” en anderzijds de benoeming “binnenring – buitenring”. Een nieuw signalisatieconcept zal worden opgemaakt zodat de verkeerssignalering van de omleidingsroutes op de ringwegen uniform worden. In dit kader zal tevens een ruime bevraging plaatsvinden bij het middenveld.

Verdere initiatieven zullen worden genomen om de samenwerking tussen hulpdiensten, Verkeerscentrum, wegbeheerder, parket en andere betrokken actoren op het terrein te optimaliseren zodat kan worden bijgedragen tot het sneller vrijmaken van de weg bij niet-geplande incidenten (verkeersongevallen en ladingsverlies). Met de federale politiediensten en de Minister van Openbare Werken zal de haalbaarheid van een proefproject onderzocht worden waarin specifieke organisatiemethodes en de inzet van aangepast materieel getest kan worden.

Bij belangrijke verkeershinder zal het verkeer, door middel van de al bestaande dynamische borden voor alle knooppunten van autosnelwegen, over langere afstanden worden geleid naar andere gedeelten van het autosnelwegennet. In de nabijheid van de plaats van het incident werd geopteerd voor een lokale omleiding via de meest geschikte niet-autosnelwegen. Hiertoe worden, voor elke rijrichting, de zogenaamde “calamiteitenroutes” uitgestippeld tussen elke afrit van een autosnelweg en de volgende oprit ervan. Meerdere calamiteitenroutes achter elkaar kunnen gekoppeld worden tot een langere alternatieve route. De vereiste uitrusting hiervoor (onder meer de geëigende bewegwijzering) is uitgewerkt en wordt verder op het terrein gerealiseerd. De verkeersgebonden aansturing van de routes wordt geïntegreerd in het Verkeerscentrum.

Het Verkeersstematicaplan voor de verdere uitbouw van de Dynamisch Verkeersbeheer-toepassingen in Vlaanderen zal worden afgewerkt.

De informatieverstrekking door het Verkeerscentrum zal stelselmatig verder worden uitgebreid. Nieuwe dienstverlening onder de vorm van reistijdinformatie via de website van het Verkeerscentrum en via de variabele signalisatieborden zal worden uitgewerkt.

Het verkeerscentrum zet haar onderzoek naar de real-time inzet van automatische meetgegevens voor de aansturing van het rijstrooksignalisatiesysteem voort teneinde de performantie van dit systeem verder te verhogen. Opzet is de beveiliging van filestaarten, het doorvoeren van snelheidsharmonisatie en blokrijden om de doorstroming van het verkeer en dat van het openbaar vervoer te bevorderen. Het verkeerscentrum voorziet in een eerste operationele koppeling tussen de meetgegevens snelheid en bezettingsgraad afkomstig van de camera's met automatische incidentdetectie en de aansturing van de rijstrooksignalisatie.

2.1.c Engineering: het voertuig

Realisaties 2006-2007

ISA levert op een efficiënte wijze een bijdrage aan de verkeersveiligheid zonder de eindverantwoordelijkheid van de bestuurder in het gedrang te brengen. In het licht van bevindingen internationaal en eigen onderzoek is het dan ook verantwoord dat de Vlaamse overheid de toepassing van ISA stimuleert als instrument ter bevordering van de verkeersveiligheid.

De kostprijs van ISA-systemen, die het overschrijden van de maximaal toegelaten snelheid van het voertuig technisch verhinderen of die dit bemoeilijken (bijvoorbeeld door een tegendruk op het gaspedaal), is beduidend hoger dan die van informerende ISA-systemen.

Ook vanuit overwegingen op vlak van motivatie is het wenselijk om het gebruik van ISA op vrijwillige basis te laten gebeuren. Daarbij kan het rijden met ISA via verschillende kanalen aantrekkelijker gemaakt worden, bijvoorbeeld door een integratie met navigatiesystemen mogelijk te maken. De commerciële markt speelt hier nu al deels op in door bijvoorbeeld de mogelijkheid te creëren in sommige wagens een signaal te laten weerklinken bij het overschrijden van een ingestelde snelheid.

Tijdens 2007 werden de positieve resultaten (d.w.z. op het vlak van gedragswijziging en draagvlak van het open systeem) die in december 2005 bij een testgroep werden onderzocht, getoetst bij een grotere en meer representatieve steekproef van Vlaamse autobestuurders. Deze studie bij een steekproef

van de ruim 3.300 Vlaamse autobestuurders bevestigt globaal gezien de besluiten die uit de studie met de testgroep bleken. Vanzelfsprekend dienen steeds begeleidende maatregelen op het vlak van educatie en sensibilisatie te worden genomen.

Te realiseren 2007-2008

Snelheidsdatabank

In het ontwerp decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer is de opmaak van een gegevensbank voorzien (zie verder onder punt 2.1.d). Met deze gegevensbank is het de bedoeling om alle aanvullende reglementen in één tool te omvatten en te visualiseren. Aangezien de signalisatie op alle wegen gevat is, verkrijgt men ook een overzicht van de geldende snelheidsregimes. Dat maakt deze gegevensbank geschikt om een snelheidskaart op te stellen.

Om tot een éénduidige snelheidsdatabank te komen is een nulmeting noodzakelijk. Met de betrokken actoren, gemeente, provincie en gewest, zal overlegd worden op welke manier deze inventarisatie kan gebeuren. Daarnaast moeten de concrete uitvoeringsbesluiten besproken worden om tot een permanente update van de noodzakelijke gegevens te komen. Dit zal resulteren in een permanent geactualiseerde snelheidsdatabank.

Steunpuntonderzoek: Innovatie en ICT voor een veiliger mobiliteit

Dit werkpakket behandelt technologische toepassingen in voertuigen en op het vlak van communicatie-infrastructuur die gericht zijn op verkeersveiligheid. Naast internationale vergelijkende studies worden er ook testfases in het terrein gepland samen met het VITO. Het VITO zal een aantal testvoertuigen uitrusten en analyseren. Bij dit onderzoek wordt ook het effect op het rijgedrag in acht genomen, een aspect hiervan is het compensatiegedrag van bestuurders ten opzichte van een “veiliger” voertuig. Bij het steunpunt van de vorige generatie werd al onderzoek gedaan over flitscamera's en het dragen van een gordel.

2.1.d Enforcement: handhaving

Realisaties 2006-2007

Flitspalen

Door het Koninklijk besluit van 3 december 2006 betreffende de beveiliging van de opslag, de verwerking en de verzending van elektronische gegevens van meetwerktuigen is de juridische basis gelegd voor het gebruik van digitale camera's.

Digitale camera's maken een efficiënte afwikkeling van de vaststellingen mogelijk en bieden mogelijkheden om gedifferentieerde snelheidslimieten (in functie van de aard van de weggebruiker) te controleren. Ze maken ook controle mogelijk op andere overtredingen zoals pechstrookrijden, negeren van inhaalverboden, het niet respecteren van de onderlinge afstand tussen voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton of langer dan 7 meter. Ze maken het bovendien mogelijk om snelheidscamera's in te zetten op de autosnelwegen. Het gebruik van de onbemande digitale camera's zal het immers mogelijk maken de opnamen via een transmissiemedium onmiddellijk naar de plaats van verwerking over te brengen.

Momenteel worden er geen bestellingen meer geplaatst voor roodlicht- en snelheidscamera's met natte film. Van zodra de modelgoedkeuring voor deze digitale camera's beschikbaar is, kan gestart worden met de plaatsing van deze camera's.

Aanvullende reglementen

De opmaak van een gegevensbank is voorzien. Met deze gegevensbank is het de bedoeling om alle aanvullende reglementen in één tool te omvatten en te visualiseren. De eerste procedurele stappen voor de opbouw van deze gegevensbank zijn gezet. Overleg werd en wordt gepleegd om gelijkaardige projecten en initiatieven op elkaar af te stemmen, zoals het Europese ROSATTE-project. Het project

ROSATTE (ROad Safety ATtributes Exchange Infrastructure in Europe) komt in aanmerking voor Europese subsidies (7^e kaderprogramma R&D). Het project focust op de schakel tussen nationale/regionale databanken met betrekking tot attributen zoals snelheidsdata en digitale kaarten die voor ADAS (geavanceerde in-vehicle toepassingen) of navigatie kunnen worden aangewend. Het grootste aandachtspunt betreft het omzetten van de (veiligheidsgerelateerde) data naar een gestandaardiseerd formaat, zodat de validatie en integratie ervan in digitale kaarten geautomatiseerd kan verlopen. Naast het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de kaartenmakers Tele Atlas en Navteq participeren ook onder andere de wegbeheerders uit Zweden (SRA), Noorwegen (NRA), Nederland (Rijkswaterstaat), de regio Bayern en de Franse snelwegen (ASFA) in het consortium.

Te realiseren 2007-2008

Flitspalen

Vlaanderen investeert in de verdere uitbouw van het netwerk van onbemande camera's. De mogelijkheden van digitale camera's zullen daarbij verder worden onderzocht en maximaal worden benut, wat tot een aanzienlijke daling van de werklust zal leiden.

De meerwaarde van de digitale technologie op het gebied van onbemande automatisch werkende toestellen zal benut worden voor installaties op autosnelwegen. Ook nieuwe installaties op secundaire wegen worden onmiddellijk uitgerust met de noodzakelijke voorzieningen voor digitale onbemande, automatisch werkende toestellen. Bestaande installaties worden geleidelijk omgebouwd in functie van de mogelijkheden van de uitgereikte modelgoedkeuringen. Dit om de eerder gemaakte investeringen optimaal te benutten. Bij de ombouw kan men voorkeur geven aan de installaties waar een belangrijk aantal controle-uren worden uitgevoerd en geregeld overtredingen worden vastgesteld.

Er wordt een werkgroep flitspalenbeleid opgericht met volgende taken:

- een voorstel van plaatsingsbeleid uit te tekenen
- een voorstel van criteria uit te werken voor de uitvoering van dit plaatsingsbeleid met een prioritisering van onbemande camera's langs snelwegen.
- het aantal met verkeerslichten geregelde kruispunten te inventariseren op
 1. primaire wegen
 2. secundaire (gewest)wegen
 3. lokale (gewest)wegen
- een analyse van de huidige toestand van het aantal kruispunten uit te voeren. In het kader van de categorisering van de weg wordt gevraagd om de budgettaire impact te begroten van bovenstaande eventuele beleids optie.
- een kosten-baten analyse uit te voeren in verband met de datatransmissie.
- een raming van de kosten te berekenen van de noodzakelijke verwerkingssoftware
- de meerkosten van de ombouw van natte film naar digitale camera's te begroten.
- de kostprijs te bepalen voor de handhaving van het inhaalverbod en de afstand tussen vrachtwagens, met digitale onbemande camera's

Voor de realisatie van het flitspalenbeleid is een celkrediet gecreëerd op het VIF-artikel 363F7316. Het budget van 2.225.000 euro van 2007 wordt voor het begrotingsjaar 2008 verhoogd met 5 miljoen euro.

De te installeren snelheidscamera's zullen met digitale toestellen uitgerust worden. Tot op heden werd één snelheids- of roodlicht cameratoestel voorzien per vier opstellingen. Het is aanbevolen bij gebruik van digitale snelheidscamera's op autosnelwegen over te schakelen op een verhouding één per twee of één per één, indien de opstellingen voldoende ver van elkaar verwijderd zijn. Dit verhoogt in belangrijke mate de investeringskosten.

De Task Force Flitspalen zal een programma van besteding van de middelen, gereserveerd voor het flitspalenbeleid voorleggen aan de Ministers van Mobiliteit en Openbare Werken. De mogelijkheid van digitale flitscamera's zal er voor zorgen dat er ook kan gehandhaafd kan worden op moeilijk bereikbare locaties, zoals op het viaduct van Gentbrugge.

Daarnaast moeten tevens afspraken gemaakt worden met de federale politie voor de verwerking van deze digitale gegevens.

Aanvullende reglementen

Eenmaal het decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en het respectievelijke uitvoeringsbesluit goedgekeurd zijn, kan de nieuwe regeling ingang vinden vanaf 1 januari 2008.

Verdere uitwerking van de gegevensbank voor de aanvullende reglementen en operationalisering is voorzien. De nodige uitvoeringsbesluiten worden verder uitgewerkt.

Verkeersveiligheidsfondsen

De Vlaamse regering zal naar aanleiding van een eventueel initiatief tot herziening van de federale regelgeving ijveren voor een correctere verdeling van de middelen tussen de gewesten en de bevoegdheid om het handhavingsbeleid van de lokale politiezones in het Vlaams Gewest te coördineren. Dit past in het streven naar homogene bevoegdheidspakket verkeersveiligheid waarbij de acties in het kader van de drie E's (education, engineering, enforcement) geïntegreerd worden in het verkeersveiligheidsplan.

2.2 Verkeersveiligheid: extra aandachtspunten

2.2.a Een zorgzame ondersteuning van verkeersslachtoffers

Realisaties 2006-2007

Staten-Generaal

De Staten-Generaal vond plaats op 16 februari 2007 in het Vlaamse parlement. De negen thematische werkgroepen presenteerden hun resultaten: relevante noden en behoeften van verkeersslachtoffers en hun naastbestanden werden in kaart gebracht, bestaande knelpunten werden geïdentificeerd en goede praktijkvoorbeelden aangetoond.

Ter opvolging van de aanbevelingen van de Staten-Generaal en coördinatie van alle verdere activiteiten werd een bijzondere commissaris voor verkeersslachtoffers aangesteld. Deze organiseerde op 8 juni 2007 een eerste overlegbijeenkomst. Op de bijeenkomst werden onder meer de initiatieven, die de aanwezige beleidsdomeinen genomen of gepland hebben ter verbetering van de opvang van verkeersslachtoffers besproken. Binnen het beleidsdomein Mobiliteit werden in 2007 vooral een aantal initiatieven genomen om ervaringsverhalen bij verkeerseducatie uit te breiden en om de re-integratie van mensen met een fysieke mobiliteitsbeperking te bevorderen.

Emobiel

Het project “Emobiel” werd eind 2006 vastgelegd en is gestart op 1 april 2007.

De “Emobiel” is een trolley waarin materialen en achtergrondinformatie gebundeld worden aangeboden aan leerkrachten om in de klas een gepaste eerste reactie te bieden aan leerlingen die op één of andere wijze (als slachtoffer, als dierbare van een slachtoffer of als getuige) betrokken waren bij een verkeersongeval.

Te realiseren 2007-2008

Staten-Generaal

Momenteel bereidt de minister van Welzijn een convenant voor met een looptijd van 3 jaar met de drie partnerorganisaties, vzw Steunpunt Algemeen Welzijnswerk, vzw ZEBRA en vzw Ouders van Verongelukte Kinderen. Dit om een aantal opdrachten te realiseren die nauw aansluiten op de aanbevelingen van de Staten-Generaal. De convenantpartners moeten de operationalisering van de opdrachten evenals hun onderlinge samenwerking concretiseren in een actieplan. Voor de uitvoering van de opdrachten wordt een jaarlijkse som van 250.000 euro ter beschikking gesteld op het budget van de minister van Welzijn. De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid zal haar medewerking verlenen aan de drie verenigingen zodat deze hun opdracht kunnen vervullen. In het

algemeen wordt daarbij gedacht aan bijvoorbeeld het ter beschikking stellen van informatie of vormingsmaterialen, participatie aan werkgroepen, een link op de website van Mobiel Vlaanderen naar de website die de partnerorganisaties zullen ontwikkelen, ...

De initiatieven m.b.t. de uitbreiding van ervaringsverhalen bij verkeerseducatie en de bevordering van de re-integratie van mensen met een fysieke mobiliteitsbeperking worden verder gezet.

Emobiel

Het project “Emobiel” wordt in 2008 verder gezet (einde voorzien in mei 2008) en zal geëvalueerd worden.

Naast het reactieve gebruik in de acute crisissituatie van een ongevalgebeurtenis zelf, zou de “Emobiel” echter ook proactief kunnen toegepast worden, d.w.z. als educatieve maatregel ter bevordering van de verkeersveiligheid. In die zin zou het werkinstrument een aanleiding zijn voor jongeren om na te denken over de realistische gevaren, het mogelijke leed en de verschillende vormen van negatieve gevoelens ten gevolge van een verkeersongeval – zonder dat iemand eerst slachtoffer hoeft te zijn.

Dit project beoogt scholen en leerkrachten van het lager onderwijs (kinderen tussen 6 en 12 jaar) aan te moedigen om zowel reactief alsook proactief gebruik te maken van dit nieuwe werkinstrument. Daarnaast worden de “Emobiels” verbeterd en aangevuld om ze voor leerkrachten gebruiksvriendelijker en aantrekkelijker te maken. In totaal zullen een 10-tal “Emobiels” (reactief en proactief samen) geproduceerd worden.

Daarnaast wordt ook een communicatieplatform voorzien. Deze internetapplicatie zal het voor leerkrachten mogelijk maken om ervaringen uit te wisselen met betrekking tot het omgaan met een verkeersongeval.

2.2.b Onderzoek

Het Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit dat in opdracht van de Vlaamse Regering onderzoek verrichtte naar verkeersveiligheid liep van 2001 tot 2006. Het thema verkeersveiligheid is in de nieuwe generatie Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek (2007-2011) ondergebracht bij het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor verkeersveiligheid. De Vlaamse Regering heeft in 2007 beslist dit steunpunt toe te wijzen aan het consortium Universiteit Hasselt (coördinator), Vrije Universiteit Brussel en Provinciale Hogeschool Limburg, VITO als partner en de Universiteit Gent in onderaanneming. Een beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en het uitbatende consortium werd afgesloten waarin ook het meerjarenprogramma betreffende onderzoek werd vastgelegd.

Realisaties 2006-2007

Indicatoren

Een lijst met mogelijke indicatoren, die de impact van verkeersonveiligheid op de volksgezondheid weergeven, werd ontwikkeld. Voor de ontwikkeling van dergelijke indicatoren is voldoende statistische informatie noodzakelijk. In een afzonderlijk project werd een conceptueel model ontwikkeld voor een Vlaams informatiesysteem (datacenter) voor verkeersveiligheid.

Conflictobservatiemethodes

Aangezien ongevallen niet op alle plaatsen even frequent voorkomen, werden in het verleden in het buitenland alternatieve technieken ontwikkeld om verkeersonveiligheid te meten. Een belangrijke groep van dergelijke technieken zijn de conflictobservatiemethodes. Aan de hand van een literatuuronderzoek en een pilootproject werd de bruikbaarheid van een in Zweden ontwikkelde observatiemethode voor Vlaanderen getest.

Weginfrastructuur

Op het vlak van weginfrastructuur werden de effecten van rotondes op de verkeersveiligheid voor fietsers onderzocht. Een vervolgonderzoek loopt momenteel. Andere onderzoekstopics hadden

betrekking op actuele onderwerpen zoals verkeersveiligheidsaudits, inhaalverbod voor vrachtwagens en de effecten van de invoering van zones 30 in schoolomgevingen op de snelheid.

In samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) werden twee proefprojecten ontwikkeld met als doel te komen tot een geschikt type wegmarkering dat de weggebruiker aanvullende informatie biedt over de toegelaten snelheid op een bepaald wegvak (Project herkenbaarheid wegcategorieën). De resultaten van het eerste proefproject wijzen op een stijging van de snelheid na aanbrengen van deze bijkomende wegmarkeringen. Het tweede proefproject (met een simulator) is nog lopende.

Op vraag van het Agentschap Wegen en Verkeer werd eveneens een handleiding geschreven over het gebruik van statistische risicomodellen in verkeersveiligheidsonderzoek.

Voertuigtechniek en -technologie

Op het vlak van voertuigtechniek en -technologie werden diverse aspecten behandeld, zoals: beschermingstechnologie voor inzittenden bij zwaar vervoer, een evaluatie van de efficiëntie van huidige testen op de keuring van nieuwe technologieën en een verkennend onderzoek naar de relatie tussen ongevallen en type voertuigen.

Verkeerskennis

Uit een gevalstudie in de gemeente Landen kwamen interessante inzichten over het niveau van verkeerskennis van volwassen verkeersdeelnemers en over verbanden tussen verkeerskennis en ongevalbetrokkenheid. Er werd eveneens een literatuurstudie uitgevoerd over de techniek van de zogenaamde ‘confronterende voorlichting’ die gebruikt werd in een pilootproject ‘Verkeersgetuigen’ in Limburg. Specifieke aandacht ging ook naar een probleemanalyse van de ongevallenbetrokkenheid van bromfietzers.

Impact op verkeersveiligheid van zwaardere en langere vrachtwagens

In 2006-2007 heeft het Steunpunt een studie gemaakt met betrekking tot de impact op verkeersveiligheid van een eventueel proefproject lange en zware vrachtwagens in Vlaanderen. Uitgaande van een literatuuronderzoek en de criteria van de Nederlandse proefprojecten zijn er minimumvereisten en aanbevelingen bepaald. Deze minimumvereisten en aanbevelingen zijn toegepast op de drie door de Minister van Openbare Werken voorgestelde trajecten.

Overige

Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft verder nog een aantal beleidsrelevante onderzoeken gelanceerd:

- Er is onderzoek gevoerd naar verschillende methodes voor de waardering van de baten van vermeden verkeersslachtoffers en naar het rendement van onbemande camera's.
- Op juridisch vlak werd onderzoek verricht naar de invoering van de administratiefrechtelijke afhandeling van sommige verkeersovertredingen versus strafrechtelijke handhaving.
- In samenwerking met een verzekeringsmaatschappij wordt een diepteanalyse uitgevoerd naar ongevalsoorzaken en –factoren bij ongevallen met motorrijders. De resultaten worden verwacht in de loop van het najaar 2007.

Ongevallen-GIS

Tijdens het afgelopen beleidsjaar werden op mijn verzoek de provincies belast met de opmaak van een ongevallen-GIS databank voor alle letselongevallen op gewest-, provincie- én gemeentewegen die plaatsvonden in 2002, 2003 en 2004. Hierbij is gebruik gemaakt van het CRAB¹² -adresbestand van AGIV (Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen). Op die wijze konden tot 96 % van de ongevallen gelokaliseerd worden. De overige 4% van de ongevallen kunnen niet exact gelokaliseerd worden, omdat er onvoldoende informatie over de plaats van het ongeval bekend is.

¹² CRAB is het adresproject van GIS-Vlaanderen. Het acroniem staat voor Centraal Referentie Adresen Bestand. Elk van de 2,5 miljoen adressen in Vlaanderen worden met hun xy-coördinaat opgeslagen in deze databank

De nieuwe dataset biedt niet alleen meer ruime analysemogelijkheden op het gehele wegennet. Het ter beschikking hebben van gegevens over 3 jaren biedt ook mogelijkheden voor analyses van evoluties en ingreepeffecten. Het gevaarlijke punten programma kan geëvalueerd en geanalyseerd worden op basis van deze gegevens. Tevens zullen de “zwarte zones” in Vlaanderen veel correcter in kaart kunnen gebracht worden.

Te realiseren 2007-2008

Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid

Een brede waaier van verkeersveiligheidsthema's zal worden bestudeerd, zoals de verzameling en representatie van verkeersveiligheidsgegevens, onderzoek naar de relatie tussen infrastructuur en landgebruik op de verkeersveiligheid, de impact van verkeersveiligheidsmaatregelen op de bereikbaarheid, de impact van nieuwe voertuigtechnologieën op het rijgedrag en de verkeersveiligheid, de ontwikkeling van geschikte evaluatiemethodieken voor de beoordeling van verkeersveiligheidsmaatregelen, de ontwikkeling van bruikbare verkeersveiligheidsindicatoren en prognosemodellen, de bestuurlijke organisatie van een duurzaam verkeersveiligheidsbeleid, en de relatie tussen verkeersveiligheid, milieu- en geluidshinder.

Ongevallen-GIS

De evaluatie van de vernieuwde toepassingen voor de datasets van 2002, 2003 en 2004 moet zicht geven over de mogelijkheden en noodzakelijke stappen voor de verdere opbouw van de ongevallendatabank en verdere analyses.

Door verbeterde ongevallenregistratie, betere lokalisatietechnieken en een snellere verspreiding van recente ongevallengegevens moeten we komen tot een snellere en kwalitatief betere ongevallenanalyse en bepaling van gevaarlijke punten. Voor deze processen blijven we voor een stuk afhankelijk van de ontwikkelingen op federaal niveau en meer bepaald bij de politiediensten zelf.

Eenmaal de basisgegevens beschikbaar worden gesteld, kan dankzij de vernieuwde techniciteit en functionaliteit van het MOBGIS het importeren en converteren sneller en efficiënter verlopen. Een gemoderniseerde tool voorziet in de nodige functies om de gelokaliseerde ongevallen op genummerde wegen te verwerken tot gevaarlijke punten volgens de vooropgestelde methodiek van ruimtelijke aggregatie en de gebruikelijke definitie van een gevaarlijk punt uit de objectieve behoefteanalyse. De integratie van het ongevallen-GIS in het vernieuwde MOBGIS maakt het mogelijk om de gecorrigeerde ongevallengegevens te visualiseren en te herprojecteren op het multi-modale routesysteem, anderzijds laat de nieuwe databank-connectiemodule toe dat ten behoeve van gerichte analyses communicatie mogelijk is met een brede waaier van interne en externe geodatasets.

Op basis van deze mogelijkheden zullen in de loop van 2008 nieuwe toepassingen worden gedefinieerd voor de inzet van het ongevallen-GIS in het beleidsvoorbereidend en –ondersteunend werk.

2.2.c Versterking van het draagvlak

Realisaties 2006-2007

Onderzoek KULeuven

Aan de KULeuven werd de opdracht gegeven om te onderzoeken hoe communicatiecampagnes moeten opgezet worden om sensibilisatiedoelstellingen optimaal te realiseren. Verder heeft de KULeuven de doelgroepen en actoren van het mobiliteitsbeleid bestudeerd. Daarbij werden de mobiliteitsdoelgroepen in kaart gebracht en werd gezocht naar een wetenschappelijke methodiek om de gedragsindicatoren van de verschillende doelgroepen in specifieke omstandigheden te classificeren. Het onderzoek zal gebruikt worden om een sterker doelgroepgericht communicatiebeleid uit te

bouwen. Bij de uitwerking van nieuwe communicatiecampagnes zal rekening worden gehouden met de resultaten van dit onderzoek.

Het “Vlaams Forum Verkeersveiligheid”

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VfV), opgericht in 2004, is een ontmoetingsplaats voor overheid, onderzoekswereld en belangengroepen. Het forum heeft een dubbele functie: overleg en advies. Binnen het forum worden ideeën en standpunten uitgewisseld en besproken waardoor de verschillende partners nauw bij het beleid kunnen worden betrokken. Om de werking van het forum zo efficiënt mogelijk te laten verlopen zijn vier thematische werkgroepen actief: educatie en sensibilisatie, technologie en infrastructuur, handhaving en onderzoek. Zij brengen geregeld verslag uit van hun werkzaamheden op de plenaire vergadering van het forum. Tal van agendapunten zijn in 2007 in de plenaire vergadering en in de werkgroepen aan bod gekomen, zoals:

- Advies verkeers- en mobiliteitseducatie in het onderwijs: Onder de vorm van een gedragen advies, hield het forum tijdens de zomerperiode een pleidooi voor meer aandacht aan verkeers- en mobiliteitseducatie in het onderwijs. In het advies werden concrete aanbevelingen geformuleerd om een verticale leerlijn (van kleuter tot 18 jarige) op het gebied van verkeer en mobiliteit effectief in de praktijk te realiseren. Het advies werd onder meer bezorgd aan de verschillende onderwijskoepels (netten) en ook aan mijn collega bevoegd voor onderwijs.
- Advies Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen: Via de werking van het forum, kregen alle actoren die op één of andere wijze actief zijn rond verkeersveiligheid, meermaals de kans om hun eigen inbreng te hebben en opmerkingen te formuleren. Het bestaande draagvlak bij het middenveld kon hierdoor worden versterkt, wat belangrijk is bij de effectieve realisaties van het plan.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid (23 april 2007)

Het congres vond plaats in de eerste United Nations Global Road Safety Week, waarmee de Verenigde Naties de gevolgen van verkeersonveiligheid onder de aandacht wil brengen en alle betrokken actoren ertoe wil aanzetten om actie te ondernemen. Het thema van deze week is eveneens jonge weggebruikers. Het congres stond dit jaar dan ook in het teken van kinderen en jongeren in het verkeer. Zoals elk jaar is er in de voormiddag een algemeen gedeelte voorzien, waarin men een overzicht krijgt van de verkeers(on)veiligheid voor kinderen en jongeren in Vlaanderen. In de namiddag kon men zich laten inspireren door een aantal goede voorbeelden. Alle domeinen kwamen daarbij aan bod: educatie, sensibilisatie, infrastructuur, technologie en handhaving.

Zoals de voorbije jaren wordt er naar aanleiding van het congres een *Jaarboek Verkeersveiligheid* uitgebracht, waarin een stand van zaken van de verkeersveiligheid in Vlaanderen wordt geschetst. Naast de teksten van het congres, onderzoeksresultaten en een adressenbestand bevat het boek ook voorbeeldprojecten die niet op het congres worden voorgesteld. Omdat alleen de beste initiatieven worden opgenomen, is dit jaarboek een belangrijk referentiewerk.

Rondetafel verkeershandhaving (27 juni 2007)

Verkeershandhaving is één van de drie E's die aan de basis liggen van een duurzaam verkeersveiligheidsbeleid. Hoewel verkeershandhaving universeel is, kan de invulling ervan sterk verschillen. Het is dan ook nuttig om beschikbare ervaringen uit te wisselen. Tijdens de rondetafel lichtte de heer Koos Spee, verkeersofficier van justitie (BVOM) toe hoe men in Nederland verkeershandhaving praktisch organiseert en hoe men er in geslaagd is om de verkeersveiligheid te verhogen. Het BVOM werkt daarbij ondermeer op vijf speerpunten: helm, gordel, rood licht, alcohol en snelheid. Deze rondetafel was een werkgroep vanuit het Vlaams Forum verkeersveiligheid, waar alle partijen, die betrokken zijn bij verkeersveiligheid, lid kunnen van worden.

Te realiseren 2007-2008

De versterking van het draagvlak is een continu aandachtspunt. De inspanningen die hiertoe genomen werden, worden voortgezet.

Onderzoek KULeuven

Op basis van de resultaten van het onderzoek van de KULeuven zal worden vastgelegd hoe het communicatiebeleid naar doelgroepen sterker kan worden uitgebouwd.

Het “Vlaams Forum Verkeersveiligheid”

De werking van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid wordt onverminderd voortgezet. Binnen de schot van dit forum worden nieuwe initiatieven gepland. Vertrekbasis daarbij zijn de maatregelenfiches uit het voorstel van Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Een aantal thema's zullen door de diverse werkgroepen verder geconcretiseerd worden. De leden van de werkgroep onderzoek worden niet langer afzonderlijk bij elkaar gebracht, maar zullen opgenomen worden in de overige drie werkgroepen (educatie en sensibilisatie; technologie en infrastructuur; handhaving).

Binnen het forum zal een coördinatie opgezet worden met de Vlaamse lokale politiezones teneinde de middelen van het verkeersveiligheidsfonds doelmatig te besteden in het kader van het geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid uitgewerkt in het verkeersveiligheidsplan.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid

Net zoals alle jaren zal ook in 2008 het congres Verkeersveiligheid georganiseerd worden. Het thema voor 2008 is nog niet bepaald.

2.2.d Openbaar vervoer en verkeersveiligheid

Niet alleen in het kader van de bereikbaarheid, maar ook in functie van meer verkeersveiligheid, speelt het openbaar vervoer een voorname rol.

De inspanningen voor een modale verschuiving in de richting van het openbaar vervoer op zich dragen bij tot een verhoging van de algemene verkeersveiligheid. Het openbaar vervoer is immers veel veiliger dan de privé-auto. EU-statistieken geven aan dat in 1997 het aantal dodelijke slachtoffers per miljard kilometer voor de privé-auto 6 bedroeg, tegenover 0,48 voor de trein en 0,40 voor de bus en autocar. Bovendien voorziet De Lijn waar mogelijk bijkomend aanbod bij grote evenementen (Gentse Feesten, Pukkelpop, Rock Werchter, kustevenementen, ...). Dat extra aanbod wordt op een speciale pagina op de website van De Lijn – ‘Evenementen’ – geafficheerd en ook via andere kanalen kenbaar gemaakt. Er wordt ook gestreefd naar structurele samenwerking met evenementenorganisatoren, waar mogelijk met klantvriendelijke prijs- en ticketformules. In dat verband kan bij wijze van voorbeeld verwezen worden naar de nieuwe, structurele samenwerking tussen het Antwerpse Sportpaleis en De Lijn. Ook de Oudejaarsnachtcampagne kadert hierin. In een beperkt aantal steden wordt er ook de mogelijkheid geboden om een combinatieticket voor openbaar vervoer en taxi te gebruiken, een TOV-biljet. In 2007 werd dit TOV-biljet ook opnieuw ingevoerd in de stad Mechelen. Deze initiatieven geven ook uitvoering aan de doelstelling opgenomen in het Vlaams regeerakkoord omtrent het terugdringen van de weekendongevallen.

2.3 Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid

Te realiseren 2007-2008

In het geval van een wijziging van de Bijzondere Wet in de zin van de resoluties van het Vlaams Parlement inzake mobiliteit, zal een implementatieplan opgesteld worden om de nieuwe bevoegdheden zo snel en zo adequaat mogelijk in te zetten voor meer verkeersveiligheid en een betere mobiliteit.

HOOFDSTUK 3 DE BEREIKBAARHEID VERSTERKEN

Bereikbaarheid is het gemak, uitgedrukt in tijds-, comfort- en financiële kosten, waarmee je van de ene bestemming op de andere bestemming kunt geraken. Dit betekent dat niet alle plaatsen op alle ogenblikken voor iedereen op een identieke wijze bereikbaar moet zijn. Deze selectieve bereikbaarheid gebeurt, door de uitbouw van een multi-modaal vervoerssysteem, gedifferentieerd in tijd en ruimte en op een maatschappelijk kostenefficiënte wijze.

Om de bereikbaarheid te versterken moeten ook sociaaleconomisch/ruimtelijke processen worden aangestuurd: schaalvergroting versus schaalverkleining, concentratie versus spreiding, enzovoort. Een bereikbaarheidsbeleid vormt met andere woorden een maatschappelijke uitdaging.

3.1 Door de verdere verbetering van de bereikbaarheid

Realisaties 2006-2007

Naast de projecten in het kader van Netmanagement, ontwikkelde De Lijn strategische plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio)

In Vlaams-Brabant is verder actief ingespeeld op het initiatief van de Vlaamse regering voor een betere ontsluiting en ontwikkeling van de luchthavenregio Zaventem, het START. De Lijn heeft in dit kader een gedetailleerd deelprojectvoorstel uitgewerkt. Het openbaar vervoerplan van het START bestaat uit ondermeer 13 radiale en rechtstreekse busverbindingen naar de luchthavenregio. Het plan is gespreid over de periode 2006-2009. In 2006 werden er al nieuwe lijnen opgestart. Voor 2007 zijn de volgende lijnen voorzien:

lijn 820 (Dilbeek - Jette - Zaventem), lijn 821 (Merchtem - Grimbergen - Zaventem), lijn 621 (Kapelle-op-den-Bos - Zaventem Luchthaven), lijn 272 (Bonheiden-Keerbergen - Zaventem), lijn 681 (Mechelen - Bonheiden - Zaventem; lijn 683 (Mechelen - Zemst - Zaventem) lijn 616 (Leuven - Tervuren - Zaventem), lijn 651 (Leuven - Kortenberg - Zaventem), lijn 659 (Herman Debroux - Zaventem)

Spartacus Limburg

In Limburg is het Spartacusplan verder verfijnd en onderbouwd. Met het verkeersmodel werd het klantenpotentieel van enkele buslijnen afgetoetst. Het potentieelonderzoek van het Limburgse vervoersgebied Hasselt-Genk werd voorbereid.

Neptunus West-Vlaanderen

In West-Vlaanderen werd de Toekomststudie Kusttram afgewerkt. De resultaten werden meegenomen in het algemeen plan West-Vlaanderen, Neptunus, gericht op het uitwerken van een strategisch toekomstplan voor het openbaar vervoer in West-Vlaanderen dat in het najaar van 2007 werd voorgesteld.

Pegasus Oost-Vlaanderen

In 2007 zullen de frequenties en de amplitudes van een groot aantal lijnen in en rond Gent worden verbeterd. De frequenties op de tramlijnen 1, 21/22, 4 en trolleylijn 3 zullen worden verhoogd. De amplitude van de Gentse openbaar vervoerlijnen zal met minstens 2 uur worden uitgebreid, namelijk van 23u10 tot 1u10.

Pegasus Antwerpen

In Antwerpen werd er het voorbije jaar ook verder gewerkt aan de uitvoering van het Masterplan Antwerpen. In het najaar van 2007 zal tramlijn 6 starten tussen Luchtbal en de Olympiadepoort op het Kiel. Tram 6 zal een groot deel van zijn traject ondergronds afleggen.

In 2007 wordt er gewerkt aan de voorbereiding van de oprichting van een eerste Special Purpose Vehicle voor de realisatie van een aantal openbaar-vervoerprojecten. Het gaat om Tramlijn Deurne-Wijnegem fase 1, Tramlijn Mortsel-Boechout fase 2 en stelplaats Deurne.

Alternatieve financiering van De Lijn-projecten

Uit bovenstaande plannen blijkt een sterke behoefte aan bijkomende investeringen in het openbaar vervoer.

De regering besliste tot de opdracht aan De Lijn om voor een aantal types investeringen creatief te zoeken naar vormen van alternatieve financiering. Deze vormen van alternatieve financiering zijn vastgelegd in beslissingen van de Vlaamse regering van 9 en 16 februari 2007.

Volgende basisprincipes zijn daarbij gehanteerd:

- de klassieke financieringswijze via kapitaalsubsidies wordt verdergezet voor, in de allereerste plaats, veiligheids- en continuïteitsinvesteringen;
- voor financiering van het aandeel van De Lijn in de (her)aanleg van stationsomgevingen wordt een nieuw, uit reguliere begrotingsmiddelen gespijsd, “Fonds voor Stationsomgevingen” opgericht;
- investeringen in nieuwe stelplaatsen worden alternatief gefinancierd (bijvoorbeeld onroerende operationele lease of andere, gelijkaardige formule)
- investeringen in de rollend materieelquota 2007 – 2009 worden alternatief gefinancierd (bijvoorbeeld operationele lease of andere, gelijkaardige formule)
- investeringen in een reeks tram / lightrail projecten worden gefinancierd via een participatieve vorm van publiek private samenwerking.

In het kader van deze laatste vorm van alternatieve financiering is in 2007 de nv Lijninvest als 99,99% dochter van De Lijn opgericht. Lijninvest zal participeren in projectvennootschappen die, in overeenstemming met de regeringsbeslissingen van 16 februari 2007, moeten zorgen voor het ontwerp, de bouw, financiering en het onderhoud van tramprojecten in Antwerpen (premetrotunnel + Wommelgem), Gent (verlenging tramlijn Zwijnaarde dorp), Limburg (eerste sneltram as Spartacusplan Hasselt – Maastricht) en van de openbaar vervoerprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen.

Studie rond de mogelijkheden van lightrail in Vlaanderen

In het voorjaar van 2007 werd een studie opgestart naar de mogelijkheden voor de invoering van lightrail projecten in Vlaanderen. Het concrete doel van de studie is om een goed beeld te krijgen van de praktische mogelijkheden voor de realisatie van lightrail concepten op het bestaande spoorwegennet in Vlaanderen en na te gaan welke projecten hier op korte termijn (binnen de 5 jaar) voor in aanmerking kunnen komen.

Te realiseren 2007-2008

START-initiatief (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio)

Het openbaar vervoerplan zal verder worden uitgevoerd: naast de 13 rechtstreekse buslijnen van en naar de luchthavenregio, zullen er ook lokale toevoerlijnen worden ingelegd naar de knooppunten van openbaar vervoer en frequentieverhogingen op de bestaande streeklijnen.

Spartacus

De studies, nodig om de nodige vergunningen te krijgen voor de tramlijnen Hasselt-Maastricht-Diepenbeek, Hasselt-Diepenbeek-Genk-As-Maasmechelen, en Hasselt-Neerpelt-Lommel, worden verder gezet. Ook het bestek wordt verder afgewerkt met het oog op het selecteren van een private partner voor privaat-publieke samenwerking.

Neptunus

Het Neptunusplan van De Lijn is voorgesteld tijdens een studienamiddag op 22 september 2007. Het plan bevat een breed gamma aan voorstellen van De Lijn. Volgende stappen zijn nu het bespreken van de voorstellen met de gemeentebesturen in West-Vlaanderen en het bewerkstelligen van een draagvlak voor de uitvoering van de verschillende projecten.

Pegasus Oost-Vlaanderen

Volgende projecten worden voorzien om uitgewerkt te worden in het kader van Pegasus Oost-Vlaanderen:

- verlenging tramlijn naar Zwijnaarde Dorp
- doorstromingsstudie as Kortrijksepoortstraat-Kouter (toeritdosering en vernieuwing Kortrijksesteenweg-Elisabethlaan)
- aanleg tramlijn voor ontsluiting UZ Gent
- ontsluiting met tramlijn van nieuw te ontwikkelen site Flanders Expo

Pegasusplan Antwerpen

Volgende projecten worden voorzien om uitgewerkt te worden in het kader van Pegasus Antwerpen:

- verlenging van tramlijn 11 via de Dascottalei
- ingebruikname van de premetrooker onder de Turnhoutsebaan en daarop aansluitend de tramverlenging richting Wommelgem P&R
- aanleg stuk tramlijn tracé naast Autolei tussen Herentalsebaan en Turnhoutsebaan via rond punt Wommelgem

Het uitvoeren van een studie rond de mogelijkheden van lightrail in Vlaanderen

Eind 2007 zullen de resultaten van de studie naar de mogelijkheden van lightrail in Vlaanderen gekend zijn. Meer bepaald zullen een aantal trajecten op het bestaande spoorwegnet in detail onderzocht zijn naar hun opportuniteiten, rekening houdend met het mogelijke potentieel. Op dat moment zal ook duidelijk zijn welke randvoorwaarden nog vervuld dienen te worden om op korte termijn (binnen de 5 jaar) met een dergelijk project te starten in Vlaanderen. Indien uit de resultaten van de studie blijkt dat een lightrailproject mogelijk is in Vlaanderen binnen een termijn van 5 jaar op het bestaande spoorwegnet, zal met de openbaar vervoermaatschappijen nagegaan worden op welke manier de exploitatie ervan kan worden gerealiseerd, rekening houdend met de randvoorwaarden zoals ze in de studie zullen worden vermeld.

3.2 Door een gerichte inzet van maatregelen om de doorstroming te verbeteren

Realisaties 2006-2007

Infrastructurele doorstromingsprojecten

In 2006 werd door de Ministers van Mobiliteit en Openbare Werken een nieuw begrotingsartikel gecreëerd met een krediet van 18 miljoen euro voor de aanleg van ongeveer 25 km afzonderlijke busbanen (met de bijhorende verkeerssignalisatie) voor een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer, meer bepaald voor de lijnbussen van De Lijn en tevens een extra krediet van 4 miljoen euro voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer in het kader van het START-project

Op het programma van 2006 werden volgende doorstromingsprojecten vastgelegd: 22 busbanen, 130 beïnvloedbare verkeerslichten, 13 her-aangelegde kruispunten en rijvakken en 12 aangepaste haltes. De uitvoering van deze vastgelegde projecten moet leiden tot een hogere commerciële snelheid en een betere betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.

De mogelijkheid tot het medegebruik van vrije busbaan door het collectief woon-school en woon-werkverkeer (voertuigen van meer dan 8+1 passagiers) en taxivoertuigen wordt wettelijk voorzien op

federaal niveau. Er zijn afspraken gemaakt om de busbanen op gewestwegen open te stellen voor die categorieën. Uiteraard moet daarbij de verkeersveiligheid en de handhaving worden bewaakt.

Verkeerslichtenbeïnvloeding

In 2007 werd een selectie gemaakt van 25 openbaar vervoerassen op secundaire wegen III met als doel het halveren van de congestiegraad van het openbaar vervoer op deze assen, louter door gebruik van een herschikte verkeerslichtenbeïnvloeding.

Te realiseren 2007-2008

Infrastructurele doorstromingsprojecten

In 2007 en 2008 wordt op artikel 363F7316 respectievelijk een krediet van 26 en 20 miljoen euro miljoen euro voorzien om nieuwe doorstromingsprojecten te verwezenlijken. In dit programma staan 47 projecten: 17 vrije busbanen, de aanpassing van 11 bushaltes, 3 aanloopstroken, 1 toeritdosering en 2 omvormingen van pechstrook. Op basis van congestiemetingen, worden de doorstromingsknelpunten van het openbaar vervoer gerangschikt. Op basis van deze rangschikking wordt het programma opgemaakt door de Ministers van Mobiliteit en Openbare Werken.

Verkeerslichtenbeïnvloeding

Voor de volledige as N1 Antwerpen – Mortsel, zal een experimentstudie worden gemaakt voor verkeerslichtenbeïnvloeding. Daarnaast zullen de verkeerslichten op de geselecteerde 25 openbaar vervoersassen anders worden geprogrammeerd zodat de vertragingen van het openbaar vervoer hier kunnen worden gehalveerd.

3.3 Door het voeren van een sturend prijsbeleid

3.3.a De infrastructuurgebruiker betaalt mee

Realisaties 2006-2007

In 2006 en 2007 werd verder gewerkt aan de invoering van het wegenvignet op kort termijn, conform de conclusies van het maatschappelijk debat van de SERV van december 2005. De voorbereidingen werden getroffen voor de installatie van een studiesyndicaat die de concrete implementatie zou plannen en begeleiden.

Te realiseren 2007-2008

De Vlaamse Regering is voorstander van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en wenst zich daarbij te inspireren op wat in Duitsland is tot stand gekomen. De invoering ervan mag echter de concurrentiepositie van onze transportsector en logistieke sector niet aantasten. Dit impliceert ook dat afspraken nodig zijn voor een maximaal gelijktijdige invoering in bij voorkeur de volledige Benelux.

3.3.b Tarievenbeleid bij De Lijn

Realisaties 2006-2007

Naast een verdere vereenvoudiging van de tarievenstructuur, voerde De Lijn in 2006-2007 volgende wijzigingen door in haar tarieven:

Indexatie abonnements.

Indexatie op alle abonnementstarieven.

Cambio-voordeel voor abonnees van De Lijn

Om de complementariteit van De Lijn met occasioneel gebruik van de wagen aan te moedigen, promoten we de combinatie van een abonnement van De Lijn en ‘Cambio autodelen’.

Personen met een betalend jaarabonnement van De Lijn krijgen één jaar gratis abonnement op ‘Cambio autodelen’.

Enkel personen met een betalend abonnement van De Lijn komen in aanmerking voor deze korting. Personen die gratis rijden, met uitzondering van personen die gratis rijden omdat hun werkgever een abonnement voor hen koopt, worden uitgesloten.

Aanpassing tijdslimiet

De tijdslimiet voor biljetten en kaarten is vereenvoudigd in lijn met de tarieven die ook slechts twee mogelijkheden hebben.

Tabel 5: Aanpassing tijdslimiet

	2006	Vanaf 2007
1 zone	60 minuten	60 minuten
2 zones	90 minuten	60 minuten
3 zones	100 minuten	120 minuten
4 zones	110 minuten	120 minuten
5 zones	120 minuten	120 minuten
6 zones	130 minuten	120 minuten
7 zones	140 minuten	120 minuten
8 zones of meer	150 minuten	120 minuten

Aanpassing tarief Lijnkaart %

Er was een discrepantie in de tarievenstructuur van de Lijnkaart % in voorverkoop. Het tarief Lijnkaart % in voorverkoop (lange afstand) werd verlaagd tot 1,1 euro.

Aanpassing maximumtarief Lijnkaart op voertuig

De maximale verkoopprijs van de Lijnkaart op het voertuig verhoogde van 17 euro tot 20 euro. Dit om chauffeurs toe te laten een groter aantal ritten per kaart te verkopen.

Invoeren groepstarief op voertuig

Om een aangepast aantal vervoerbewijzen voor groepen te kunnen afleveren op het voertuig, werd het groepsbiljet op het voertuig ingevoerd. Groepen van minstens 5 personen kunnen bij de chauffeurs aan tarief voertuig Lijnkaart% een vervoerbewijs vragen aangepast aan het aantal mensen in de groep. Het gebruik van Lijnkaart% (voertuig of voorverkoop) blijft onverminderd geldig voor verplaatsingen van groepen van minstens 5 personen.

Te realiseren 2007-2008

In het kader van de tariefhervorming van voorbije jaren zal nog een aanpassing van de definitie van het gezin aan nieuwe situaties van co-ouderschap en een herziening van het bestaande derde betalersystemen worden overwogen.

3.4 Door activiteiten anders te organiseren

Realisaties 2006-2007

Fonds stationsomgevingen

De Vlaamse Regering heeft beslist om voor de financiering van de herinrichting van stationsomgevingen een IVA met rechtspersoonlijkheid op te richten met als naam 'Fonds Stationsomgevingen'.

De investeringen die De Lijn in de komende jaren zal aangaan in verband met de (her)aanleg van stationsomgevingen zullen worden gefinancierd vanuit het nieuw opgerichte 'Fonds voor stationsomgevingen'. Op 2 februari 2007 heeft de Vlaamse Regering een door De Lijn aangeleverde lijst van stationsomgevingen goedgekeurd die – in elk geval als eerste schijf – voor financiering vanuit het Fonds voor Stationsomgevingen in aanmerking komen. Het Fonds heeft de vorm aangenomen van een Intern Verzelfstandigd Agentschap met rechtspersoonlijkheid, dat onder het beheer valt van de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De decretale basis is hiervoor gelegd en het oprichtingsbesluit is goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

In het besluit tot oprichting van het Fonds staan de criteria opgesomd waaraan een project moet voldoen om voor financiering via het Fonds in aanmerking te komen. Zo moet ervoor een samenwerkingsovereenkomst gesloten zijn tussen minstens de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, de NMBS en een lokaal bestuur. Voor de projecten gelden de technische standaarden en toegankelijkheidsnormen van De Lijn; Het Fonds en De Lijn leggen in gezamenlijk overleg binnen de budgettaire grenzen jaarlijks aan de minister een investeringsprogramma voor de stationsomgevingen ter goedkeuring voor. De Lijn wordt belast met de uitvoering en opvolging van de goedgekeurde investeringsprojecten. Het Fonds wordt gespijsd vanuit de reguliere begrotingsmiddelen.

Te realiseren 2007-2008

Van zodra het fonds operationeel is de financiering van het aandeel van de Lijn in de projecten in stationsomgevingen gegarandeerd.

Van het Fonds Stationsomgevingen zal zo op een bijzonder zinvolle manier kunnen gebruik gemaakt worden om in een sterk partnerschap projecten te financieren, die niet alleen de klanten van het openbaar vervoer, maar ook de steden en gemeenten ten goede komen. Het is vanzelfsprekend dat er gestreefd wordt naar een wederzijdse samenwerking met de andere betrokken administraties.

- De uitvoering van de herinrichting van de stationsomgeving Roeselare is voor 2008 gepland;
- De voorbereidende studie voor de stationsomgeving Oostende loopt in 2007 en 2008. Uitvoering is voorzien voor 2010;
- In 2007 loopt de voorbereidende studie voor de stationsomgeving Ieper. Uitvoering is voorzien voor 2010;
- Uitvoering van de stationsomgeving Landen gebeurt in 2007.
- De voorbereidende studie voor de stationsomgeving Vilvoorde liep in 2006-2007. Uitvoering is voorzien voor de periode 2008-2009;
- Voorbereidende studie voor de aanpak van de stationsomgeving Geraardsbergen gebeurt in het najaar van 2007. Uitvoering is gepland in 2009-2010;
- Uitvoering van de werken in de stationsomgeving Gent –St. Pieters is gepland tussen 2007 en 2014;
- In 2007 werd de studie aangevat van de herinrichting van de stationsomgeving Dendermonde. Uitvoering is voorzien in 2008;
- Uitvoering van de stationsomgeving Aalst is voorzien voor de periode 2007-2009.
- Ook de uitvoering van het project stationsomgeving Antwerpen Luchtbal is voorzien vanaf 2008.

HOOFDSTUK 4 LEEFBAARHEID VERBETEREN

4.1 Door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving

Realisaties 2006-2007

Sluipverkeer

Sluipverkeer vormt in verschillende gebieden in Vlaanderen een probleem. Om beter zicht te krijgen op de oorzaken en een mogelijke aanpak van sluipverkeer, is een studie uitgevoerd in de zuidoost rand van Antwerpen. Daarbij werden twee sporen gevolgd: het klassieke top-downspoor waarbij op basis van de functie van de wegen het ‘verkeerd’ gebruik van lagere orde wegen aan de orde is. Daarnaast, en in eerste instantie, werd het bottom-up spoor gevolgd, waarbij de ondervonden hinder vooraan staat. Bij de studie bleek dat deze hinder groot is, en dat het sluipverkeer in wezen de druppel is die de emmer doet overlopen. Daarbij werd ook vastgesteld dat de regio als geheel een grote aantrekkingskracht heeft en dat het verkeers- en vervoersaanbod geen gelijke tred heeft gehouden met de ontwikkelingen op vlak van tewerkstelling en gezinnen. Enkel algemene maatregelen op het vlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening en op het niveau van een ruimer gebied kunnen de globale hinder terugdringen. De verkeersafwikkeling verbeteren op een hoger schaalniveau, buiten dit gebied en een duidelijk onderscheid maken tussen dragende wegen en wegen waar geen doorgaand verkeer gewenst is in het gebied, vormen de sleutels voor de oplossing. Daarbij is een goede samenwerking tussen de gemeenten alsook het verbeteren van het gebruik van het wegennet van groot belang.

Te realiseren 2007-2008

Sluipverkeer

De studieopdracht in verband met deze problematiek in de Zuid-Oostrand van Antwerpen krijgt een vervolgtraject. Een platform onder voorzitterschap van de provincie met vertegenwoordiging van de gemeenten, het Vlaams gewest en alle relevante administraties zal een lijst van acties (quickwins en langetermijnacties) opvolgen, zoals die naar voor kwamen uit voormelde studie. Op die manier kunnen de aanbevelingen omgezet worden naar realisaties op het terrein. Vanuit de begroting mobiliteit wordt de coördinatie van deze opvolgingsstructuur uitbesteed en gefinancierd, naar model van het Coördinatieplatform voor het Economisch Netwerk Albertkanaal.

4.2 Door de infrastructuur beter aan te passen aan hun omgeving

Realisaties 2006-2007

Mobiliteitseffectenrapport en Milieu-effectenrapport

Al verscheidene jaren wordt bij het plannen van nieuwe infrastructuur of bij de heraanleg van bestaande infrastructuur rekening gehouden met de inpassing in de omgeving. Daarbij komen milieu- en natuuraspecten aan bod, maar ook bestaande en geplande ruimtelijke ontwikkelingen en de concrete, ruimtelijke inrichting van de omgeving. Doel van deze aanpak is om de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid op een geïntegreerde manier te bereiken, met een win-winsituatie voor alle beleidsdomeinen en een lange termijnvisie die als kader kan dienen voor concrete projecten. Deze aanpak heeft in het verleden haar deugdelijkheid bewezen. Ze heeft echter beperkingen: in het bijzonder in hoog dynamische gebieden blijkt de realiteit de planning voor te zijn. Bovendien hebben verkeersplanologische studies en streefbeelden geen echt juridisch statuut, waardoor de uitvoering afhangt van de goodwill van de partners. Het beter afstemmen van het gebruik en de mogelijke impact van de mobiliteitseffectenrapportage en haar relatie met andere ‘mobiliteitsgerichte’ instrumenten vormde het onderwerp van een studie waarbij het hele werkveld bevraagd werd. Daaruit bleek in het bijzonder dat het achteraf remediëren van negatieve effecten, bijvoorbeeld middels een MER of een MOBER weinig efficiënt is. Een goede afstemming en vooral een dialoog tussen de verschillende

disciplines van bij de start van projecten is van belang. Hierbij speelt het lokaliseren van activiteiten en het locatiebeleid in belangrijke mate een rol (zie ook punt 4.3).

Te realiseren 2007-2008

De lopende studies i.v.m. Mobers worden verder afgewerkt. Er wordt in het voorjaar 2008 een ontwerp van wettelijk kader voor principiële goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd (zie 6.2).

4.3 Door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren

Realisaties 2006-2007

Om de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid te bereiken moeten ook buiten dit beleidsdomein maatregelen genomen worden. Zo moet het lokalisatiebeleid en de bereikbaarheid van industrie-, handels- en distributiezones een bijzonder aandachtspunt worden binnen het ruimtelijke beleid. De locatie van activiteiten heeft immers gevolgen voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid en is vooral ook van invloed op het aantal verplaatsingen, de verplaatsingsafstand en de keuze van vervoermiddel.

Dit aspect werd bekeken in een studie rond locatiebeleid, in het bijzonder de relatie tussen de locatie van de woon- en werkplaats en de gebruikte vervoersmodus. Uit de studie blijkt dat voor wat betreft het gebruik van openbaar vervoer vooral de afstand van de werklocatie tot een goed bediend station van belang is. Het aanbod aan openbaar vervoer dient echter echt hoog te zijn om een verschil te maken.

Te realiseren 2007-2008

De beleidsaanbevelingen vanuit deze studie kunnen we opsplitsen naar maatregelen op korte termijn, op middellange termijn en op lange termijn.

Op korte termijn:

- Om de complexe verwevenheid tussen locatiebeleid en mobiliteitsbeleid verder te onderzoeken zien we heil in het verder uitbouwen van het Multimodaal Verkeersmodel Vlaanderen. Het integreren van een module bodemgebruik zou moeten toelaten de wederzijdse beïnvloeding van verschillende scenario's inzake locatiebeleid en mobiliteitsbeleid te becijferen.
- Financiële maatregelen kunnen het autogebruik beïnvloeden. Naast de financiële, zijn ook regelgevende maatregelen mogelijk. Zo zien we dat het in de tijd beperken en duur maken van parkeren, doet nadenken over het autogebruik voor woonwerkverkeer. Het parkeerbeleid vormt op korte termijn een belangrijke hefboom omdat het op relatief eenvoudige wijze het gedrag kan beïnvloeden. Dit neemt niet weg dat voor parkeerplaatsen op privé-terrein dit geen effect heeft en we daar op langere termijn via het controleren van aanbod door middel van een MOBER een oplossing moeten zoeken.

Op middellange termijn:

- Op middellange termijn helpt locatiebeleid in beperkte mate de mobiliteitsafwikkeling te beïnvloeden: locaties, zeer dichtbij stations en andere stoppunten van het openbaar vervoer die een uitermate goede dienstverlening hebben, produceren meer duurzame vormen van woonwerkverkeer. Hierbij is vooral de locatie van de werkgelegenheid een sleutelfactor voor de creatie van duurzame mobiliteit. Het natransport weegt zwaarder door in de keuze van vervoersmodus dan het voortransport. Wat betreft de werkplaats zien we pas een stijging in het treingebruik indien er meer dan 300 treinen stoppen per dag in de buurt van de werkplaats.

Een mogelijke oplossing is het complementair maken van de fiets en/of het openbaar vervoer als natransport op de trein. Dit vergroot de reikwijdte van de stations naar de werkplaats toe. Ook naar en vanuit de door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vooropgestelde stedelijke verdichtingsgebieden verloopt het verkeer tijdens de ochtendspits nu al duurzamer. We hebben dus goede hoop dat relatief veel toekomstige bewoners en werknemers van deze gebieden ook de kans zullen nemen zich duurzaam naar het werk te verplaatsen. Infrastructuurinvesteringen verbeteren de bereikbaarheid van plekken die zo een verhoogde aantrekkingskracht hebben op activiteiten.

Het voorgaande betekent dat een hoogwaardig aanbod van openbaar vervoer noodzakelijk is om, voor de pendel, de modal split te beïnvloeden naar meer openbaar vervoer en meer duurzaamheid. Een laag of gemiddeld aanbod speelt voor dit verplaatsingsmotief een geringe rol. Om het potentieel aan duurzame woon-werkverplaatsingen te verhogen kan men inspelen op het aanbod en grondgebruik:

- Verruimen van het potentieel door de reikwijdte van de stations met een zeer goed aanbod aan de kant van de werkplaats te vergroten door een meer praktische en comfortabele afstemming van het natransport op de trein: fiets, openbaar vervoer, gemeenschappelijk vervoer,
- Verhogen van het potentieel in aantal pendelaars door het ontwikkelen van arbeidsintensieve functies in de omgeving van stations met een zeer goed aanbod.
- Verhogen van het treinaanbod tot een zeer goed niveau in die stations waar dit kan gekoppeld worden aan bestaande of te ontwikkelen werkplaatsen.
- Verhogen van het bus-, tram- en metroaanbod tot een zeer goed niveau waar dit kan gekoppeld worden aan een hoog aanbod aan werkplaatsen of aan werknemers.

Op lange termijn: locatiebeleid

We kunnen stellen dat ruimtelijke structuren zeer inert zijn en pas na lang aanhouden van beleid effecten ressorteren en dus maar op lange termijn te beïnvloeden zijn. Dit betekent geenszins dat locatiebeleid geen effect zou hebben. Wanneer men bijvoorbeeld de verspreide nieuwbouw gebouwd tussen 1980 en 2000 volgens de principes van het RSV zou hebben gelokaliseerd, zou dat nu wel degelijk een verschil maken.

Het huidige beleid van gedeconcentreerde bundeling moet worden verder gezet. De verweving van verschillende beleidsdomeinen (mobiliteit, infrastructuur, ruimtelijke ordening) maakt het complex alle doelstellingen te verwezenlijken. Het is noodzakelijk dat deze op elkaar worden afgestemd met het oog op duurzaamheid. Ook het beleid van de verschillende politieke niveaus dient op elkaar te worden afgestemd. Sommige maatregelen die dienen genomen te worden, bevinden zich op Vlaams niveau, andere op federaal niveau. Aandacht dient te gaan naar een goede afstemming van beleid tussen de gewesten, in het bijzonder tussen Vlaanderen en Brussel, maar ook met het federale niveau, bijvoorbeeld bij het ontwikkelen van het spoor. Daarnaast spelen in het locatiebeleid en het parkeerbeleid de gemeenten een belangrijke rol.

Over de intensieve wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit organiseert de VSV nog dit najaar een studiedag. Er zal gefocused worden op een aantal instrumenten die moeten toelaten geïntegreerde oplossingen uit te werken in praktische situaties. Dit zal geïllustreerd worden met behulp van concrete voorbeelden.

HOOFDSTUK 5 DE MILIEU-EN NATUURHINDER VERMINDEREN

Het mobiliteitsbeleid moet ernaar streven om milieu en natuurhinder te verminderen. De aanpassing van het rijgedrag, nieuwe ontwikkelingen in de voertuigtechniek en een beperking van het verkeersvolume van het wegverkeer, vormen hiervoor de voornaamste hefbomen.

5.1 Door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken

Realisaties 2006-2007

Gebruik milieutechnische aanpassingen huidige brandstoffen en gebruik van alternatieve brandstoffen bij De Lijn

In het kader van de Kyoto-doelstellingen voert De Lijn een bewuste politiek van onderzoek naar en inzet van alternatieven voor fossiele brandstoffen. Er wordt zowel gewerkt met biodieselmengsels als – op beperktere schaal – met pure plantenolie (PPO). In het voorjaar van 2007 werd daarenboven een proef gestart met een prototype van een waterstofbus, in samenwerking met busconstructeur Van Hool.

De voorbije periode werd de uitrusting van de bussen met een Euro 2-motor met een roetfilter afgerond. Het gaat om 679 bussen, waarvan 80 bussen omwille van technische redenen niet konden uitgerust worden met een roetfilter.

Ook voor de bussen met Euro 3-motoren is een uitrustingsprogramma goedgekeurd. Waar dat technisch mogelijk is, wordt de roetfilter bovendien gecombineerd met ureuminjectie. Via ureuminjectie wordt de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) gereduceerd. Door de combinatie van deze twee technieken kan met deze bussen al de facto de Euro 5-norm worden gehaald. In juli 2006 is beslist om 736 bussen met een Euro 3-motor uit te rusten met een roetfilter. Bij de 345 van deze bussen waarvoor dat technisch mogelijk is, wordt ook een NOx-vermindering geïnstalleerd. De aankoop van de eerste schijf van 127 roetfilters voor de 736 bussen is in 2007 goedgekeurd.

Te realiseren 2007-2008

Gebruik milieutechnische aanpassingen huidige brandstoffen en gebruik van alternatieve brandstoffen bij De Lijn

De huidige inspanningen met betrekking tot de milieu-investeringen van De Lijn worden ook in 2008 onverminderd voortgezet.

Alle nieuwe bussen, geleverd vanaf 2006, zijn origineel al uitgerust met een roetfilter. In de periode 2007-2009 zal het aantal bussen met een roetfilter bij De Lijn meer dan verdubbelen, goed voor een investering van 8 miljoen euro.

De bussen die zullen geleverd worden vanaf eind 2007 zullen voldoen aan de Euro 5-norm en de EEV-norm en zijn dus uitgerust met roetfilters en een NOx-reductie-installatie. Een verdere verbetering wordt pas verwacht vanaf 2012 met de invoering van de Euro 6-norm.

De Lijn plant op korte termijn de aankoop van hybride bussen. Het lastenboek zal gepubliceerd worden eind 2007. In de loop van 2008 zal dan de effectieve toewijzing volgen.

5.2 Door beter te voorkomen dan te genezen

Realisaties 2006-2007

Locatiebeleid

Zie punt 4.3

Modale verschuiving naar openbaar vervoer

In het kader van de Vlaamse Klimaatconferentie is er uitdrukkelijk op gewezen dat, bij een voldoende bezettingsgraad, een modale verschuiving van privé-auto naar openbaar vervoer op zich al een wezenlijke bijdrage levert tot de beperking van de uitstoot van broeikasgassen en pollutanten.

Om de modale verschuiving naar openbaar vervoer te beïnvloeden heeft De Lijn, naast alle standaard activiteiten m.b.t. het aanbod van openbaar vervoer, sinds oktober 2002 de mogelijkheid in het leven geroepen een nummerplaat in te ruilen voor een abonnement van De Lijn gedurende 3 jaren. Dit wordt het DINA-systeem genoemd. In juni 2007 waren er 32.212 dergelijke abonnementen in omloop (cijfers van augustus). In april 2007 werden er wel wijzigingen aangebracht aan de aanvraagprocedure: deze werd vereenvoudigd voor de aanvragers.

Te realiseren 2007-2008*Locatiebeleid*

Zie punt 4.3

Modale verschuiving naar openbaar vervoer

De aanvraagprocedure om een nummerplaat in te ruilen voor een abonnement van De Lijn wordt vereenvoudigd en de voorwaarden licht gewijzigd. De titularis van de geschrapte of overgedragen plaat dient voortaan alleen het formulier Aanvraag van een Dina-abonnement in te vullen, te ondertekenen en te bezorgen aan De Lijn. Het verplicht toevoegen van bijkomende formulieren wordt afgeschaft. Dat kan omdat De Lijn een protocol heeft afgesloten met de dienst DIV en het Rijksregister. De Lijn controleert bij het Rijksregister de samenstelling van het gezin en gaat bij de DIV na of het aantal auto's van de twaalf bovenvermelde aarden op het adres van het gezin is gedaald.

5.3 Aangepast rijgedrag**Realisaties 2006-2007**

Aan de vzw Ecolife werd een projectsubsidie toegekend voor de ontwikkeling van vijf simulatoren die dienen om een zuinige, milieuvriendelijke en schone rijstijl aan te leren. In 2007 namen ongeveer 4.000 mensen deel aan een workshop met de simulators. Tijdens de workshops kregen de deelnemers rijtips met het oog op een beter brandstofverbruik, minder slijtage en onderhoudskosten aan de voertuigen, minder uitstoot, een meer anticiperende rijstijl en minder schadegevallen.

Daarnaast werden de simulators ook ingezet op grote evenementen (zoals Rock Werchter, Vlaanderendag, Sfinksfestival) om het draagvlak voor "ecodriving" te verhogen.

Te realiseren 2007-2008

Ook in 2007-2008 blijft verkeersveiligheid in ondernemingen een aandachtspunt. In samenwerking met onder andere de Bond Beter Leefmilieu en de rijsscholen wordt een laagdrempelig opleiding Ecodriving aangeboden voor bestuurders van personen- en vrachtwagens. Ook aspecten van verkeersveiligheid komen daarbij expliciet aan bod.

5.4 Door de autofiscaliteit te hervormen

De milieu-impact van auto's hangt af van de keuzes bij aankoop en bij gebruik. Voor wat betreft de aankoop heeft de BIV een sturende rol via het systeem van fiscale PK. De brandstofaccijnzen en de verkeersbelasting sturen vooral het gebruik van de wagen.

De Vlaamse Regering wenst verder te gaan met de hervorming van de autofiscaliteit in de richting van een grotere variabilisering van de kosten in functie van de gereden kilometers en in functie van de ecoscore van de wagens. Zij zal verder overleg plegen met Nederland over de wegbeprijzing en de weerslag hiervan op de wederzijdse bijdrage die inwoners van de buurlanden leveren in de kosten van de wegeninfrastructuur.

Het reeds uitgevoerde studiewerk zal in het licht van deze opties in de loop van november '07 geactualiseerd worden.

In dit kader zal de minister-president overleg plegen met zijn Nederlandse collega en met zijn Waalse en Brusselse collega.

HOOFDSTUK 6 VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT

Binnen dit kader zijn 3 aspecten van belang:

1. maatregelen moeten doorwerken op de verschillende bestuursniveaus en beleidsdomeinen. Een geïntegreerde aanpak/planning is noodzakelijk;
2. er is een zo groot mogelijke deelname aan het beleid wenselijk van de verschillende doelgroepen en actoren;
3. mobiliteit(sbeleid) is een dynamisch gegeven: alleen via een goede monitoring en evaluatie kan er bijgestuurd worden waar nodig.

6.1 Het mobiliteitsconvenant verder verfijnen

Het convenantbeleid heeft een positieve bijdrage geleverd op het vlak van overleg en communicatie tussen de verschillende actoren. Het heeft onmiskenbaar geleid tot een meer planmatige aanpak en een kwaliteitsverbetering van de projecten en bijgevolg tot een meer doelgerichte aanwending van de investeringsmiddelen. Daarnaast zijn de mobiliteitsproblemen op lokaal vlak meer integraal benaderd en is de kennis van mobiliteit bij alle partners sterk verruimd.

Na tien jaar werd het instrument grondig geëvalueerd en bijgestuurd. Dit resulteerde in een nieuwe set van aangepaste moduleteksten en in de ontwikkeling van een methodiek om de bestaande mobiliteitsplannen te evalueren en bij te sturen zodat vorm kan worden gegeven aan een volgende generatie mobiliteitsplannen. Deze elementen waren ook opgenomen in het voorstel van resolutie nr. 921 betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants, aangenomen in plenaire vergadering op 6 december 2006.

Investerings gebonden aan Mobiliteitsconvenanten gebeuren op de artikels 63.01 en 73.11 van het VIF (resp. 59.2 en 243.7 miljoen euro in 2008). Op beide artikels gebeuren tevens niet convenanten gebonden investeringen.

6.1.a Wijzigingen van de moduleteksten op basis van de doelstellingen van de evaluatie

Realisaties 2006-2007

De moduleteksten werden bij ministerieel besluit van de Ministers van Mobiliteit en Openbare Werken gewijzigd om de financiële lasten te herpositioneren, een administratieve vereenvoudiging door te voeren en de moduleteksten te harmoniseren en te verduidelijken.

Het nieuwe ministeriele besluit betreffende de mobiliteitsconvenants trad in werking op 15 april 2007. De modules die voordien al door de gemeenteraad waren goedgekeurd zullen nog via de oude procedure verlopen.

Te realiseren 2007-2008

De aangepaste moduleteksten worden geïmplementeerd en opgevolgd waarbij

- de lokale overheid geen onteigeningsvergoedingen meer zal moeten voorfinancieren langs gewestwegen. De Minister van Openbare Werken staat in voor de uitvaardiging van het ministerieel besluit en zal rechtstreeks de onteigenden betalen zonder tussenkomst van de

lokale overheid. De lokale overheid dient zich alleen nog in te laten met het samenstellen van het technische gedeelte van het onteigeningsdossier (hoofdzakelijk het opstellen van het onteigeningsplan);

- de ontbrekende schakels in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk langs de gewestwegen voortaan altijd à 100% worden betaald of gesubsidieerd door het gewest, onafhankelijk van hun k-waarde;
- gemeenten meer financiële zekerheid krijgen doordat enkele modules met een looptijd van één jaar zijn omgezet in een vijfjarige module;
- de module bedoeld voor aanleg van vrije tram- en busbanen is uitgebreid tot een module 'doorstroming'. Ook de toepassing van deze module bij intergemeentelijke projecten en met bijdrage door private partners wordt mogelijk;
- het jaarlijks voortgangsverslag niet meer zal moeten voorgelegd worden aan het Vlaamse gewest. Wel kan dit instrument blijven bestaan als toetsingskader voor het lokale beleid op eigen initiatief;
- het stand still-principe, met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen uit de module, gericht op het openbaar vervoer, wordt gehaald. Aan de lokale overheden zal gevraagd worden een duurzaam parkeerbeleid integraal op te nemen in het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Eventueel vastgestelde knelpunten zullen worden geïnventariseerd en onderzocht.

Naar aanleiding van de herziening van het instrument mobiliteitsconvenant zullen een aantal richtlijnen en omzendbrieven moeten worden aangepast. Zo zal o.a. de omzendbrief 2001/5 van de Ministers van Mobiliteit en Openbare Werken over de taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen worden herzien. Verder zullen, in het kader van de vernieuwing van de omzendbrief over het werken met start-, project-, en evaluatienota's, methodes en richtlijnen rond projectevaluatie worden uitgewerkt.

6.1.b De evaluatie en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan, basis van het mobiliteitsconvenant

Realisaties 2006-2007

Sneltoets

De sneltoets screent het bestaande mobiliteitsplan op de huidige actualiteitswaarde en gaat na hoe het plan aansluit bij de actuele planningscontext en beleidsvisies. Het is ook een krachtig instrument voor de nieuwe lokale besturen om het mobiliteitsplan te toetsen aan de nieuwe beleidsvisie en verder in te passen in de integrale lokale beleidsvisies.

Bij de ontwikkeling van de methodiek werd de sneltoets in vijf proefgemeenten toegepast. In maart 2007 werd de bijgestelde methodiek op het Mobiliteitscongres gelanceerd. De sneltoets anticipeert op de bestaande verscheidenheid in de ambities, kwaliteit, realisatiegraad en actualiteitswaarde van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Er is gekozen voor een korte, relatief eenvoudige methodiek waardoor naar de toekomst toe de planlast wordt beperkt. De sneltoets probeert immers precies te detecteren wat moet gebeuren om het gemeentelijk mobiliteitsplan

- te bevestigen (enkel het actieprogramma wordt geactualiseerd),
- bij te sturen (een aantal thema's worden binnen het bestaande beleidsscenario (verder) uitgediept of toegevoegd)
- of te herzien (de procedure voor een nieuw mobiliteitsplan wordt opnieuw doorlopen maar vertrekkende van de bestaande documenten en gegevens),

met andere woorden om de tweede (en volgende) generaties mobiliteitsplannen tot stand te brengen.

De conformiteit van een gemeentelijk mobiliteitsplan verstrijkt vijf jaar na datum van de conformverklaring. In 2007 geldt een overgangsmaatregel waardoor de conformiteit van de mobiliteitsplannen ouder dan vijf jaar geldig blijft tot 31 december 2007. Via de sneltoets kan de conformiteit van het gemeentelijk mobiliteitsplan tijdelijk worden verlengd.

Gemeenten met een recenter mobiliteitsplan kunnen uiteraard ook vroeger gebruik maken van de sneltoets als zij dit wensen.

Om het instrument sneltoets zo snel mogelijk optimaal op punt te brengen, werd er al een eerste evaluatieronde gehouden in september 2007.

Verbreden/verdiepen

Uit de sneltoets kan blijken dat het bestaande beleidsscenario mag worden behouden maar dat een aantal thema's in het mobiliteitsplan verder moeten worden verdiept of worden toegevoegd (= verbreden). Voor dit verbreden/verdiepen werd eind september 2007 een concreet stappenplan ter beschikking gesteld.

Ook aan de vorm en de opbouw van het actieprogramma werd gesleuteld zodat dit onderdeel van het plan een concreet middel wordt voor de gemeente om haar mobiliteitsbeleid te programmeren, te duiden en te communiceren naar de bevolking. Het vernieuwd actieprogramma kan ook verder als voortgangsinstrument worden gebruikt.

Op de gewone begroting 2007 (artikel 63.4 12.10) werd een som voorzien van 271.000,00 euro voor de opmaak en de bijsturing van de mobiliteitsplannen.

Communicatie

In april 2007 werd een omzendbrief (MOW/2007/3) verspreid over de evaluatie met sneltoets en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Om de communicatie en introductie van deze nieuwe instrumenten te ondersteunen werd aan de VSV ook de opdracht gegeven om een specialisatiecursus te organiseren die zeer praktijkgericht is. De cursus heeft in het voorjaar tweemaal plaatsgevonden, namelijk in Gent en Leuven en wordt dit najaar in Brussel opnieuw georganiseerd.

Om de gemeenten te ondersteunen in het ontwikkelen van een vernieuwde visie inzake duurzaam mobiliteitsbeleid werd vanaf maart 2007 een 'Ideeënboek voor gemeenten' op de website Mobiel Vlaanderen ter beschikking gesteld.

Te realiseren 2007-2008

De inzet van de sneltoets en de opmaak van de tweede generatie mobiliteitsplannen zullen nog een belangrijk aandachtspunt vormen in 2008 waardoor initiatieven inzake begeleiding, vorming en communicatie zullen worden verder gezet. Belangrijk hierbij is dat de nieuwe instrumenten op basis van de eerste ervaringen geregeld worden geëvalueerd en zonodig bijgestuurd.

Ter ondersteuning van gemeenten, zal ook alle communicatie en informatieverstrekking die via de website Mobiel Vlaanderen verloopt, meer bepaald via de webpagina's van het mobiliteitsconvenant en het ideeënboek 'duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid', op elkaar worden afgestemd en worden geïntegreerd. De informatie voor lokale besturen zal ook een meer opvallende plaats innemen.

Belangrijk is dat het vernieuwde gemeentelijk mobiliteitsplan, meer nog dan vroeger, de lokale visie uitwerkt en ondersteunt. De eerste generatie mobiliteitsplannen was meestal sterk gefocust op gewestelijke infrastructuurprojecten. In de tweede (en volgende) generatie mobiliteitsplannen zal worden gestreefd om ook de subdomeinen, waarin net het lokale bestuur zelf een sterke invulling kan geven, aandacht te geven. Voorbeelden hiervan zijn:

- een lokale invulling van de centrum- en verblijfsgebieden met aandacht voor een verkeersveilige en autoluwe inrichting,

- een concrete uitvoering geven aan de principes van duurzaam parkeren,
- de lokale uitwerking van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk,
- een lokale visie op de routes voor zwaar verkeer,
- een netwerk van trage wegen.

Uiteraard zal het bepalen van welke thema's precies aan bod komen sterk afhankelijk zijn van de lokale context en ambities. Het is onze taak de gemeenten te ondersteunen op inhoudelijk en methodologisch vlak om deze beleidsvisies te ontwikkelen. In eerste instantie zal in 2008 een Vademecum Parkeerbeleid worden ter beschikking gesteld.

6.2 Door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen

Realisaties 2006-2007

Mobiliteitsdecreet

In 2002 heeft het Vlaamse parlement in een aantal aanbevelingen, geformuleerd naar aanleiding van de bespreking van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, gesteld dat er bijkomende regelgeving nodig is. Wil mobiliteit beter beheerd worden en wil het voorgenomen mobiliteitsbeleid tot de gewenste resultaten komen, dan zijn diverse bestuurlijke/juridische/organisatorische aanpassingen gewenst. In concreto werd het verder decretaal omschrijven van de mobiliteitsplanningsprocessen op de verschillende bestuursniveaus, het meer systematisch invoeren van een mobiliteitseffectentoetsing, diverse vormen van samenwerking over de verschillende bestuursniveaus heen, een duidelijkere organisatie van de betrokkenheid van de georganiseerde en niet georganiseerde bevolking bij de besluitvorming en een meer systematische invoering van diverse vormen van monitoring aanbevolen. Vooraleer verder werk te maken van het wettelijke kader, werden deze aanbevelingen ter evaluatie voorgelegd aan de commissie openbare werken, mobiliteit en energie van het Vlaamse parlement. Andere elementen waarmee rekening moet gehouden worden, zijn de door SERV en MiNa-Raad gemaakte aanbevelingen bij het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen. Mede in navolging van punt 16 van de motie van aanbeveling nr. 562/1 inzake de beleidsbrief Mobiliteit 2005-2006 werd op 3 mei 2006 een hoorzitting in het Vlaams parlement georganiseerd over de decretales initiatieven inzake het mobiliteitsbeleid. In 2007 werden een aantal bijkomende inhoudelijke punten verder uitgediept.

Te realiseren 2007-2008

Mobiliteitsdecreet

Het decreet Mobiliteitsbeleid zal uit drie luiken bestaan:

1. Planning. Hierin wordt aangegeven hoe de planmatige voorbereiding van de besluitvorming juridisch ingebed wordt, zowel op het vlak van inhoud als van procedures.
2. Mobiliteitseffectenrapportage. Aandachtspunten hierbij zijn het onderscheid tussen mobiliteitseffecten van plan- en projecten, de procedure en inhoudelijke afstemming met plan- en project-MER er ten slotte de doorwerking van mobiliteitsgebonden randvoorwaarden via bouw- en/of milieuvergunning
3. Monitoring en informatie-uitwisseling. Hierbij wordt rekening gehouden met de vigerende aanpak in het buitenland (o.a. Groot-Brittannië, Finland).

De teksten zullen daarbij in diverse interne werkgroepen afgetoetst worden, en vervolgens voorgelegd aan een breder maatschappelijk forum (o.a. MORA). Er zal over gewaakt worden dat de bestaande besluitvormingsprocedure niet verlengd wordt door introductie van een Mober verplichting.

Het decreet zal in 2008 voor principiële goedkeuring met het oog op de wettelijk voorziene adviesvragen aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden. Na de wettelijke adviesaanvragen zal het aan het Parlement worden voorgelegd.

6.3 Door een zo groot mogelijke deelname aan het beleid te bevorderen

Realisaties 2006-2007

Mora

Op 24 november 2006 werd het Besluit van de Vlaamse Regering tot regeling van de werking van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen goedgekeurd. Op 25 mei 2007 werden per Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de voorzitter, de leden en hun plaatsvervangers en de deskundigen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen aangeduid.

Ondertussen werden door de Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen het voorziene aantal personeelsleden aangeworven voor de bestaffing van het secretariaat.

Te realiseren 2007-2008*Mora*

In 2007-2008 zal de MORA zijn in het decreet bepaalde activiteiten opstarten en uitbouwen. De MORA zal in het bijzonder het maatschappelijk debat verzorgen rond specifieke mobiliteitsvraagstukken, de opmaak van het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport voorbereiden en een mobiliteitsonderzoeksagenda bespreken.

6.4 Door meer samenwerking met doelgroepen**Realisaties 2006-2007***Het subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten*

Via het subsidiedecreet zijn een aantal Vlaamse verenigingen sinds 2005 erkend als mobiliteitsvereniging of koepel van vereniging. De erkenning van vijf mobiliteitsverenigingen (Fietzersbond, Voetgangersbeweging, Ouders van Verongelukte Kinderen, Trage Wegen en de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers) en de koepelvereniging Komimo gelden voor vier jaar en hebben als gevolg dat deze verenigingen gedurende deze periode een recht op een basissubsidie verkrijgen, waarmee zij een deel van hun personeels- en werkingskosten kunnen financieren.

Binnen artikel 63.4 33.01 is een totaal bedrag van 210.000 euro gebruikt voor de basissubsidies aan erkende mobiliteitsverenigingen.

Het tweede luik van het decreet betreft de toekenning van projectsubsidies. Jaarlijks kunnen verenigingen een projectaanvraag indienen. In totaal werden dertien projectaanvragen voor het jaar 2007 ingediend. Na een screening van deze projecten door een beoordelingscommissie werd uiteindelijk aan zes projecten een subsidie toegekend:

- Student en Mobiliteit: het gebruik van de plooifiets in woon-schoolverkeer;
- BTTB: Welkom aan boord;
- Voetgangersbeweging: Voetgangersgerichte herinrichting van centrumgebieden;
- Enter: Toegankelijkheid en Mobiliteit, het mobiliteitsconvenant als catalysator;
- Imob: Mobi-award;
- Mobiel 21: Toegankelijke werkplek.

Binnen artikel 63.4 33.01 is een totaal bedrag van 133.241 euro gebruikt voor deze projecten.

Kinderen en jongeren

Voor een duurzaam mobiliteitsbeleid is het essentieel om over een breed maatschappelijk draagvlak te beschikken. De beste manier om een maatschappelijk draagvlak te creëren is ongetwijfeld het voeren van een interactief beleid – een beleid waarbij de relevante actoren actief geïntegreerd worden in beleidsprojecten. Dit jaar hebben we ons vooral gefocust op de jongeren.

De vzw Kind & Samenleving coacht en stimuleert lokale overheden in de ontwikkeling van mobiliteitsprojecten met actieve participatie van kinderen en jongeren. Dit met het oog op het realiseren van twee doelstellingen:

- de betrokkenheid van kinderen en jongeren op lokale mobiliteitsprojecten stimuleren en begeleiden;
- het perspectief van kinderen en jongeren inbrengen in mobiliteitsprojecten.

“Mobi4Real” is een interactieve campagne voor en door jongeren. Via TMF spreken we jongeren aan en laten we ze ook zelf aan het woord.

TMF maakte een aantal spotjes over het gebruik van de fietshelm. Via de website www.Mobi4Real.be konden jongeren reageren.

Buurtbewoners

Mobi4Real en de Bond Beter Leefmilieu organiseren in het project “Geknipt Mobi4Real”, waarvoor zij een projectsubsidie ontvangen, het overleg en de samenwerking tussen de lokale overheid en de (georganiseerde) burger om veilige en milieuvriendelijke mobiliteit te realiseren. De middenveldorganisaties begeleiden gemeenten en buurten bij het uitwerken van concrete maatregelen om verkeers- en mobiliteitsproblemen in overleg op te lossen. De maatregelen kunnen zich situeren op het gebied van informatie, sensibilisatie, preventie en handhaving, infrastructuur en vervoersorganisatie.

Te realiseren 2007-2008

Het subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten

Het subsidiedecreet, dat voorziet in een basissubsidie van de erkende verenigingen en tegelijk de mogelijkheid geeft om duurzame mobiliteitsprojecten te financieren, blijft ook in 2008 van kracht.

De erkende mobiliteitsverenigingen hebben ook in 2008 recht op hun basissubsidie en op basis van de ingediende projectvoorstellen zullen in 2008 opnieuw een aantal mobiliteitsprojecten worden gefinancierd. Hiervoor wordt een totaal van 513.000 euro voorzien.

Tegelijk wordt ook verder gewerkt aan de aanpassing van het huidige decreet om het decreet inhoudelijk beter bij het beleid te doen aansluiten en ook om een efficiëntere manier van werken te implementeren voor het toekennen van de subsidies. Een aantal krachtlijnen hierbij zijn ondermeer:

- een duidelijker taakomschrijving voor de erkende mobiliteitsvereniging en de koepel van de mobiliteitsverenigingen;
- het versterken van de positie van de koepel in het mobiliteitsmiddenveld;
- meer zekerheid voor de verenigingen over de hoogte van de subsidie door deze te koppelen aan een aantal voltijdse equivalenten (VTE's);
- naast projecten kunnen ook actieprogramma's worden gesubsidieerd;
- integratie van de financiering van de sensibilisatiecampagnes in het decreet.

Het is de bedoeling dat het aangepaste decreet in de loop van 2008 van kracht wordt en dat de nieuwe subsidiëring kan ingaan vanaf het begrotingsjaar 2009.

6.5 Door kennis(overdracht) te vergroten

Realisaties 2006-2007

Zowel op de administratieve begroting (artikel 63.4 12.23- budget) als op het VIF (artikel 369F1230-budget) werden verschillende onderzoeken vastgelegd.

In december 2006 werden o.a. de nodige overeenkomsten afgesloten ter uitvoering van het 3^{de} onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen. Het veldwerk van deze survey is midden september effectief gestart.

Voor wat het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid (periode 2007-2011) betreft: zie punt 2.2.b

Voor wat betreft de academische Bachelor- en Masteropleiding Verkeerskunde aan de Universiteit Hasselt is de eerste lichting Bachelors Verkeerskunde in 2007 afgestudeerd. Het gaat om 16 studenten. De vraag vanuit de arbeidsmarkt (overheid, studiebureaus, politiediensten) naar deze studenten is groot. Hiervan getuigt het feit dat verscheidene werkgevers zich bij de studenten hebben aangediend en dat sommige studenten hun Masteropleiding Verkeerskunde zullen combineren met een job als verkeerskundige. De Bacheloropleiding Verkeerskunde telt vandaag een 90-tal studenten. Vanaf einde 2006 werd de financiering van de opleiding Verkeerskunde overgenomen door het Departement Onderwijs.

Te realiseren 2007-2008

Er zal een onderzoeks- en studieprogramma worden opgesteld voor de budgetten voorzien op de artikels 63.4 12.30 en VIF369F1230. Het programma heeft als bedoeling het bestaande beleid te ondersteunen en te evalueren en de basis te leggen voor nieuw beleid door de gerichte opmaak van monitoringinstrumenten en onderzoek naar de ontwikkeling van nieuwe beleidsinstrumenten. Het onderzoeksprogramma zal worden voorgelegd aan de Mora en stapsgewijs uitbesteed.

Het op 15 september 2007 gestarte veldwerk van het 3^{de} onderzoek verplaatsingsgedrag in Vlaanderen duurt twaalf maanden en zal dus beëindigd zijn op 15 september 2008. Vanaf dat ogenblik kan de analyse van de gegevens starten.

Voor wat het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid (periode 2007-2011) betreft: zie punt 2.2.b

HOOFDSTUK 7 VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT

De woon-werkverplaatsingen zorgen door het plaats- en tijdsgebonden samenvallen van deze verplaatsingen voor grote maatschappelijke effecten. Daarom wordt een specifiek beleid gevoerd rond deze problematiek.

Rol van de Vlaamse overheid: ondersteuning en ontwikkeling

Realisaties 2006-2007

Pendelplan

In november 2005 werd het pendelplan voorgesteld. Met het pendelplan wordt een faciliterend en stimulerend beleid voorgesteld, dat inspeelt op de noden en problemen in de organisatie van het woon-werkverkeer.

Het doel van het Pendelplan is om tegen 2010 het aantal autoverplaatsingen in het woon-werkverkeer met 10% te doen dalen, van 70% naar 60%. De aandelen van openbaar vervoer en fiets moeten elk minstens stijgen van 15% naar 20%.

De uitgangspunten van het Pendelplan zijn:

- Een gedeelde verantwoordelijkheid;
- Draagkracht op het terrein;
- Een geïntegreerde aanpak;
- Innovatie en verbetering.

Het Pendelplan omvat zowel maatregelen die vanuit het eigen beleidsdomein kunnen genomen worden, als maatregelen die in samenwerking moeten gebeuren met andere beleidsinstanties, sociale partners en het middenveld. Er kunnen vier grote groepen van maatregelen worden geduid, waaronder telkens een aantal fiches (maatregelen) worden ondergebracht:

- Ondersteuning en duidelijkheid aan bedrijven:
 - Fiche 1: provinciale mobiliteitspunten;
 - Fiche 14: beter beleidskader.
- Duurzamer pendelen:
 - Fiche 2. De fiets
 - Fiche 3. Netmanagement
 - Fiche 4. Carpool
 - Fiche 5. Anders werken
- Pendelen op maat:
 - Fiche 6. Mobiliteitsconvenants
 - Fiche 7. Pendelfonds
 - Fiche 8. Financiële stimuli
 - Fiche 9. Ruimtelijke ordening
 - Fiche 10. Bedrijfsvervoer
 - Fiche 11: Toegankelijkheid
- Groter draagvlak:
 - Fiche 12. Sensibilisatie
 - Fiche 13. Expertise en educatie

Fiche 1: Oprichting provinciale mobiliteitspunten met integratie van de provinciale Mobidesks

Vanuit de doelstelling om de woon-werkverkeersproblematiek op een geïntegreerde manier aan te pakken, worden provinciale mobiliteitspunten opgericht (één per provincie) in samenwerking met De Lijn en de provincies.

De provinciale mobiliteitspunten zullen functioneren:

1. als uniek loket (front office) voor individuele vragen vanuit het grote publiek. Via het mobiliteitsloket of front office wordt de informatie-, advies- en aanvullende verkoopfunctie naar het publiek verzorgd. Concrete vragen van particuliere klanten met betrekking tot bijvoorbeeld woon-werkverkeer worden via deze loketten behandeld.
2. als centraal aanspreekpunt (back office) voor bedrijven in functie van de organisatie van het woon-werkverkeer (en in een verdere fase ook scholen en organisatoren van grootschalige, sterk verkeersgenererende evenementen). De provinciale Mobidesks, die al een taak hadden op vlak van bedrijfsvervoermanagement, en de mobiliteitswinkels van De Lijn zullen daartoe op een gefaseerde manier worden geïntegreerd tot provinciale mobiliteitspunten.

De overeenkomsten (met een duurtijd van 3 jaar) tussen het Vlaamse Gewest, De Lijn en de provincies werden (m.u.v. Vlaams-Brabant) hiertoe eind juni 2007 afgesloten. De overeenkomst met de provincie Vlaams-Brabant werd in september 2007 afgesloten.

Fiche 2: De fiets

De acties die in 2006-2007 werden ondernomen in functie van de fiets, staan beschreven in hoofdstuk 1 van deze beleidsbrief. Het onderhoud van fietspaden langs gewestwegen werd toevertrouwd aan de gemeenten via een aanpassing van de module van het mobiliteitsconvenant.

Met het Fietsfonds, de aanpassing van module 13 en de projecten gevaarlijke punten werd het beleid voor de aanleg van fietsinfrastructuur, het beter onderhoud van fietspaden, het beveiligen van oversteekplaatsen en het wegwerken van gevaarlijke punten bestendig en uitgebouwd.

Via de module 13 werd in samenwerking met de Minister van Openbare Werken verder gewerkt aan de uitrusting van gewestwegen die deel uitmaken van het bovenlokaal fietsroutenetwerk met fietspaden conform het vademecum fietsvoorzieningen.

Bij de besprekingen over de sneltoets voor het mobiliteitsplan, werd de uitbouw van een fijn netwerk van lokale fietsinfrastructuur in kader van de mobiliteitsplannen meegenomen als ankerpunt.

Fiche 3: Netmanagement

Zoals omschreven in hoofdstuk 1 van de beleidsbrief, heeft De Lijn in 2006 de projectvoorstellen onderzocht en onderbouwd voor de jaarprogramma's Netmanagement 2007 en 2008. Op basis van de ingediende dossiers selecteerde de minister vervolgens de sterkste projecten voor uitvoering in 2007 en 2008. Bij deze selectie weegt het aspect woon-werkverkeer zwaar door.

Fiche 4: Carpoolen

Zoals eerder aangegeven in de beleidsbrief, werd in het voorjaar 2007 een studie opgestart, die moet aangeven welke enerzijds de hinderpalen, en anderzijds de voorwaarden zijn voor het succesvol promoten van carpoolen.

Fiche 5: Anders werken

Begin 2006 werd een studie opgestart rond telewerken, met als doel de impact van telewerken op verkeersexternaliteiten in Vlaanderen in kaart te brengen. De studie werd in het najaar van 2006 afgerond.

Uit de studie bleek dat er in het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het jaar 2004, 284.000 personen waren die soms of gewoonlijk thuiswerken, en dus als telewerkers kunnen beschouwd worden. Daarnaast kan men het aantal telewerkers die in satellietkantoren of telewerkcentra opereren, schatten op maximum 21,4% van het bovenstaand aantal. De som van beide leidt dus tot een schatting van 344.000 telewerkers in Vlaanderen.

De studie toonde aan dat telewerk een belangrijke besparing aan externaliteiten, gerelateerd aan mobiliteit, met zich meebrengt. Op dit ogenblik wordt in Vlaanderen jaarlijks meer dan 900 miljoen euro bespaard dankzij telewerk, in vergelijking met een situatie zonder telewerk. Het grootste deel hiervan (meer dan 850 miljoen euro) betreft besparingen op congestiekosten; de rest omvat besparingen op pollutie en op kosten van verkeersonveiligheid. Spijts deze bijzonder grote maatschappelijke baten, suggereren een aantal internationale studies dat België en Vlaanderen zich eerder in het Europees peloton dan de Europese kopgroep bevinden op het vlak van telewerk. In

algemene zin blijkt dat Vlaanderen een achterstand heeft van ongeveer 50% op enkele buurlanden zoals Duitsland, en dat het inhalen van de koplopers (in het bijzonder Nederland en Finland) een verdubbeling van de huidige penetratie zou vergen.

De studie suggereert een aantal maatregelen om binnen de vijf jaar (2011) een verhoging van de telewerkpenetratie met 50% te bereiken, en een verdubbeling binnen de tien jaar (2016):

Wat de overheid betreft, lijken de volgende drie sets werkterreinen belangrijk op de korte termijn teneinde de doelstelling van verhoging van de telewerkgraad met 50% te bereiken tegen 2011:

1. De Vlaamse overheid kan de kennishiaten over telewerken en de implementatie ervan helpen wegwerken.
2. De Vlaamse overheid kan zelf als motor fungeren door een voorbeeldfunctie uit te oefenen op het vlak van telewerk.
3. Tenslotte kunnen bescheiden fiscale stimuleringsmaatregelen zinvol zijn, maar enkel indien ondernemingen daadwerkelijk kunnen aantonen dat zij mobiliteitsbaten gecreëerd hebben.

Op langere termijn, naar een verdubbeling van de huidige penetratiegraad toe tegen 2016, kan de overheid drie additionele sets maatregelen nemen:

1. Onderwijs en opleiding bieden de beste garantie voor de upgradering van de samenleving op het vlak van ICT-kennis.
2. Zorgen voor een afstemming van het Vlaamse telewerkbeleid met de Brusselse gewestelijke overheid (pendelstromen naar Brussel), en voor een afstemming met de federale overheid.
3. Een zekere formalisatie van telewerkprogramma's, rekening houdend met de nood aan flexibiliteit van individuele organisaties bij implementatie.

Tenslotte is het duidelijk dat een sterke verhoging van de telewerkpenetratie in Vlaanderen belangrijke inspanningen zal vergen van de ondernemingswereld en de werknemers. De potentiële baten van telewerk voor de individuele onderneming zijn bijzonder groot, en situeren zich onder meer op het vlak van productiviteitsstijgingen, besparingen aan kantoorruimte, verhoogde kansen om hooggekwalificeerd personeel aan te werven en te behouden, en de mogelijkheid om te blijven functioneren met gedecentraliseerde systemen in het geval van bijv. het stilleggen van een stad bij een grote betoging, een terreuraanslag, enz. Ook de baten voor de werknemer zijn potentieel zeer hoog, met inbegrip van een hogere flexibiliteit, hogere motivatie, positieve effecten op de gezondheid, enz. Nochtans blijven vele Vlaamse bedrijven (en werknemers) eerder sceptisch en zijn zij voorstander van een organische eerder dan overheidsgestuurde groei van telewerk.

De problematiek rond de fiscale aspecten inzake telewerken werd trouwens meegenomen in de studies rond fiscaliteit (zie fiche 8).

Fiche 6: Mobiliteitsconvenants

In 2006-2007 werden bepaalde modules aangepast, zodat deze beter worden ingepast in kader van het woon-werkverkeer. De koepelmodule werd uitgebreid in functie van participatie door bedrijven.

Sinds 5 april 2007 kunnen derden (en dus ook bedrijven) voor een aantal modules medeondertekenen. Het betreft hier meerbepaald de module 8 (doorstromingsmaatregelen voor geregeld vervoer), module 12 (aanleg of verbetering van fietspaden van het bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen) en module 13 (aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid). Voor de modules 14 (aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstenzones van bovenlokaal belang) en 15 (flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid) bestaat de mogelijkheid voor derden om mede te ondertekenen al langer (sinds 1997). In kader van de module 14 werd de participatiemogelijkheid voor bedrijven verder uitgebreid. Bedrijven die medeondertekenen zijn nu verantwoordelijk voor het ontwerp, de aanbesteding en het toezicht op de werken.

Fiche 7: Pendelfonds

Om de woon-werkproblematiek op een geïntegreerde manier aan te pakken, is ter uitvoering van het Pendelplan, een Pendelfonds opgericht. Met de middelen uit het Pendelfonds zullen concrete projecten inzake woon-werkverkeer worden gefinancierd. Het fonds moet actoren (sociale partners, bedrijvengroepen, lokale overheden) op het terrein warm maken om (innoverende) mobiliteitsmaatregelen te nemen.

De decretale bepalingen van het Pendelfonds zaten vervat in het programmadecreet van 30 juni 2006, en zijn op 13 december 2006 in het Belgisch staatsblad verschenen. Het uitvoeringsbesluit werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 24 november 2006 (publicatie in het Belgisch Staatsblad van 05/02/07). Het budget voor 2007 bedraagt 8,29 miljoen euro (decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2007).

Op 21 februari 2007 werd de begeleidingscommissie van het Pendelfonds officieel geïnstalleerd.

Op 1 maart 2007 werd een eerste oproep gelanceerd voor het indienen van projectvoorstellen. De uiterste datum van indiening was 30 juni 2007.

Er werden vijftien projecten ingediend voor een totaal bedrag van 5.970.419,69 euro. Hiervan werden elf projecten goedgekeurd voor een totaal bedrag van 5.467.672,17 euro.

Het project Max Mobiel, dat in januari 2006 van start ging, wordt ook in 2007 verder gezet en gefinancierd vanuit het pendelfonds (in 2007 voor een bedrag van 349.865,51 euro). In 2007 werd m.a.w. voor een totaalbedrag van 5.817.537,68 euro vastgelegd op de begroting van het Pendelfonds. De uitbetaling gebeurt in schijven.

Fiche 8: Financiële stimuli

Begin 2007 werd een studie gestart om meer inzicht te krijgen in de huidige regelgeving en mogelijke aanpassingen van de werkgerelateerde fiscaliteit, voornamelijk betreffende de bedrijfswagens. Hieraan werd tevens een studie gekoppeld over de huidige producten voor duurzaam werkgerelateerde mobiliteit en een eventuele uitbreiding ervan.

Fiche 9: Ruimtelijke ordening

Hierbij kan verwezen worden naar hoofdstuk 4, punten 4.2 en 4.3 uit de beleidsbrief, waar respectievelijk wordt ingegaan op de studies rond MOBER en het locatiebeleid.

Fiche 10: Bedrijfsvervoer

Vanaf 1 juni 2007 zijn alle vrije busbanen opgesteld voor medegebruik door (collectief) bedrijfsvervoer.

Fiche 11: Toegankelijkheid

Er kan hier verwezen worden naar hoofdstuk 1 uit de beleidsbrief.

Het in juni 2007 opgestarte proefproject voor Diensten Aangepast Vervoer heeft als doel om na te gaan op welke manier een gebiedsdekkend netwerk van aangepast vervoer voor heel Vlaanderen kan worden uitgerold. Het proefproject zal m.a.w. een duidelijke indicatie geven van de behoeften aan aangepast vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit.

Fiche 12: Sensibilisatie

Het updaten van de website www.mobielvlaanderen.be gebeurt doorlopend. Zo werd de website in maart 2007 uitgebreid met een hyperlink in functie van het Pendelfonds. Via de link www.mobielvlaanderen.be/pendelfonds kan alle informatie betreffende het Pendelfonds opgevraagd worden.

De VSV verspreidt periodiek de digitale nieuwsflash mobiliteitsmanagement. Eind 2007 werd ook gestart om in iedere nieuwsbrief een nuttige tip mee te geven voor de bedrijven. Naast de jaarlijkse meeting mobiliteitsmanagement, startte de VSV einde 2007 ook met netwerkmeetings voor bedrijven waar dieper wordt ingegaan op de dagelijkse praktijk. Centrale thema in het najaar was 'fiscaliteit' en dit werd nader bekeken zowel vanuit de zijde van werkgevers als werknemers.

Fiche 13: Expertise en educatie

In 2007 zette de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) haar aanbod aan bedrijven onverminderd verder. Het aanbod bestond uit twee luiken. Enerzijds werden bedrijven ondersteund bij de opmaak

van een bedrijfsvervoersplan. Dit gebeurt aan de hand van quickscans. De vraag tot ondersteuning kan zowel vanuit de kant van werkgevers als werknemers komen. Anderzijds konden bedrijven ook opleidingssessies volgen bij de VSV over duurzaam woon-werkverkeer. Nieuw in 2007 was de educatieve ondersteuning van bedrijven voor de opmaak van multi-modale bereikbaarheidsfiches.

Fiche 14: Beter beleidskader

In deze kan er ook verwezen worden naar hoofdstuk 6, punt 6.2, waar wordt ingegaan op het mobiliteitsdecreet.

Te realiseren 2007-2008

Pendelplan

Het Pendelplan zal ook in 2008 verdere uitvoering krijgen. Vanuit de verschillende fiches uit dit plan zullen de al opgestarte en de nog op te starten onderzoeken aangeven welke maatregelen geïmplementeerd kunnen worden om het beleid op het gebied van woon-werkverkeer verder te realiseren. Vooral de resultaten van de studies rond carpoolen en fiscaliteit moet het beleid rond deze thema's in functie van het pendelverkeer verder vorm geven. Ook de mogelijkheden van het beleidsinstrument MOBER zullen geschetst worden.

Fiche 1: Provinciale mobiliteitspunten

De concrete oprichting van de provinciale mobiliteitspunten zal tijdens de komende 3 jaar (looptijd van de afgesloten overeenkomsten) op een gefaseerde wijze geïmplementeerd worden. De oprichting van het eerste fysieke mobiliteitspunt zal in Antwerpen gebeuren, onder de vorm van een winkelpunt, contactcentrum en website voor het grote publiek en onder de vorm van proactieve mobiliteitsconsulenten voor bedrijven. Dit is gepland voor het najaar 2007 of begin 2008.

Fiche 2: De fiets

In het najaar van 2007 zal een onderzoek worden opgestart naar de ontwikkeling van een plan van aanpak betreffende diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen bij halten van openbaar vervoer (in samenwerking met De Lijn en de NMBS).

De uitbouw van de bovenlokale en lokale fietsroutenetwerken wordt ook in 2007-2008 verder gezet.

Fiche 3: Netmanagement

In het najaar van 2007 zullen nog verschillende projecten Netmanagement worden opgestart. Deze projecten spelen in belangrijke mate in op het woon-werkverkeer. De lijst van de nog op te starten projecten in het najaar van 2007 en in 2008 staan opgesomd onder hoofdstuk 1.

Fiche 4: Carpool

In het najaar van 2007 worden de resultaten van de studie rond carpoolen bekend gemaakt. De conclusies van het onderzoek zullen omgezet worden naar concrete aanbevelingen voor de Vlaamse Regering, zowel wat betreft de stappen die ze zelf kan zetten binnen haar eigen bevoegdheden, als qua aanbevelingen naar de federale regering en eventuele andere beleidsniveaus toe.

Deze aanbevelingen zullen op hun beurt resulteren in een beleid met een aantal concrete maatregelen om het carpoolen te stimuleren.

Fiche 5: Anders werken

De resultaten van de studie rond telewerken zal in het najaar 2007 voorgelegd worden aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de MORA. Daarna zal via een bevoegd interministerieel comité overleg worden gevoerd met de federale overheid over de fiscale stimuleringsmaatregelen voor bedrijven die telewerk implementeren.

Fiche 6: Mobiliteitsconvenant

De aanpassingen aan de modules in functie van mogelijke participatie door de bedrijven werden al doorgevoerd.

Fiche 7: Pendelfonds

De geselecteerde projecten uit de eerste oproep van het Pendelfonds zullen in 2007-2008 van start gaan. De projectvoorstellen in kader van de tweede oproep (gelanceerd op 15 september 2007) zullen gescreend en beoordeeld worden door de begeleidingscommissie van het Pendelfonds. Deze commissie zal op haar beurt een advies overmaken aan de minister in functie van de besluitvorming rond de geselecteerde projecten. De geselecteerde projecten in kader van deze tweede oproep zullen in het najaar van 2008 van start kunnen gaan. In 2008 zullen opnieuw twee oproepen worden gelanceerd.

Fiche 8: Financiële stimuli

In het najaar van 2007 worden de resultaten van de studie rond fiscaliteit bekend gemaakt. De conclusies van het onderzoek zullen omgezet worden naar concrete aanbevelingen voor de Vlaamse Regering, zowel wat betreft de stappen die ze zelf kan zetten binnen haar eigen bevoegdheden, als qua aanbevelingen naar de federale regering en eventuele andere beleidsniveaus toe.

Deze aanbevelingen zullen op hun beurt resulteren in een aantal concrete maatregelen die verder onderzocht en/of uitgewerkt moeten worden.

Fiche 9: Ruimtelijke ordening

Hier kan verwezen worden naar hoofdstuk 4, punten 4.2 en 4.3 waarin de nog te ondernemen stappen m.b.t. respectievelijk MOBER en Locatiebeleid worden beschreven.

Wat de MOBER betreft, zal er gestreefd worden om in het voorjaar 2008 een ontwerp van wettelijk kader voor principiële goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

De studie rond Locatiebeleid leverde al een set aan beleidsaanbevelingen met maatregelen op korte, middellange en lange termijn.

Fiche 11: Toegankelijkheid

Zoals beschreven in hoofdstuk 1 zal het proefproject rond aangepast vervoer voor personen met een mobiliteitsbeperking in het najaar 2007 worden geëvalueerd. Deze evaluatie moet – in tweede fase – aanleiding geven tot een eventuele bijsturing van het project en tot een uitbreiding van het proefproject door de opname van één of meerdere grotere diensten aangepast vervoer. De uitbreiding van het proefproject is voorzien voor begin 2008.

Fiche 12: Sensibilisatie

De opstart van de provinciale mobiliteitspunten – deze van Antwerpen is het eerst voorzien – zal o.m. via een website worden gecommuniceerd.

In de loop van 2007-2008 zal een nieuwsbrief over woon-werkverkeer worden opgesteld, onder coördinatie van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

De website www.mobielvlaanderen.be zal systematisch worden uitgebreid met hyperlinks naar andere thema's, nationale en internationale websites. Ook zal er een link komen tussen deze website en de websites van de provinciale mobiliteitspunten. In 2008 zullen de hertekende mobiliteitsweken opnieuw doorgaan.

Fiche 13: Expertise en educatie

Op 11 december 2007 zal opnieuw een meeting mobiliteitsmanagement worden gehouden, waarop ook dit jaar weer de Prijs Mobiele Onderneming 2007 (PMO 2007) zal worden uitgereikt.

Fiche 14: Beter beleidskader

Hierbij kan verwezen worden naar hoofdstuk 6, punt 6.2, waar wordt ingegaan op het mobiliteitsdecreet.

LIJST MET AFKORTINGEN

AGIV	Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen
ARAB	Algemeen Reglement op de arbeidsbescherming
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
BTTB	Bond van de Tram, Trein en Busgebruikers
BYPAD	Bicycle Policy Audit
CRAB	Centraal Referentie Adressen Bestand
DINA	Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement
EU	Europese Unie
FBAA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van reisorganisatoren
FEBIAC	Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle
FOD	Federale Overheidsdienst
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
GECORO	Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening
GIS	Geografische Informatie Systemen
GMP	Gemeentelijk Mobiliteitsplan
ISA	Intelligente Snelheidsadaptatie
ISLP	Integrated System for the Local Police
ITS	Intelligente Transportsystemen
KOMIMO	Koepel Milieu en Mobiliteit
LIN	Departement Leefmilieu en Infrastructuur
MER	Milieu-effectenrapport
MINA - raad	Milieu – en natuurraad
MOBER	Mobiliteitseffectenrapport
MORA	Mobiliteitsraad
MVG	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
NIS	Nationaal Instituut voor de Statistiek
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
O.V.	Openbaar Vervoer
ODE	Organisatie voor Duurzame Energie
OOG	Overleg Onderwijs Gemeente
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
PPO	Pure Plantenolie
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
START	Strategisch Actieplan voor de Reconvertie en Tewerkstelling – luchthaven Zaventem
STOP	Stappen Trappen Openbaar vervoer Privé Vervoer
SWOT	Strengths Weaknesses Opportunities and Threats
TMF	The Music Factory
TOV	Taxi Openbaar Vervoer
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VLACORO	Vlaamse Commissie Ruimtelijke Ordening
VLAREBO	Vlaams Reglement Bodemsanering
VLAREM	Vlaams Reglement Milieuvergunningen
VME	Vlaams Verkeers- en Educatief Centrum
VOKA	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRA	Vlaamse Raad van Autobus-, autocarondernemingen en reisorganisaties
VSV	Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde
VVP	Vlaamse Vereniging van Provincies
VVSG	Vereniging Voor Steden en Gemeenten
WNE	Regie vzw Werk en Economie
WZW	Week van de zachte weggebruiker

BIJLAGE 1: SAMENVATTING VAN DE BELEIDSOPTIES EN DE INITIATIEVEN VAN HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR

HOOFDSTUK 1 IEDEREEN MOBIEL

1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid

1.1.a Basismobiliteit

Er worden verder nieuwe verbindingen geïnitieerd in het kader van netmanagement.

1.1.b Netmanagement

In 2007 en 2008 worden nieuwe verbindingen opgestart op basis van evaluatie van projecten ten opzichte van de beleidsprioriteiten.

1.1.c Een toegankelijk openbaar vervoer

Na uitbreiding van de proefprojecten van de nieuwe aanpak van de Diensten Aangepast Vervoer wordt in 2008 een evaluatie gemaakt van de kost van het toegankelijk maken van heel Vlaanderen.

De Lijn werkt verder aan de toegankelijkheid van 21 stadnetten.

1.1.d Een veilig openbaar vervoer

In 2007-2008 wordt de in 2006 besliste aanpak verder geïmplementeerd via het voorzien van beveiligingsuitrusting en de exploitatie van de vergunde veiligheidsdienst van de Lijn en flankerende maatregelen.

1.1.e Stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan

In 2007-2008 wordt verder uitvoering gegeven aan de prioritaire acties van het Vlaams Totaalplan Fiets met betrekking tot sensibilisatie, investering in fietsvoorzieningen en fietspunten, ondersteunen en monitoren van het lokale fietsbeleid, de uitbouw van het meldpunt en de organisatie van een Fietscongres.

Wat betreft het voetgangersbeleid wordt eveneens prioriteit verleend aan het ondersteunen van lokaal voetgangersbeleid in het kader van het woon-schoolverkeer en de mobiliteitsplannen.

1.1.f Stimuleren en uitbouwen van nieuwe vormen van collectief en duurzaam vervoer

De uitbouw van het professioneel en particulier autodelen wordt verder ondersteund.

Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg dient gewijzigd te worden voor wat betreft taxi en verhuurvoertuigen met bestuurder.

1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen

Nieuwe projecten duurzaam leerlingenvervoer zullen opgestart worden in september 2008. Met betrekking tot het buitengewoon onderwijs wordt het proefproject verder gezet met oog op verdere ritduurvermindering.

HOOFDSTUK 2 VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN

2.1 De 3 e's

In 2007-2008 wordt een verkeersveiligheidsplan gelanceerd om de stagnerende trend van vermindering van verkeersslachtoffers te keren naar een verderzetting van de sterk dalende trend begin deze eeuw.

2.1.a Educatie

Naast het jaarlijkse educatiecongres en de bestaande sensibiliseringsacties wordt dit jaar gestart met rijopleiding en rijexamens op school.

2.1.b Engineering: infrastructuur

Er worden verschillende acties genomen om de veiligheid van de wegen te verhogen. In het bijzonder wordt er gewerkt de ontwikkeling van wegcategorisering en de verdere uitbouw van verkeerstelematica. In dat kader worden de processen van samenwerking tussen hulpdiensten, politiediensten, het verkeerscentrum en andere dispatchingdiensten geëxpliciteerd om tot vlottere interventie en verkeersbegeleiding te komen.

2.1.c Engineering: voertuig

In 2007-2008 wordt gestart met de opmaak van een snelheidsdatabank die de basis kan zijn voor integratie in geleidingssystemen en uitbreiding van ISA-projecten. Er wordt tevens verder onderzoek gevoerd naar gebruik van ICT en voertuiginnovatie.

2.1.d Enforcement (handhaving)

In 2007-2008 zal een uitgebreid programma van digitale flitscamera's worden uitgewerkt en geïmplementeerd.

Er zal verder gestreefd worden naar hervorming van het federale verkeersveiligheidsfonds om tot meer coördinatie en doelmatige besteding van de middelen van de Vlaamse lokale politiezones te komen.

2.2 Extra aandachtspunten

2.2.a Een zorgzame ondersteuning van verkeersslachtoffers

De implementatie van de conclusies van de Staten-Generaal inzake verkeersslachtoffers wordt verdergezet. Voor wat de bevoegdheid mobiliteit betreft wordt het project Emobiel verdergezet na evaluatie.

2.2.b Onderzoek

Het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken-spoor Verkeersveiligheid zal een brede waaier van thema's onderzoeken. Er wordt tevens verder gewerkt aan het op punt en up to date houden van de ongevallen-GIS.

2.2.c Versterking van het draagvlak

Via het Vlaams Forum Verkeersveiligheid en het Vlaams Congres Verkeersveiligheid wordt de implementatie van het Vlaams verkeersveiligheidsplan op gevolgd en gecoördineerd.

2.2.d Andere doelgroepen in het verkeersveiligheidsbeleid

De verkeersveiligheidsfunctie van het openbaar vervoer wordt verder uitgewerkt via evenementenvervoer en TOV initiatieven.

HOOFDSTUK 3 DE BEREIKBAARHEID VERSTERKEN

3.1 Door de verdere verbetering van de bereikbaarheid

Er wordt uitvoering gegeven aan geselecteerde projecten van de START-, Spartacus-, Pegasusplannen en het Toekomstplan West-Vlaanderen.

Tevens wordt verder gewerkt aan de voorbereiding van de introductie van lightrail in Vlaanderen.

3.2 Door een gerichte inzet van telematica op hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen

Het programma infrastructurele aanpassingen en verkeerslichtenbeïnvloeding wordt verder geïmplementeerd in 2007-2008.

3.3 Door het voeren van een sturend prijsbeleid

3.3.a De infrastructuurgebruiker betaalt mee

In navolging van de principiële positie van de Vlaams regering tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en hervorming van de autofiscaliteit worden de nodige implementatiestudies

gemaakt en wordt het overleg met de federale overheid, het Brussels Hoofdstedelijk en het Waals Gewest en de Benelux-landen hervat.

3.3.b Tarievenbeleid bij de lijn

Er zal een aanpassing van de definitie van gezin aan situaties van co-ouderschap en een herziening van het derde-betalersysteem worden overwogen.

3.4 Door activiteiten anders te organiseren

Via het in 2007 opgerichte Fonds Stationsomgevingen wordt de herinrichting van acht stationsomgevingen voorbereid en/ of uitgevoerd.

HOOFDSTUK 4 LEEFBAARHEID VERBETEREN

4.1 Door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving

De eerste grootschalige studie met betrekking tot sluiptverkeer heeft zinvolle aanbevelingen opgeleverd. In 2008 zal een vervolgtraject worden aangevat om de aanbevelingen om te zetten naar realisaties op het terrein.

4.2 Door de infrastructuur beter aan te passen aan hun omgeving

De voorbereidende studies met betrekking tot Mobiliteitseffectenrapportering worden vertaald in een ontwerp van wettelijk kader dat in 2007-2008 aan de regering en het parlement worden voorgelegd/

4.3 Door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren

De conclusies van de studie met betrekking tot locatiebeleid wordt besproken op een studiedag waarna verdere beleidsstappen zullen worden gedefinieerd.

HOOFDSTUK 5 DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN

5.1 Door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken

De milieu-investeringen van de Lijn worden verder opgedreven. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal verder uitvoering geven aan de richtlijn 2002/49/CE inzake omgevingslawaaï.

5.2 Door beter te voorkomen dan te genezen

Naast het locatiebeleid en de vele modal shift maatregelen wordt het DINA systeem na de vereenvoudiging in 2007 verder gezet.

HOOFDSTUK 6 VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT

6.1 Door het mobiliteitsconvenant te activeren

De moduleteksten werden in 2007 vereenvoudigd en verduidelijkt om tot een actiever instrument te komen. In 2007-2008 zullen verder bepaalde richtlijnen en omzendbrieven verder worden aangepast. Tevens werd de sneltoets in voorbereiding van de tweede generatie mobiliteitsplannen gelanceerd. In 2007-2008 zal verder ondersteuning worden gegeven in de realisatie van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

6.2 Door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen

Het decreet aanvullende reglementen en het mobiliteitsdecreet zullen in 2007-2008 aan het Parlement worden voorgelegd.

6.3 Door een zo groot mogelijke deelname aan het beleid te bevorderen

De MORA zal gevraagd worden op cruciale dossiers strategisch advies te geven ter voorbereiding van besluitvorming van de Vlaamse regering.

6.4 Door meer samenwerking met doelgroepen

Het subsidiedecreet is herwerkt en zal in 2007-2008 aan regering en Parlement worden voorgelegd.

6.5 Door kennisoverdracht te vergroten

Er zal een onderzoeksprogramma voor beleidsrelevant onderzoek worden uitgewerkt dat voor advies aan de MORA zal worden voorgelegd.

HOOFDSTUK 7 VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT

Rol van de Vlaamse overheid: ondersteuning en ontwikkeling

Er wordt verder uitvoering gegeven aan het Pendelplan. In het bijzonder zullen in 2007 en 2008 drie nieuwe oproepen tot projecten worden gelanceerd.

BIJLAGE 2: OVERZICHT VAN DE RESOLUTIES EN MOTIES VAN HET VLAAMS PARLEMENT TIJDENS DE LOPENDE LEGISLATUUR EN WIJZE WAAROP DE REGERING HIERAAN GEVOLG HEEFT GEGEVEN

Ingediend en in behandeling tijdens zittingsjaar 2005-2006; aangenomen in tijdens zittingsjaar 2006-2007

1. Resolutie (J. Peumans, F. Peeters, J. De Meyer, J. Vandenbroucke en B. Martens) betreffende de evaluatie mobiliteitsconvenant

Zie punten 6.1A en 6.1B van de Beleidsbrief.

Aan de resolutie werd volgend gevolg gegeven:

1° zie punt 6.1a van de beleidsbrief

2° de integrale aanpak (structureel onderhoud, schoolomgeving, verlichting, straatmeubilair, enz.) met een geïntegreerde start- en projectnota was al mogelijk met behulp van de koepelmodule waaronder verschillende modules kunnen ressorteren.

3° de afstemming bij gecombineerde werken is de bevoegdheid van de minister van Openbare Werken.

4° zie punt 6.1b van de beleidsbrief. De sneltoets en de methode “ Verbreden en verdiepen van het gemeentelijke mobiliteitsplan” laten toe om het gemeentelijke mobiliteitsplan en het gemeentelijke ruimtelijke structuurplan beter op elkaar af te stemmen.

5° zie punt 6.1a van de beleidsbrief

6° het convenantenbeleid vertrekt vanuit een subsidiariteitsprincipe. Hierdoor krijgen lokale besturen de mogelijkheid om projecten (fietspaden en schoolomgevingen) te initiëren. De nieuwe moduleteksten leggen de verantwoordelijkheid voor de onteigeningen volledig bij de wegbeheerder. Voor prioritaire projecten worden de investeringskosten volledig gedragen door de wegbeheerder via een subsidiesysteem.

7° de eventuele afschaffing van de modules 5, 6 en 17 werd finaal, na herhaald beraad, niet doorgevoerd omdat de gemeente anders haar initiatiefrecht of inspraak verliest.

8° De modules 4, 8, 9, 11, 15 en 19 werden behouden en verfijnd als volgt:

- Module 4: deze module werd verfijnd en uitgebreid naar fietspaden en alle bebouwde omgevingen (bijv. bebouwde omgevingen langs gewestwegen die niet als bebouwde kom afgebakend zijn).
- Module 8: deze werd uitgebreid naar alle mogelijke doorstromingsmaatregelen van het geregeld vervoer op alle wegen.
- Module 9: het “stand still-principe” werd uit de module gelicht en het principe van duurzaam parkeerbeleid werd opgenomen in de module 1. Bovendien wordt er momenteel aan een vademecum duurzaam parkeerbeleid in Vlaanderen gewerkt (dit zal in 2008 gepubliceerd worden).
- Module 11: het optimaal inzetten van de module 11 voor de realisatie van prioritaire fietspaden langs het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk behoort tot de bevoegdheid van de minister van Openbare werken.

- Module 15: de gemeenten die op dit moment gebruik maken van deze module reageren positief op de mogelijke subsidies voor flankerende maatregelen. De mobiliteitsbrief van december 2006 was volledig gewijd aan de promotie van module 15.
- Module 19: de herziening van module 19 is nog niet afgerond.

9° Module “trage wegen”: de ontwikkeling van een nieuwe module zou geen extra bijdrage leveren aan de door het Vlaams Parlement vooropgestelde doelstellingen. De Vlaamse regering heeft immers al een aantal initiatieven ondernomen om de methodologische ondersteuning en begeleiding uit te bouwen die lokale besturen kunnen gebruiken om een programma rond trage wegen op te maken en uit te werken. Bovendien wordt aan lokale besturen gevraagd om in de tweede generatie mobiliteitsplannen aandacht te hebben voor thema's zoals trage wegen. De Vlaamse overheid voorziet wel geen subsidiëring voor de infrastructuurwerken die moeten gebeuren om trage wegen (opnieuw) in gebruik te stellen maar dit is een verantwoordelijkheid die expliciet toekomt aan de wegbeheerder.

2. Resolutie (F. Peeters, J. De Meyer, J. Peumans, J. Vandenbroucke, J. Van Aperen en B. Martens) betreffende het optimaal gebruik van de vrije busbaan langs gewestwegen.

De mogelijkheid tot het medegebruik van vrije busbaan door het collectief woon-school en woon-werkverkeer (voertuigen van meer dan 8+1 passagiers) en taxivoertuigen wordt wettelijk voorzien. Er zijn afspraken gemaakt om de busbanen op gewestwegen open te stellen voor die categorieën. Uiteraard moet daarbij de verkeersveiligheid en de handhaving worden bewaakt.

Ingediend en aangenomen tijdens zittingsjaar 2006-2007

3. Resolutie (A. De Ridder, J. Vandenbroucke, B. Martens, J. De Meyer, F. Peeters en J. Peumans) betreffende het opzetten van een proefproject voor ecocombi's

De Vlaamse regering bereidt een beslissing voor betreffende het voeren van een proefproject binnen de door het Parlement aangegeven voorwaarden, nl. zonder dat aan het marktaandeel van spoor en binnenvaart wordt geraakt. Ter voorbereiding werden de voorwaarden onderzocht die moeten mogelijk maken dat zwaardere en langere vrachtwagens in het wegverkeer worden toegelaten zonder verhoogd risico op verkeersonveiligheid.