

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



Zitting 2006-2007

27 oktober 2006

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit

Beleidsprioriteiten 2006-2007

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

INHOUD

Blz.

DEEL 1. EEN OVERZICHT VAN DE REALISATIES TIJDENS HET LOPENDE BEGROTINGSJAAR EN DE WIJZE WAAROP DE REGERING GEVOLG HEEFT GEGEVEN AAN HET REGEERAKKOORD EN DE BELEIDSNOTA, EN AAN DE RESOLUTIES EN MOTIES DIE DOOR HET PARLEMENT AANGENOMEN ZIJN.....	6
HOOFDSTUK 1. IEDEREEN MOBIEL.....	6
1.1. EEN INCLUSIEF MOBILITEITSBELEID.....	6
1.1.A. BASISMOBILITEIT	6
1.1.B. EEN BASIS OM VERDER TE BOUWEN	6
1.1.C. EEN TOEGANKELIJK OPENBAAR VERVOER.....	7
1.1.D. EEN VEILIG OPENBAAR VERVOER.....	7
1.1.E. STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK EN TE VOET GAAN	7
1.1.F. STIMULEREN EN UITBOUWEN VAN NIEUWE VORMEN VAN COLLEC- TIEF EN DUURZAAM VERVOER.....	10
1.2. KANSEN OP MOBILITEIT BETER VERDELEN	11
HOOFDSTUK 2. VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN.....	13
2.1. VERKEERSVEILIGHEID: DE MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE	13
2.2. VERKEERSVEILIGHEID: DE 3 E'S.....	15
2.2.A. EDUCATIE	15
2.2.B. ENGINEERING: DE WEGINFRASTRUCTUUR	16
2.2.C. ENGINEERING: HET VOERTUIG	16
2.2.D. ENFORCEMENT: HANDHAVING	17
2.3. VERKEERSVEILIGHEID: EXTRA AANDACHTSPUNTEN	17
2.3.A. EEN ZORGZAME ONDERSTEUNING VAN VERKEERSSLACHTOFFERS....	17
2.3.B. ONDERZOEK.....	18
2.3.C. VERSTERKING VAN HET DRAAGVLAK	18
2.3.D. ANDERE DOELGROEPEN IN HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID	20
2.4. REGIONALISERING OM TE KOMEN TOT EEN EFFECTIEF VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID	20
HOOFDSTUK 3. DE BEREIKBAARHEID VERSTERKEN.....	22
3.1. DOOR DE VERDERE VERBETERING VAN DE BEREIKBAARHEID	22
3.2. DOOR EEN GERICHTE INZET VAN TELEMATICA OP HOOFDWEGEN, PRIMAIRE WEGEN EN SECUNDAIRE WEGEN	22
3.3. DOOR HET VOEREN VAN EEN STUREND PRIJSBELEID	23
3.3.A. DE INFRASTRUCTUURGEBRUIKER BETAALT MEE.....	23
3.3.B. TARIEVENBELEID BIJ DE LIJN	24
3.4. DOOR ACTIVITEITEN ANDERS TE ORGANISEREN	24

HOOFDSTUK 4. LEEFBAARHEID VERBETEREN	25
4.1. DOOR HET VERKEER BETER AAN TE PASSEN AAN DE OMGEVING	25
4.2. DOOR DE INFRASTRUCTUUR BETER AAN TE PASSEN AAN HUN OMGEVING	25
4.3. DOOR NIEUWE ONTWIKKELINGEN OP DE JUISTE PLAATS TE LOKALISEREN	25
HOOFDSTUK 5. DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN	26
5.1. DOOR TE VOLDOEN AAN BELGISCHE, EUROPESE EN INTERNATIONALE AFSPRAKEN	26
5.2. DOOR BETER TE VOORKOMEN DAN TE GENEZEN	26
HOOFDSTUK 6. VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT	27
6.1. DOOR HET MOBILITEITSCONVENANT TE ACTIVEREN	27
6.1.A. WIJZIGINGEN VAN DE MODULETEKSTEN OP BASIS VAN DE DOELSTELLINGEN VAN DE EVALUATIE	27
6.1.B. DE HERZIENING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN, BASIS VAN HET MOBILITEITSCONVENANT	28
6.2. DOOR EEN EFFICIËNT EN WERKZAAM JURIDISCH KADER UIT TE BOUWEN	29
6.3. DOOR EEN ZO GROOT MOGELIJKE DEELNAME AAN HET BELEID TE BEVORDEREN	30
6.4. DOOR MEER SAMENWERKING MET DOELGROEPEN	30
6.5. DOOR KENNISOVERDRACHT TE VERGROTEN	31
HOOFDSTUK 7. VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT	32
7.1. ROL VAN DE VLAAMSE OVERHEID: ONDERSTEUNING EN ONTWIKKELING	32
7.2. VERKEERSCENTRUM	34
DEEL 2. EEN VOORUITZICHT OP DE INVULLING VAN DE BELEIDSNOTA TIJDENS HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR	
HOOFDSTUK 1. IEDEREEN MOBIEL	36
1.1. EEN INCLUSIEF MOBILITEITSBELEID	36
1.1.A. BASISMOBILITEIT	36
1.1.B. EEN BASIS OM VERDER TE BOUWEN	36
1.1.C. EEN TOEGANKELIJK OPENBAAR VERVOER	36
1.1.D. EEN VEILIG OPENBAAR VERVOER	36
1.1.E. STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK EN TE VOET GAAN	38
1.1.F. STIMULEREN EN UITBOUWEN VAN NIEUWE VORMEN VAN COLLECTIEF EN DUURZAAM VERVOER	39
1.2. KANSSEN OP MOBILITEIT BETER VERDELEN	40
HOOFDSTUK 2. DE VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN	42
2.1. DE 3 E'S	42
2.1.A. EDUCATIE	42
2.1.B. ENGINEERING: INFRASTRUCTUUR	43
2.1.C. ENGINEERING: VOERTUIG	43

2.1.D. ENFORCEMENT (HANDHAVING).....	44
2.2. EXTRA AANDACHTSPUNTEN	44
2.2.A. EEN ZORGZAME ONDERSTEUNING VAN VERKEERSSLACHTOFFERS....	44
2.2.B. ONDERZOEK.....	45
2.2.C. VERSTERKING VAN HET DRAAGVLAK	45
2.2.D. ANDERE DOELGROEPEN IN HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID	46
HOOFDSTUK 3. DE BEREIKBAARHEID VERSTERKEN.....	48
3.1. DOOR DE VERDERE VERBETERING VAN DE BEREIKBAARHEID	48
3.2. DOOR EEN GERICHTE INZET VAN TELEMATICA OP DE HOOFDWEGEN, PRIMAIRE WEGEN EN SECUNDAIRE WEGEN.....	48
3.3. EEN STUREND PRIJSBELEID	49
3.3.A. DE INFRASTRUCTUURGEBRUIKER BETAALT MEE.....	49
3.3.B. TARIEVENBELEID BIJ DE LIJN	49
3.4. ACTIVITEITEN ANDERS ORGANISEREN	49
HOOFDSTUK 4. DE VERKEERSLEEFBAARHEID VERHOGEN.....	51
4.1. DOOR HET VERKEER AAN TE PASSEN AAN DE OMGEVING.....	51
4.2. DOOR DE INFRASTRUCTUREN BETER AAN TE PASSEN AAN HUN OM- GEVING	51
4.3. DOOR NIEUWE ONTWIKKELINGEN OP DE JUISTE PLAATS TE LOKALISEREN.....	51
HOOFDSTUK 5. DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN.....	52
5.1. DOOR TE VOLDOEN AAN BELGISCHE, EUROPESE EN INTERNATIONALE AF- SPRAKEN	52
5.2. DOOR BETER TE VOORKOMEN DAN TE GENEZEN.....	52
HOOFDSTUK 6. VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT	53
6.1. DOOR HET MOBILITEITSCONVENANT TE ACTIVEREN.....	53
6.2. DOOR EEN EFFICIËNT EN WERKZAAM JURIDISCH KADER UIT TE BOUWEN	53
6.3. DOOR EEN ZO GROOT MOGELIJKE DEELNAME AAN HET BELEID TE BEVORDEREN.....	53
6.4. DOOR MEER SAMENWERKING MET DOELGROEPEN	53
6.5. DOOR KENNIS DOELGERICHT TE VERGROTEN.....	53
HOOFDSTUK 7. VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT	55
7.1. ROL VAN DE VLAAMSE OVERHEID: ONDERSTEUNING EN ONTWIKKELING .	55
7.2. VERKEERSCENTRUM	55
BIJLAGE 1: SAMENVATTING VAN DE BELEIDSOPTIES EN DE INITIATIEVEN VAN HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR.....	59
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	63

INLEIDING

Indien de trendevoluitie van de personenmobiliteit zich verder zet, kunnen we, op basis van modelsimulaties, de toename van het totaal aantal verplaatsingen tegen 2010 schatten op 9% t.o.v. 1998. Veel ontwikkelingen zoals de toename van de bevolking, de gezinsverduunning, de toegenomen vitaliteit van ouderen, het stijgende autobezit, de flexibilisering van de arbeid en de vrijetijdscultuur wakkeren de mobiliteitsontwikkeling immers verder aan.

De verdeling over de verschillende vervoerswijzen zou nauwelijks enige wijziging ondergaan: ongeveer 70% van de personenverplaatsingen gebeurt met de wagen. Het openbaar vervoer zou met 1% stijgen (tot 16%) terwijl het aandeel van de fiets zou dalen (tot 14%). Bij een verdere daling van de bezettingsgraad van voertuigen (van gemiddeld 1,3 naar 1,2) zou het totaal aantal auto's op het wegennet toenemen met 19%. Uit de gegevens van de verkeerstellingen blijkt dat de stijging van het wegverkeer al verschillende decennia een constant gegeven is hoewel de stijging sinds 2000 beduidend kleiner is.

Ook de trendprognoses voor het goederenvervoer voorzien voor de periode 1998-2010 een toename met 35% van het aantal tonkilometer. De facto steeg het goederenvervoer tijdens de periode 1995-2004 met 28%.

De verwachte toename van deze mobiliteit (of m.a.w. de verhoogde mobiliteitsvraag) zou, meer nog dan nu het geval is, op bepaalde plaatsen en bepaalde ogenblikken in conflict komen met de aangeboden vervoerscapaciteit. De bestaande congestie in het wegverkeer in en in de omgeving van grootstedelijke gebieden (vooral Antwerpen en Brussel) zou hierdoor toenemen waardoor de gemiddelde reistijd met de auto in de periode 1998-2010 met 27% zou verhogen. Dit gegeven staat in directe relatie met het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer. Uit de gegevens van de socio-economische enquête 2001 in vergelijking met 1991 blijkt immers bijvoorbeeld ook een toegenomen gemiddelde woon-werkafstand (van 16,7 km in 1991 tot 18,5 km in 2001) en woon-schoolafstand (van 6,7 km in 1991 tot 7,9 km in 2001).

Als we onze mobiliteitsdoelstellingen willen halen, zullen we ons verder moeten bewegen op de 5 sporen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit uitgangspunt kadert tevens binnen de motie van aanbeveling nr. 562 inzake de beleidsbrief Mobiliteit (beleidsprioriteiten 2005-2006).

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: we willen ons inspannen voor een verkeersveilig Vlaanderen. Het derde spoor is de bereikbaarheid: het economische, maar ook het sociale leven moet vlot bereikbaar zijn. De studie over het vervoermiddelengebruik van de Vlaamse ambtenaren tewerkgesteld in Brussel toont hierbij het belang aan van goed uitgebouwde openbaar vervoercorridors en –punten voor het gebruik ervan: meer dan 80% van de Vlaamse ambtenaren tewerkgesteld in Brussel nemen het openbaar vervoer (studie in uitvoering van de ordonnantie van het Brusselse Gewest betreffende de luchtkwaliteit - gegevens uit 2004). Leefbaarheid is het vierde spoor: nieuwe ontwikkelingen en inplantingen op het vlak van mobiliteit moeten op maat zijn van hun omgeving. Het laatste spoor houdt halt bij de milieuaspecten: de tol die het milieu en de natuur betalen ligt te hoog.

DEEL 1. EEN OVERZICHT VAN DE REALISATIES TIJDENS HET LOPENDE BEGROTINGSJAAR EN DE WIJZE WAAROP DE REGERING GEVOLG HEEFT GEGEVEN AAN HET REGEERAKKOORD EN DE BELEIDSNOTA, EN AAN DE RESOLUTIES EN MOTIES DIE DOOR HET PARLEMENT AANGENOMEN ZIJN.

HOOFDSTUK 1 IEDEREEN MOBIEL

De mogelijkheid om je te verplaatsen is een noodzakelijke voorwaarde om volwaardig deel te kunnen nemen aan het maatschappelijke leven. Het uitgangspunt is dat iedereen moet kunnen deelnemen aan de samenleving. Op basis daarvan heeft iedereen recht op mobiliteit. Vooral een goed uitgebouwd openbaar vervoerssysteem moet iedereen in staat stellen zich te verplaatsen.

1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid

1.1.a Basismobiliteit

In uitvoering van het decreet van 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg is tijdens de periode oktober 2005 – september 2006 verder gewerkt aan de invoering van basismobiliteit in Vlaanderen¹. In 2006 werd in een supplementair budget van 15 miljoen € aan exploitatiedotatie voorzien voor de invoering van nieuwe projecten basismobiliteit.

Daarnaast werd een groot aantal operationele projecten geëvalueerd en zo nodig aangepast. Afhankelijk van het project gaat het om een basisevaluatie, beperkte evaluatie, voortgangsevaluatie of gebiedsevaluatie².

Onder de titel ‘Evaluatie van basismobiliteit’ heeft de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op 18 april 2006 uitvoerig van gedachten gewisseld met De Lijn en mijzelf over de effectiviteit en de efficiëntie van de invoering van basismobiliteit sinds het jaar 2000. De bedoeling was na te gaan hoe de vervoerprestaties van De Lijn per traject en per tijdstip kunnen gemeten en geëvalueerd worden. De aandacht ging daarbij vooral uit naar de permanente evaluatieprocedures en evaluatiecriteria die worden gebruikt om, naargelang de gemiddelde bezetting of het aandeel uitgevoerde ritten (voor vraagafhankelijk vervoer), de meest aangewezen exploitatiewijze te bepalen. Om de efficiëntie te waarborgen, wordt elk project sinds 2005 door De Lijn gescreend volgens een 10-puntenlijst van optimalisatiemogelijkheden. De optimalisatiemogelijkheden worden bij elke evaluatie voorgelegd aan de provinciale openbaar vervoercommissie.

1.1.b Een basis om verder te bouwen

In 2006 heeft de Lijn, in overeenstemming met het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement en in overeenstemming met de meerjarenbegroting, de samenstelling van het programma netmanagement 2007 voorbereid. Hierbij is het de bedoeling om de missing links in het

¹ Volgende projecten werden opgestart: Stadsnet Aalst, Regio Dender, Stadsnet Kortrijk – fase 2b, Westerlo – Herentals, Herenthout – Nijlen, Hove – Kontich – Boechout – Lint, Hasselt, Lierde – Brakel, De Pinte – Sint-Martens-Latem – Nazareth, Destelbergen – Melle, Zomergem – Lovendegem – Waarschoot, Halle, Pajottenland, Liedekerke – Roosdaal – Affligem, Diksmuide, Avelgem, Deerlijk, Ardooie en Lichtervelde.

² Volgende projecten werden geëvalueerd: Lier – Duffel, Geel – Mol, Vorselaar, Zuiden van Antwerpen en Rupel, Klein-Brabant, Diepenbeek, Hoeselt, Heusden-Zolder, Sint-Truiden – Nieuwerkerken, Voeren, Balen, Zutendaal, Kinrooi, Lummen, Genk, Tongeren – Herstappe, Herk-de-Stad en Halen, Kempen, Noord-Limburg fase 1, ZW-Limburg, Maasmechelen, Sint-Niklaas, Wetteren – Wichelen – Laarne, Zele, Sinaai, Evergem – Belzele, Ninove, Geraardsbergen, Kruishoutem, Wortegem-Petegem – Oudenaarde, Zingem – Oudenaarde, Horebeke – Oudenaarde, Maarkedal, Ronse, Ronse – Kluisbergen, Vilvoorde, Londerzeel, Leuven, Kortenberg, Aarschot, Begijnendijk, Overijse, Kampenhout – Haacht, Keerbergen – Tremelo, Druivenlijn, Tervuren, Roeselare fase 1, Hooglede – Staden, Ledegem, Harelbeke – Kuurne, Brugge, Koekelare – Ichtegem, Kortemark, Westhoek – Ieper, Knokke – Heist, Izegem – Ingelmunster – Lendelede, Beernem – Wingenen, Wervik, Houthulst – Langemark – Poelkapelle, Anzegem, Zwevegem – Spiere-Helkijn, regio Tielt – Waregem.

openbaar vervoersnet verder in te vullen op plaatsen waar mensen nog vragen naar extra openbaar vervoer en op plaatsen waar er nog vervoersongelijkheid is. In het kader van de prioriteiten, vooropgesteld in het Pendelplan, wordt bij de samenstelling van het jaarprogramma extra gewicht gegeven aan projecten naarmate ze een grotere impact hebben op de modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer en, in het bijzonder, op de modale verschuiving in het woon – werkverkeer.

We willen basismobiliteit niet alleen in de ruimte uitbouwen maar ook in de tijd. Daarom werd ook de exploitatie van een aantal stedelijke nachtnetten voortgezet. Ook werd in een beperkt aantal steden een ‘TOV-biljet’ (een combinatieticket heen met openbaar vervoer & terug met taxi) aangeboden.

Deze initiatieven geven ook uitvoering aan de doelstelling opgenomen in het Vlaams regeerakkoord omtrent het terugdringen van de weekendongevallen.

1.1.c Een toegankelijk openbaar vervoer

In 2006 zijn de nodige inspanningen geleverd om het openbaar vervoer toegankelijker te maken en om de realisatie van toegankelijke stadsnetten voort te zetten. Op 2 mei 2006 werd het Antwerpse stadsnet toegankelijk verklaard: rolstoelgebruikers kregen vanaf dan de garantie dat ze ofwel met het reguliere aanbod zouden kunnen meerijden ofwel gebruik zouden kunnen maken van een door De Lijn gestuurde taxi of aangepast busje. Sinds 2 mei 2006 kunnen rolstoelgebruikers in heel Vlaanderen bellen om te vragen of een rit (voertuig en haltes) toegankelijk is. Wie zo’n toegankelijke rit reserveert, heeft dan zeker een plaats en weet zeker dat de chauffeur hem of haar zal helpen.

1.1.d Een veilig openbaar vervoer

Er zijn niet alleen fysieke drempels, ook problemen zoals de sociale onveiligheid kunnen de toegang tot het openbaar vervoer belemmeren. Naar aanleiding van een ernstig, zelfs dodelijk incident op het openbaar vervoer heeft De Lijn in juni/juli 2006, in samenspraak met mezelf, de representatieve vakorganisaties, de FBAA, de BTTB en de VVSG een versnelde actualisatie van haar veiligheidsplan uitgewerkt.

Negen werkgroepen begeleid door een stuurgroep, een wetenschappelijk comité en een in de materie gespecialiseerde externe consultant hebben een geïntegreerd plan ‘Veilig op Weg’ geformuleerd. Met dit geïntegreerd actieplan wil De Lijn maximale inspanningen leveren om de veiligheid van haar reizigers en personeel te verhogen. Het plan bevat een ruime waaier aan maatregelen die inspelen op de verschillende veiligheidsaspecten en kost jaarlijks 18,3 miljoen euro. De blikvangers van het plan zijn de vertienvoudiging van het aantal camera’s, de inzet van 214 extra mensen en extra opleiding voor het personeel.

De Lijn begint onmiddellijk aan de uitvoering van het plan. Door de wettelijke verplichtingen inzake aanbestedingen komt het plan in de loop van 2007 op volle sterkte. De verschillende actoren, de werkgroep “Agressie” van De Lijn en het wetenschappelijk comité worden betrokken bij de implementatie.

In 2006 zijn de actualisering en implementatie door De Lijn voornamelijk gefinancierd met eigen middelen, aangevuld met bv. beroepsopleidingsmiddelen uit het beleidsdomein Werk en middelen uit mijn begroting Sociale Economie voor het inzetten van bijkomende Lijnsporters.

1.1.e 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 de fiets als goedkoop, milieuvriendelijk en gezond vervoermiddel moet blijvend gestimuleerd en gepromoot worden. De fiets is een belangrijk vervoermiddel in Vlaanderen. Naar schatting 15 % van de dagelijkse verplaatsingen gebeurt met de fiets (cijfers 2000). Wij willen, in samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken, dit fietsgebruik behouden en versterken. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de fiets ook nog een groot groeipotentieel heeft.

Sensibilisatie

In samenwerking met het Levenslijn Kinderfonds werd een grote sensibilisatiecampagne georganiseerd. Deze stond in het teken van meer en veilig fietsen. Het centrale thema was dat kinderen de gelegenheid moeten hebben om meer te fietsen in veilige omstandigheden.

In mei 2006 werd ook de jaarlijkse actie Week van de Zachte Weggebruiker (WZW) georganiseerd. Deze actie focuste voornamelijk op de zachte vervoersmodi (het fietsen en het te voet gaan) als alternatief voor het individuele autogebruik. Tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker organiseerden de verschillende lidorganisaties van Komimo verschillende acties rond het fietsen en het te voet gaan³.

Om de acties te ondersteunen werd een sensibilisatiecampagne gevoerd via 160.000 bedrukte broodzakken, verdeeld via bakkers over heel Vlaanderen. Met de slogans "U neemt de wagen naar de bakker want een fiets kan je niet dubbel parkeren?" en "U neemt de wagen naar de bakker want drie pistolets, dat weegt wel wat?", stonden de mensen op een ideaal moment even stil bij het zachte weggebruik. De slogans werden ook gepromoot via websites.

Kostprijs van de campagne: 22.385 € (allocatie: VIF-artikel 363F1231-informatie voor de weggebruiker).

Investeren in kwaliteitsvolle en comfortabele fietsvoorzieningen

Het afgelopen jaar 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.

Een groot deel van de fietspaden werd aangelegd in het kader van de fietsmodules van het mobiliteitsconvenant. In 2006 was voor de toepassing van de modules 12 en 13 ruim 30 miljoen € ter beschikking op het begrotingsartikel 363F6301 van het VIF. Bij de herziening van de verschillende modules wordt nu duidelijk het accent gelegd op prioriteit voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Vademecum Fietsvoorzieningen

In mei 2006 werd een nieuwe editie van het Vademecum Fietsvoorzieningen verspreid. Vooral het onderdeel 'ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen' is aangepast in overleg met de Fietzersbond en het Agentschap Infrastructuur.

Ondersteuning lokaal fietsbeleid

Samen met de gemeenten is onderzocht hoe belangrijke schakels op gemeentewegen sneller kunnen worden gerealiseerd. Dit heeft geleid tot de oprichting van een fietsfonds waarin 10 miljoen € van de gewestmiddelen voor fietspaden van het begrotingsartikel 363F6301 ter beschikking wordt gesteld. Volgens het principe van 1 € voor 1 € kunnen de provincies hier nog eens jaarlijks 10 miljoen euro tegenover stellen. Tot nu zijn al projecten voor een bedrag van bijna 4 miljoen € vastgelegd.

Gezien de voorname rol van het functioneel fietsen in de lokale verplaatsingen is het evident dat het fietsbeleid zoveel mogelijk op het lokale niveau wordt uitgewerkt en geëvalueerd. Het Europese onderzoeksproject 'BYPAD' heeft een evaluatie-instrument voor het lokale fietsbeleid ontwikkeld. BYPAD staat voor Bicycle Policy Audit (audit van het fietsbeleid). Het instrument 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

³ Enkele voorbeelden hier zijn:

- Veilig en Milieuvriendelijk naar School: actie rond het woon-schoolverkeer waar tijdens de WZW meer dan 300 Vlaamse basisscholen aan deelnamen.
- Met Belgerinkel naar de Winkel: actie rond het woon-winkelverkeer waar tijdens de WZW bijna de helft van alle Vlaamse steden en gemeenten aan deelnam.
- Uitreiking van de Erewimpel door de Voetgangersbeweging. De Voetgangersbeweging reikt jaarlijks een erewimpel uit aan die gemeente of stad die zich heeft onderscheiden op het gebied van voetgangersvriendelijk beleid.

toekomstige verbeteringen. De focus ligt niet alleen op de maatregelen en resultaten van het fietsbeleid zelf, maar ook op de vraag hoe het fietsbeleid geïntegreerd kan worden in de politieke en administratieve structuren. Het is de bedoeling om probleemgebieden te analyseren, nieuwe werkvelden en potentiële verbeteracties te identificeren, strategische partners te vinden en duurzame oplossingen uit te werken. In 2006 zijn naast de eerste BYPAD-steden Gent, Oostende en Kortrijk, ook Brugge en Hasselt gestart. Er is een budget vrijgemaakt om dit evaluatie-instrument zodanig te verfijnen dat het ook bruikbaar is voor de evaluatie van het fietsbeleid van kleinere steden en gemeenten (146.363,05€ op het begrotingsartikel 363F63.01 van het VIF, 2005).

Verder is het werkboek “Veilige schoolroutes in kaart. Werkboek voor gemeenten” gerealiseerd. Een schoolroutekaart is een eenvoudig en gemakkelijk te gebruiken plan met uitgestippelde routes om de school/scholen in een gemeente op een veilige manier te bereiken.

Het werkboek is een praktisch en toegankelijk naslagwerk. Het helpt de lokale overheden bij het realiseren van een eigen schoolroutekaart. De nadruk ligt hierbij op het fietsen maar ook het wandelen en het openbaar vervoer krijgen de nodige aandacht.

Voorbeeldprojecten rond fietslease

In samenwerking met het Werkgelegenheidsfonds Stad Antwerpen is in Antwerpen de Fietshaven geoperationaliseerd. In eerste instantie worden fietsen aan studenten verhuurd, maar het project analyseert ook de mogelijkheden om dit uit te breiden naar andere doelgroepen. De fietsen worden gemonteerd, onderhouden en hersteld in het werkatelier van het nieuwe jeugdcentrum in Deurne-Noord. Enkele langdurig werkzoekende jongeren krijgen daar een opleiding als fietsmonteur. Bij het tot stand komen van dit project is een model ontwikkeld voor vergelijkbare initiatieven. De knowhow kan ter beschikking worden gesteld aan andere lokale besturen die initiatieven wensen te nemen om het gebruik van de fiets te stimuleren op basis van fietslease aan studenten, scholieren, werknemers van lokale bedrijven,... In Aarschot is een fietsleaseproject uitgewerkt aan het station. Voor deze twee projecten hebben we in 2005 een bedrag vastgelegd op het VIF-artikel 369F1230 (respectievelijk 72.429,50 en 25.000 euro)

Trage Wegen

De Trage-Wegenlijn, die in 2005 is gestart als helpdesk voor lokale besturen, werd in 2006 uitgebouwd tot een volwaardig ondersteuningsinstrument. Sinds april is de website operationeel. Het bestaan van de website is kenbaar gemaakt aan het publiek door middel van een ruime affichecampagne. Je kunt op de website terecht voor vragen en je vindt er ook een online kennis- en documentatiecentrum. Dat geeft informatie over acties die kunnen worden opgezet, over hoe trage wegen kunnen worden doorgelicht, ingericht en geïnventariseerd en over de juridische en reglementaire context. Daarnaast zijn middelen vrijgemaakt om minstens tien gemeenten ter plaatse te begeleiden bij het uitstippelen van acties rond Trage Wegen (54.813 € op het VIF-artikel 369F1230, 2005). De gemeenten Lanaken, Tervuren, Kampenhout en Zutendaal zijn al volop bezig met de opmaak van een tragewegenplan. In de gemeente Brasschaat wordt het project uitgewerkt in samenwerking met de jeugdbewegingen. Daarnaast start een bovengemeentelijk project in de context van de ontsluiting van het Landschapspark Voorkempen.

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. In samenwerking met de Fietzersbond is een Meldpunt knelpunten fietspaden ontwikkeld. Het meldpunt heeft een signaalfunctie voor de detectie van knelpunten inzake de staat en het onderhoud van fietspaden. Aan de hand van deze informatie kan de wegbeheerder de onderhouds- en investeringsprogramma's bijsturen, wat een verhoogde effectiviteit en efficiëntie tot gevolg heeft. Voor de uitwerking van dit meldpunt is er een budget van 51.250,76 € vastgelegd (respectievelijk 29.040 € op het VIF-artikel 369F1230, 2005 en 22.210,76 € op programma 63.40 basisallocatie 12.23, 2005).

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

‘Cambio autodelen’, het partnerschap tussen De Lijn, Taxistop en VTB-VAB dat met mijn steun in Vlaanderen het professioneel georganiseerd autodelen heeft ingevoerd, heeft in 2006 zijn activiteiten verder uitgebreid. In Gent is een supplementaire standplaats gecreëerd met 2 auto’s wat het totaal brengt op 18 auto’s op 6 locaties. In Antwerpen is ‘Cambio autodelen’ begin februari gestart met 9 auto’s, verspreid over 3 locaties. Ook in Brugge is een nieuwe standplaats geopend en Leuven kreeg 2 extra auto’s op een bestaande standplaats. Op 1 juli 2006 telde ‘Cambio autodelen’ in Vlaanderen 762 klanten, 14 standplaatsen en 37 deelauto’s. In het najaar van 2006 is in Antwerpen een eerste uitbreiding gepland. Na een haalbaarheidsonderzoek is eind augustus 2006 gestart met een project in Hasselt met 2 auto’s op 1 locatie. In het najaar van 2006 volgt de introductie van het systeem in Mechelen en Kortrijk.

In april 2006 is Autopia gestart met de opdracht om het concept van particulier autodelen uit te dragen naar lokale besturen (vastlegging van 77.440 € op het VIF-artikel 369F1230). Het doel van de opdracht bestaat erin om:

- het maatschappelijke draagvlak van autodelen te vergroten en informatie te verlenen over de mogelijkheden van autodelen in het kader van Cambio en in het kader van particulier autodelen;
- startende particuliere autodeelgroepen te begeleiden en te ondersteunen;
- een nota op te maken met een omschrijving van de problematiek en de formulering van aanbevelingen over de eventuele integratie van de huidige twee vormen van autodelen;
- bijkomend onderzoek te verrichten.

De Lijn en Taxistop hebben samen ook een promotiecampagne rond carpooling uitgewerkt. Deze campagne is gestart in september 2006 tijdens de Week van Vervoering. Net als autodelen wordt ook carpooling door De Lijn continu gepromoot via allerhande communicatiekanalen en via haar eigen klantenbeheerders. In de eerste helft van 2006 zijn carpoolovereenkomsten afgesloten met zeven bedrijven.

Op het vlak van communicatie vermeld ik de Week van Vervoering die jaarlijks in september plaatsvindt en die zich vooral richt op de collectieve vervoersmodi met inbegrip van de andere vervoersmodi naast openbaar vervoer⁴. De acties werden ondersteund door een affichecampagne langs de wegen en door de projectie van boodschappen op goed zichtbare gebouwen langs gewest- of snelwegen in vier grote steden. De campagne liep van 28 augustus tot 24 september 2006. Doel is het openbaar vervoer een duwtje in de rug te geven en mensen te laten proeven van het aanbod en comfort van treinen, bussen en trams. De totale kostprijs van de campagne bedraagt 39.740 €, exclusief aanplakkosten (allocatie: 363F1231-informatie voor de weggebruiker).

De verenigingen die lid zijn van Komimo organiseren heel wat lokale acties. Daarnaast neemt een groot aantal scholen, lokale overheden, bedrijven, lokale verenigingen e.d. zelf het initiatief om tijdens de Week een activiteit rond mobiliteit te organiseren. Ook die weekcampagnes vormen een belangrijk kader om verschillende mobiliteitsproblemen aan te kaarten.

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

Tijdens het voorbije werkingsjaar is de in september 2004 in werking getreden Vlaamse wetgeving inzake het bezoldigd personenvervoer met voertuigen tot 8+1 (Decreet Basismobiliteit van 20 april

⁴ De voornaamste acties die tijdens de Week van Vervoering worden georganiseerd:

- Europese autovrije dag: jaarlijks op 22 september worden in honderden Europese steden stadscentra autovrij gemaakt om ruimte te maken voor experimenten met openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, ...
- Open Straatdag: op de Open Straatdag worden in tientallen Vlaamse gemeenten woonwijken voor het autoverkeer gesloten om buurtcontracten tussen wijkvereniging en de lokale overheid af te sluiten.
- Trein- Tram- Busdag: Komimo werkt actief mee aan de organisatie van de jaarlijkse TTB-dag en zorgt voor een inhoudelijke invulling ervan.

2001 en het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003) geëvalueerd door de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, de taxisector en mijn administratie. Er is vastgesteld dat sommige bepalingen verbeterd of vereenvoudigd konden worden.

De volgende voorstellen zijn uitgewerkt:

- voor de diensten voor het niet-dringend zittend ziekenvervoer is een voorstel van regeling uitgewerkt;
- voor de taxidiensten:
 - o is de bepaling uitgewerkt dat de gemeenteraad regels kan voorschrijven die betrekking hebben op de zedelijke waarborgen en de beroepsbekwaamheid van de taxibestuurder;
 - o is een samenwerkingsakkoord voor de taxicentrales gelegen in de drie gewesten onderzocht;
 - o is een versoepeling van het tarievensysteem uitgewerkt;
 - o wordt meegewerkt aan het opstellen van de ijkingprocedure voor de 'Vlaamse' taxameters (in samenwerking met de federale overheid).
- voor de verhuurvoertuigen met bestuurder:
 - o harmonisering van de belastingsbedragen;
 - o uitwerken van een samenwerkingsakkoord (een vergunning voor de drie gewesten).
- voor de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder:
 - o een regeling van inbeslagneming van de voertuigen die rijden zonder vergunning;
 - o de politierechtbanken zullen kennis nemen van de inbreuken in plaats van de correctionele rechtbanken;
 - o invoering van een administratief toezicht op de beslissingen van de gemeente.

Hierover moet nog worden overlegd met alle actoren in het veld.

Voor de specifieke problemen van de taxisector is tegelijkertijd een formeel overleg gestart met de Nationale Groepering van Taxiondernemingen en de diensten voor verhuur van voertuigen met chauffeur. Deze sector vroeg vooral een versoepeling van het tarievensysteem. Hiervoor werden zowel door de sector als door mijn administratie verschillende voorstellen uitgewerkt om supplementaire kortingssystemen toe te staan.

In dit parlementaire jaar is eveneens gestart met de uitwerking van het e-governmentproject 'Centaurus' ten behoeve van verschillende overheden. Dit systeem zal ten dienste staan van steden, gemeenten, Vlaams Gewest, sociale inspectie en fiscale diensten van de federale overheid, enzovoort. Dit project is er gekomen op vraag van steden en gemeenten en maakt het voor een gemeente o.a. mogelijk om na te gaan of de vergunningsaanvraag al in een andere gemeente administratief behandeld werd. Voor de gemeente is het bovendien een tijdsbesparing want de aan het Vlaamse Gewest te leveren statistieken zullen automatisch verwerkt en berekend worden.

Tijdens dit werkingsjaar zijn de bestaande proefprojecten waarbij de taxivoertuigen worden ingezet als belbus uitgebreid en getest in verschillende gemeenten.

In samenwerking met de stad Antwerpen zijn nieuwe initiatieven besproken en uitgewerkt zoals:

- het in een speciale kleur schilderen van de taxistandplaatsen (verhoging van de zichtbaarheid);
- de veralgemening van het gebruik van de bijzondere overrijdbare bedding door taxi's.

1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen

Begin 2005 hebben de minister bevoegd voor Onderwijs en ik de Taskforce STOP (Stappen Trappen Openbaar vervoer Privé vervoer) opgericht. De Taskforce kreeg een 3-ledige opdracht :

- basisonderwijs: de organisatie van (gratis) leerlingenvervoer volgens STOP-principes in samenwerking met de lokale besturen en scholen;

- buitengewoon onderwijs: grondige doorlichting van de huidige en verouderde regelgeving om te komen tot een herziene, actuele, eenduidige en transparante wetgeving;
- secundair onderwijs: in het kader van het netmanagement verder bouwen aan het openbaar vervoer in Vlaanderen.

Op 24 februari 2006 keurde de Vlaamse Regering de lijst goed met de twaalf gemeenten waar een proefproject wordt opgestart voor netoverschrijdend leerlingenvervoer in het basisonderwijs⁵. Negen van de twaalf proefprojecten leerlingenvervoer basisonderwijs zijn gestart op 1 september 2006 (Blankenberge, Oostende, Waasmunster, Hemiksem, Herentals, Mechelen, Asse, Rotselaar en Bekkevoort). Binnen het OOG – dit is het Overleg Onderwijs Gemeente – van elke gemeente zal het project leerlingenvervoer verder worden uitgewerkt. Zo zal per school een schoolvervoerplan worden opgesteld en zullen bijkomende maatregelen worden ontwikkeld om het te voet gaan en het fietsen van en naar school te veraangename en te beveiligen (o.a. door de afbakening van stap- en trapzones). Dit moet leiden tot een doorlopend actieprogramma.

Het proefproject loopt 3 jaar en er is een budget voorzien van 1,2 miljoen € integraal op het budget van het beleidsdomein Onderwijs.

In functie van een mogelijke herstructurering van de regelgeving en het leerlingenvervoer wordt voor het buitengewoon onderwijs een discussienota voorbereid door het departement Onderwijs. Deze zal dan in een eerste fase worden afgetoetst met de onderwijskoepels.

⁵ Het gaat om volgende gemeenten : Mechelen, Herentals, Bekkevoort, Oostende, Blankenberge, Ronse, Waasmunster, Sint Truiden, Wellen, Rotselaar, Asse en Hemiksem.

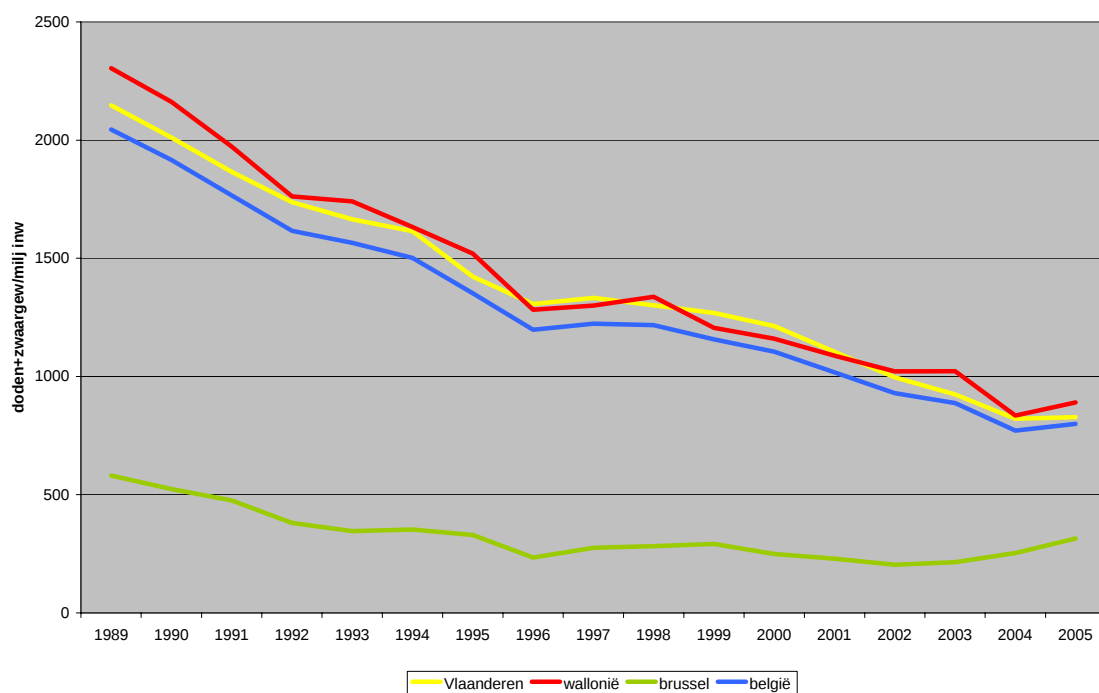
HOOFDSTUK 2 VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN

2.1 Verkeersveiligheid: de maatschappelijke behoefte

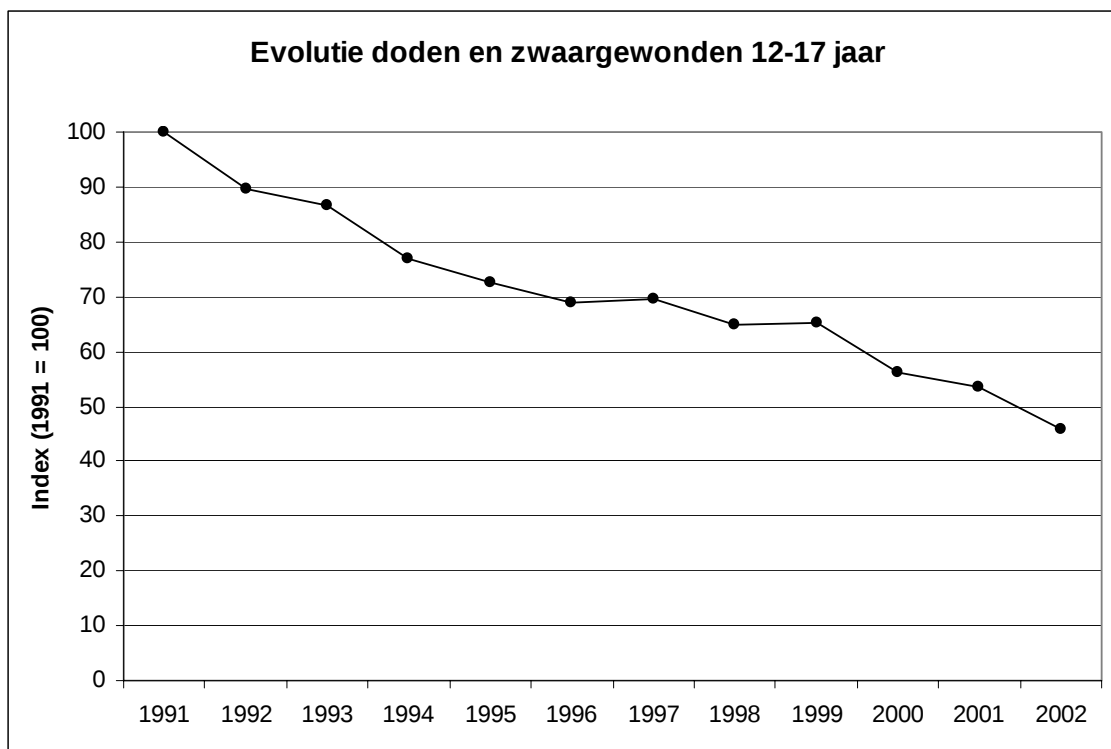
Verkeersveiligheid is een thematiek die de laatste jaren is gegroeid tot een prioritair politiek onderwerp. Zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid laten niemand koud. De ondertekening van de zogenaamde 'White Paper' (Europese Commissie, 2000) onderstreept de behoefte aan een resolute aanpak van dit probleem op Europees vlak. In dit document verbinden alle EU-lidstaten zich ertoe om het aantal verkeersdoden tegen 2010 met 50 % te doen dalen. Deze doelstelling is ook opgenomen in het Vlaamse regeerakkoord.

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 o.a. gezorgd voor een verhoogd maatschappelijk bewustzijn ten aanzien van verkeersveiligheid.

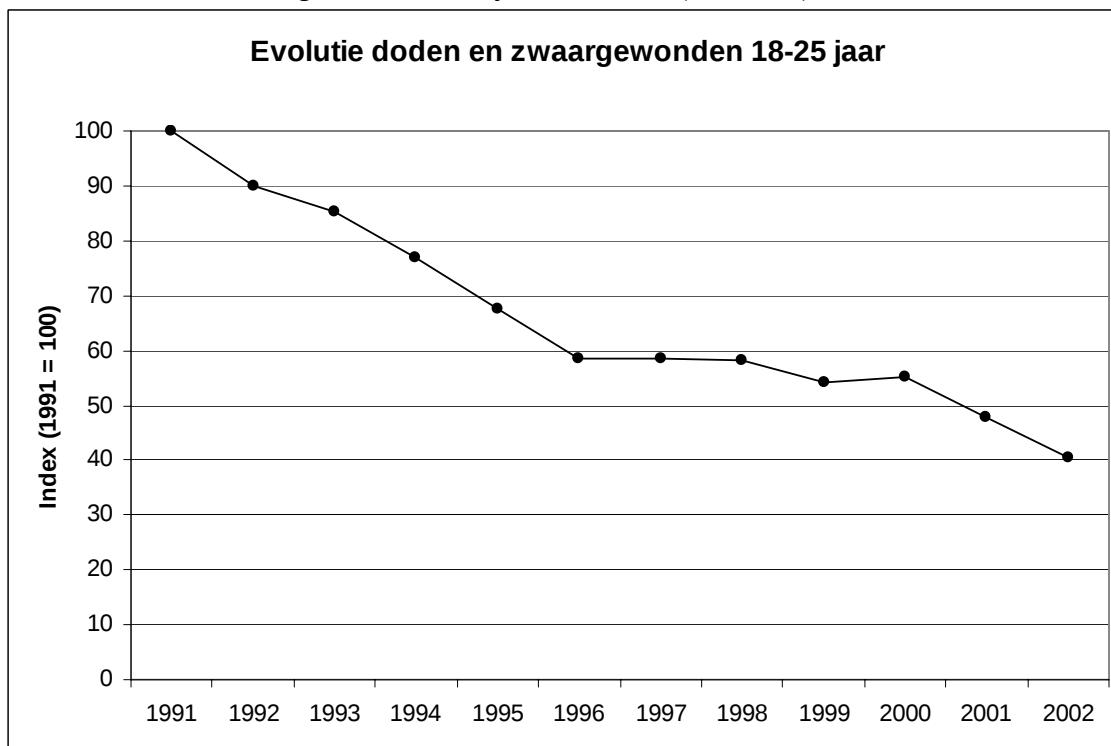
Grafiek 1: Doden en zwaargewonden per miljoen inwoners (basis: NIS)



Grafiek 2: Doden en zwaargewonden 12- 17 jaar Vlaanderen (basis:NIS)



Grafiek 3: Doden en zwaargewonden 18-25 jaar Vlaanderen (basis: NIS)



2.2 Verkeersveiligheid: de 3 E's

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

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

2.2.a Educatie

Het ligt voor de hand dat het gedrag een zeer belangrijke oorzaak is van ongevallen. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat 40 à 50 % van alle verkeersongevallen zou kunnen worden vermeden indien weggebruikers zich aan de voorgeschreven snelheden hielden. Ook het rijden onder invloed van alcohol of drugs verhoogt de verkeersonveiligheid. Tenslotte zou een algemeen gebruik van de gordel veel slachtoffers vermijden. Het is daarom noodzakelijk om de verkeersdeelnemers te informeren, hen de nodige vaardigheden aan te leren en hen te sensibiliseren. Permanente verkeers- en mobiliteitseducatie is immers de factor bij uitstek die kan bijdragen tot veilig weggedrag. We hebben het voorbije jaar dan ook bijzondere aandacht besteed aan een permanente vorming, bijscholing en educatie op maat van de specifieke doelgroepen.

Kinderen

Kinderen benaderen we vanuit het onderwijs. Voor kleuters heeft de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (VSV) een uitgebreid educatief aanbod. Het aanleren van wandelvaardigheden en het oefenen op het eerste fietsje staan hierbij centraal. In het lager onderwijs worden de voetgangers- en fietsvaardigheden verder uitgediept. Ook de vaardigheden van de autopassagier en het gebruik van het openbaar vervoer komen aan bod. Aan de hand van de Emobiël van de vzw Zebra kunnen scholen met hun leerlingen de gevolgen van een ongeval bespreken. De Emobiël is een kleurrijke trolley waarin leerkrachten informatie, tips en instrumenten vinden om leerlingen op te vangen die bij een ongeval betrokken geraken (als slachtoffer, getuige of familielid/vriend van een verkeersslachtoffer). Uit de eerste ervaringen met de Emobiël blijkt dat dit instrument ook preventief gebruikt kan worden.

Het coachingsproject 'Lokale overheden – kinderpaticipatie bij mobiliteit' (45.976 € op artikel 369 F 12.30, 2005) wil enkele steden en gemeenten deskundig begeleiden tijdens de planning en/of uitvoering van mobiliteitsprojecten door op gegeven momenten te verwijzen naar het perspectief van kinderen.

Jongeren

Ook jongeren vormen een kwetsbare groep die speciale aandacht verdient. In het verleden was het verkeerseducatief aanbod voor de kinderen ouder dan 12 jaar beperkt. De trendbreuk van de afgelopen jaren zet zich echter door. Het aanbod van de VSV werd uitgebreid. De theatervoorstellingen 'Flits' en 'Wolken en een beetje regen' die jongeren laten nadenken over verkeersveiligheid, en de opleidingsmodule voor jonge bromfietzers werden voortgezet. Jonge bromfietzers krijgen op school toelichting over het gebruik van de bromfiets. Dit project wil jongeren vanaf 15 jaar bewust maken van de gevolgen van onveilig en onverantwoord rijgedrag. Het project 'Verkeersgetuigen' (40.800 € op artikel 369 F 12.30, 2005) waarbij jonge verkeersslachtoffers op een serene en authentieke manier jongeren informeren over de persoonlijke gevolgen van een verkeersongeval, wordt geëvalueerd met het oog op een voortzetting of uitbreiding.

Volwassenen

Gezien het belang van educatie groeit ook het aanbod voor volwassen verkeersdeelnemers in het kader van permanente vorming en bijscholing. Bij het Ecodrive-project ligt de nadruk op milieuvriendelijk rijgedrag en zijn economische en ecologische opbrengst. Mobi+ is de naam van een cursussenreeks gericht op 55-plussers die alle elementen van verkeer en verkeersreglementering weer opfrist. Ecodrive richt zich voornamelijk tot rij-instructeurs en grotere bedrijven met een eigen wagenpark.

Omdat de gemotoriseerde tweewieler tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers in Vlaanderen behoort, krijgen ook de motorrijders extra educatieve aandacht. Duizend motorrijders kunnen op drie momenten (overgang winter-lente, zomer-herfst, herfst-winter) een specifieke screening volgen om hun rijvaardigheid te testen.

Meeting verkeersveilig vrachtvervoer (21 december 2005)

Extra aandacht is vorig jaar besteed aan verkeersveiligheid in ondernemingen. Zo organiseerde de VSV de meeting 'Verkeersveilig vrachtvervoer'. Het programma gaf de laatste stand van zaken betreffende verkeersveilig vrachtvervoer en goede voorbeelden.

Daarnaast is een nieuwe opleiding 'Verkeersveiligheid in ondernemingen' aangeboden via de VSV en in samenwerking met erkende rijsscholen uit alle Vlaamse provincies. In de opleiding komen zowel theorie als praktijk aan bod.

Symposium verkeersklassen (13 juni 2006)

In heel Vlaanderen worden verschillende goede initiatieven genomen op het gebied van verkeersklassen. Een verkeersklas is een alternatieve sanctie voor jongeren in de vorm van een verkeersles, om hen op een positieve manier te benaderen en hen te leren hoe ze zich correct moeten gedragen in het verkeer.

Het ontbreekt in Vlaanderen echter aan eenvormigheid op dit vlak. De VSV organiseerde dit symposium om de verschillende initiatieven beter op elkaar af te stemmen. Doel was om zoveel mogelijk goede ervaringen uit te wisselen om aldus een algemeen aanvaard stramien te vinden.

2.2.b Engineering: de weginfrastructuur

Zone 30 rond schoolomgevingen

Binnen de gestelde termijn werd, in samenwerking met de Minister van Openbare Werken, voldaan aan de federale verplichting ter zake. Waar nodig werd ook stelselmatig de permanente zone 30-signalisatie vervangen door een dynamische signalisatie. Op dit ogenblik zijn 251 zones met dynamische signalisatie uitgerust waarvan er half september 2006 213 in dienst waren. Hiertoe werd in 2005 een budget voorzien van 13,2 miljoen € op het VIF-artikel 363F6301. In 2006 werden de investeringen gedragen door het artikel 7311 (VIF).

Vademecum schoolomgevingen

In 2006 is gestart met de opmaak van een Vademecum Schoolomgevingen. In het kader van het Mobiliteitsconvenant wordt ook gewerkt aan de verbetering van de veiligheid in schoolomgevingen. Binnen het kader van het VIF-artikel 363F6301 werd een bedrag voorzien van 8 miljoen € (module 10: herinrichting schoolomgevingen).

2.2.c Engineering: het voertuig

Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA)

Een modern ondersteuningsinstrument voor de chauffeurs op basis van moderne technologie, 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 uit 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 afdwingen 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 dat er een signaal weerklinkt bij het overschrijden van een ingestelde snelheid.

Snelheidsdatabank

Om de invoering van ISA voor te bereiden is tijdens het afgelopen jaar een studie uitgevoerd die de mogelijkheden van een snelheidsdatabank moest nagaan. De studie heeft de variabelen in kaart gebracht die moeten worden opgenomen in zo'n snelheidsdatabank. Ook beslissingsprocessen, regelgeving en procedures ter wijziging van de gegevens zijn geïnventariseerd. Mogelijke problemen bij de data-inzameling of bij de invoering van wijzigingen in de databank zijn opgelijst en oplossingen zijn aangegeven. Deze studie zal als basis dienen voor de effectieve bouw van een snelheidsdatabank voor Vlaanderen.

2.2.d Enforcement: handhaving

Flitspalen

We blijven verkeersveiligheid als een absolute topprioriteit beschouwen. Dit doen we door, in samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken, te streven naar een maximale inzet van flitspalen. Daarom zijn in 2006 24 nieuwe sites in dienst genomen. Verder werden tien extra kruispunten uitgerust met onbemande camera's.

De FOD Economie heeft op 3 juli zijn akkoord gegeven om de bestaande snelheidscamera's na aanpassing aan de dubbele fototechnologie opnieuw in dienst te nemen. Zodra de wettelijke implicaties van digitale technologie voor onbemande vaststellingen in orde zijn gebracht door de FOD Economie, kunnen ook andere overtredingen automatisch worden vastgesteld en beboet, zoals bv. het pechstrookrijden, het negeren van inhaalverboden, het spookrijden, het aanhouden van een te kleine afstand tussen voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 8,5 ton of langer dan 7 m. De digitale technologie maakt het ook mogelijk om onbemande snelheidscamera's op autosnelwegen te plaatsen.

Ongevallen-GIS

In november 2005 werden de individuele detailgegevens van het jaar 2002 van het Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS) ontvangen. Op mijn verzoek hebben de provincies niet alleen de ongevallen op gewest- en provinciewegen, maar ook de ongevallen op gemeentewegen gelokaliseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van het CRAB-adressenbestand van AGIV. Op die wijze kan 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. De finale verwerking van de gecorrigeerde gegevens zal in de loop van de maand oktober 2006 gebeuren met behulp van een vernieuwde verwerkingstool.

De ongevallendata 2003-2004 zijn officieel door het NIS vrijgegeven en raadpleegbaar op hun website. Voor deze datasets had het Ministerie van de Vlaamse gemeenschap (MVG) al in mei 2005 een aanvraag ingediend voor het opmaken van een contract waarmee toegang tot de detailgegevens wordt verleend. Het contract werd ondertekend op 26 januari 2006 door minister M. Verwilghen en mezelf. De detailgegevens werden echter nog niet overgemaakt door het NIS.

2.3 Verkeersveiligheid: extra aandachtspunten

2.3.a Een zorgzame ondersteuning van verkeersslachtoffers

Zoals vermeld in het regeerakkoord 2004-2009, willen wij ons ertoe verbinden om initiatieven te ondersteunen die gericht zijn op de zorgzame, integrale en efficiënte ondersteuning van elk verkeersslachtoffer in Vlaanderen, in het bijzonder van jonge verkeersslachtoffers. In samenwerking met de minister bevoegd voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin bereiden onze diensten de 'Statemen'

Generaal voor de opvang van Verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden' voor die op 16 februari 2007 wordt gehouden.

Om de behoeften in kaart te brengen, bestaande knelpunten te inventariseren en goede praktijkvoorbeelden te verzamelen, zijn in totaal negen thematische werkgroepen opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld, academici, medici en juristen. Een overkoepelende stuurgroep coördineert de werkzaamheden en bewaakt de kwaliteit om tot effectieve en haalbare aanbevelingen voor beleid en praktijk te komen.

2.3.b Onderzoek

Om te blijven innoveren heeft het Steunpunt Verkeersveiligheid in 2005-2006 wetenschappelijk onderbouwd relevant onderzoek verricht rond de effecten van maatregelen in de weginfrastructuur (heraanleg van doortochten, rotondes, verkeerslichtengeregelde kruispunten, ...) en de effecten van handhaving door middel van bemande en onbemande camera's.

In vijf verschillende politiezones is het effect van de plaatsing van onbemande snelheidscamera's onderzocht. Gemiddeld blijken deze camera's het aantal verkeersongevallen met ongeveer 20 % te verminderen. Wanneer enkel de ongevallen met lichamelijk letsel worden beschouwd, blijkt het effect iets kleiner te zijn (om en bij de 8 %).

Bij kruispunten met een zogenaamde conflictvrije verkeerslichtenregeling hebben verschillende conflicterende stromen nooit tegelijkertijd groen. Op basis van een analyse van 15 dergelijke kruispunten is gebleken dat het aantal verkeersongevallen met letsel er gemiddeld 30% daalde. Uit een risicoanalyse van gewestwegen binnen de bebouwde kom (de zgn. 'doortochten') blijkt dat het aantal fietsongevallen op wegen met dubbelerichtingsfietspaden beduidend hoger ligt dan op wegen met enkelerichtingsfietspaden aan weerszijden van de weg. Evaluatie van de verkeersveiligheidseffecten op 95 rotondes in Vlaanderen leert dat ze het aantal verkeersongevallen met letsel met gemiddeld 34% doen dalen.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid stond mee in voor de organisatie van het jaarlijkse Verkeersveiligheidscongres (in samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde) en van een seminarie over de registratie van verkeersongevallen. Daarnaast zijn bijdragen geleverd aan diverse studiedagen en opleidingsinitiatieven.

Andere onderzoeken hadden te maken met vangrails op autosnelwegen, verkeersveiligheid in schoolomgevingen, onveiligheid bij motorrijders, het gebruik van kinderzitjes in de auto, het effect van campagnes voor het dragen van de gordel en een eventuele snelheidsverlaging voor vrachtwagens.

Een onderzoek naar het gebruik van kinderzitjes in personenwagens in Vlaanderen leert dat 37 % van de 1.376 geobserveerde kinderen los in de wagen zat (zonder gordel of kinderzitje) en dat meer dan de helft van de kinderen die wel beveiligd waren, eigenlijk met een ongeschikt beveiligingsmiddel werd vervoerd.

In Antwerpen is een campagne voor het dragen van de veiligheidsgordel geëvalueerd. Deze campagne had zowel een sensibilisatie- als handhavingsaspect. Het handhavingsaspect bleek positieve effecten te hebben op de gordeldracht. Bij het sensibilisatieaspect was dit niet het geval.

Alle publicaties van het Steunpunt Verkeersveiligheid zijn beschikbaar op de website www.steunpuntverkeersveiligheid.be.

2.3.c Versterking van het draagvlak

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, 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 de plenaire vergadering en in de werkgroepen aan bod gekomen: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, veilig vrachtverkeer, actuele trends, enzovoort. Maar belangrijker waren de concrete initiatieven waartoe het Forum de aanzet gaf, waaronder:

- *Rondetafel bijeenkomst: ‘Waar naartoe met de verzameling van verkeersongevallendata in België?’ (17 oktober 2005).*
De Rondetafel schetste het belang van accurate en up-to-date registratie van ongevalldata. Vlaanderen moet namelijk zo snel mogelijk beschikken over de recentste ongevalgegevens ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid. De knelpunten en problemen die worden vastgesteld werden gedetailleerd in kaart gebracht. Vanuit verschillende invalshoeken werden mogelijke oplossingen aangereikt. De resultaten van de bijeenkomst werden nadien opgenomen door de werkgroep Educatie van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid.
- *Jaarboek Verkeersveiligheid (voorjaar 2006)*
Het Jaarboek Verkeersveiligheid is ook in 2006 uitgegeven naar aanleiding van het Vlaams Congres Verkeersveiligheid. Een onderdeel van het Jaarboek werd gevormd door een reeks voorbeeldprojecten die kunnen inspireren tot een betere verkeersveiligheid. Net als tijdens de voorgaande editie konden organisaties hun projecten indienen. Uit de ingezonden projecten heeft een vakjury een selectie gemaakt.
- *Vlaams Congres Verkeersveiligheid (19 mei 2006)*
Het Vlaams Congres Verkeersveiligheid vond plaats in het Vlaams parlement en stond volledig in het teken van de zwakke weggebruiker. Naast een plenaire vergadering en verschillende themasessies (twee voor elke van de drie E's) was ook een kennismarkt opgezet.

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.

In samenwerking met de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken werden jaarlijks langs de wegen zes affichecampagnes gevoerd die de weggebruiker tot een gepast verkeersgedrag moeten stimuleren⁶. Om de twee maanden werden actuele mobiliteitsthema's opgenomen in het tijdschrift ‘Uitweg’.

⁶ De campagnes 2005-2006 waren gewijd aan: Zwerfvuil, de Week van Vervoering, Zuinig rijden, Veilig rijgedrag op de weg (drie campagnes), de Week van de Zachte Weggebruiker en de campagne Levenslijn.

2.3.d Andere doelgroepen in het verkeersveiligheidsbeleid

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 bus en autocar. Bovendien voorziet De Lijn waar mogelijk bijkomend aanbod bij grote evenementen (Gentse Feesten, Pukkelpop, Rock Werchter, Marktrock, 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.

In 2006 wordt ook de speciale, stilaan traditionele Oudejaarsnachtcampagne opgezet.

Jongeren

Er is samengewerkt met jongerenzenders rond verkeersveiligheid en jongeren. Dat gebeurde in september 2005 naar aanleiding van de invoering van de zone 30 in schoolomgevingen en opnieuw medio 2006 bij de campagne ‘Mobiel4real’ die is opgezet in samenwerking met de scholen (zie ook blz. 26).

Motorrijders en bromfietzers

Zowel bij motorrijders als bij bromfietsgebruikers werd een survey uitgevoerd. Beide onderzoeken gaven een beter beeld van deze specifieke doelgroepen inzake hun sociaal profiel en een aantal aspecten inzake voertuig en rijgedrag.

Daarnaast is gestart met een diepgaande studie i.s.m. Mercator-verzekeringen. Daarbij worden een 300-tal ongevalcases van motorrijders zeer precies onderzocht. Op deze manier kan een analyse gemaakt worden van de juiste omstandigheden waarin ongevallen met motorrijders gebeuren. Indien er een duidelijk patroon gevonden wordt, kan heel gericht naar sensibilisatie of mogelijke maatregelen gewerkt worden.

Vrachtwagens

Naar aanleiding van de Vlaamse Klimaatsconferentie van juni 2005 werd het voorstel gelanceerd om de maximumsnelheid van vrachtwagens op autosnelwegen te verlagen van 90 tot 80 km/h.

Screening van de relevante wetenschappelijke literatuur leert dat een mogelijke beperking van de toegelaten snelheid voor vrachtwagens tot 80 km/u tot een vermindering van het aantal ongevallen, het brandstofgebruik en de impact op het milieu zou leiden. Bijkomend onderzoek geeft ook aan dat de economische impact en de gevolgen voor de sector eveneens niet te verwaarlozen zijn.

Het voorstel werd besproken in de werkgroep ‘Veilig vrachtverkeer’ met de vertegenwoordigers van de federale en regionale ministers van Mobiliteit en Openbare Werken en de sectorfederaties. De federale regering heeft het voorstel om de maximumsnelheid voor vrachtwagens te verlagen echter niet aangenomen. Maatregelen die wel zijn goedgekeurd zijn o.a. een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens en nieuwe regels voor het laden van vrachtwagens.

2.4 Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid

In het kader van de discussie over de verdeling en de besteding van de middelen van het verkeersveiligheidsfonds, is deze problematiek besproken op het overlegcomité. Hierdoor zijn

volgende extra aandachtspunten opgenomen in de federale omzendbrief naar de politiezones van het Vlaams Gewest.

- Zorgzame, integrale en efficiënte ondersteuning van verkeersslachtoffers;
- Extra aandacht voor de weekendongevallen;
- Aandacht voor bromfietzers en motorrijders.
- In het kader van de educatieve en sensibiliserende projecten kunnen de projecten en programma's uitgewerkt door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde aangerekend worden op het verkeersveiligheidsfonds;
- Gewestelijke campagnes van het Vlaams Gewest kunnen ondersteund worden door acties van de politiezones.

De VSV is nu expliciet opgenomen in de federale omzendbrief naar de politiezones waardoor de mogelijkheid bestaat dat de politiezones acties voorzien die uitgewerkt en ondersteund worden vanuit de VSV.

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. Deze bereikbaarheid moet selectief worden gerealiseerd, door de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem, gedifferentieerd in tijd en ruimte en op een maatschappelijk kostenefficiënte wijze.

Om de bereikbaarheid te versterken moeten ook sociaal-economisch/ruimtelijke processen worden aangestuurd: schaalvergroting versus schaalverkleining, concentratie versus spreiding, enzovoort. Een bereikbaarheidsbeleid vormt m.a.w. een maatschappelijke uitdaging.

3.1 Door de verdere verbetering van de bereikbaarheid

In 2006 is de uitvoering begonnen van een aantal concrete projecten in het kader van de volgende programma's:

- START-programma Zaventem (een geïntegreerd pakket van 13 buslijnen, specifiek gericht op een betere ontsluiting van de luchthavensite, vooral gericht op het woon – werkverkeer)
- tram 5 Antwerpen en de uitvoering van het Masterplan (onder meer uitwerking / verder zetting van de projecten Leien fase 1, Mortsel – Boechout en Antwerpen – Deurne – Wijnegem)
- uitwerking Pegasus, Spartacus, Masterplan West-Vlaanderen op basis van grondige model- en technische studies.

Voor het START-programma heeft de Vlaamse regering in supplementaire middelen voorzien, zowel voor exploitatie (5,7 miljoen €) als voor investeringen in voertuigen (14,5 miljoen €) en doorstroming (4 miljoen €). De uitwerking van de andere projecten gebeurde binnen de reguliere exploitatiedotatie van De Lijn en in het kader van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel wat de uitvoering van het Masterplan Antwerpen betreft.

Op 1 mei 2006 heeft de regie vzw voor Werk en Economie van de stad Antwerpen (WNE) de studie “Experiment woon-werkverkeer Havengebied – Actieonderzoek” opgestart. Dit onderzoek evalueert de bestaande toestand op het gebied van openbaar/gemeenschappelijk vervoer in de haven van Antwerpen. Verder zal WNE binnen het kader van het woon-werkverkeer een concreet project voor een havenbus implementeren, coördineren, opvolgen en evalueren. Het doel van dit onderzoek bestaat erin om de haven beter te ontsluiten door het meer vraaggericht inzetten van openbaar/gemeenschappelijk vervoer. De resultaten van dit onderzoek worden verwacht tegen oktober 2007.

Complementair hieraan doet VOKA – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland een uitgebreid onderzoek naar de huidige organisatie van het door de industrie georganiseerde collectieve busvervoer en naar manieren waarop het aanbod verbeterd en sterker gestructureerd kan worden. Een verbeterd aanbod vergroot het gebruik en komt tegemoet aan de verwachtingen van werkgevers en werknemers. Bedrijven kunnen in het kader van het woon-werkverkeer concrete pilootprojecten op maat opzetten met middelen uit het Pendelfonds.

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

De ‘Taskforce Doorstroming’ waarin wordt samengewerkt met de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken heeft einde 2005 een investeringsprogramma opgemaakt voor doorstromingsprojecten in het jaar 2006. Het is hierbij de bedoeling om doorstromingsknelpunten structureel aan te pakken op gewest- en gemeentewegen. Het investeringsprogramma is samengesteld op basis van de congestiemetingen van De Lijn op knelpuntrajecten. De berekende congestiegraad geeft aan hoe belangrijk een doorstromingsknelpunt is op basis van het aantal veroorzaakte

verliesuren. Verder is er over gewaakt dat enkel de projecten, die in 2006 nog konden worden gerealiseerd, op het effectieve investeringsprogramma terechtkwamen⁷.

In de begroting 2006 is hiervoor een bedrag van 18 miljoen € opgenomen. Daar is nog 4 miljoen € extra aan toegevoegd in het kader van het START-project rond de bevordering van de werkgelegenheid in de luchthavenregio rond Zaventem.

Ook het systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding kadert binnen de structurele aanpak van doorstromingsknelpunten. Het huidige systeem wordt geëvalueerd om na te gaan hoe de rittijd van het openbaar vervoer verder kan dalen.

Daarnaast is het voorbije jaar ook gewerkt aan een nieuwe module rond doorstroming in het Mobiliteitsconvenant. De aandacht gaat daarbij naar een ruim gamma van doorstromingsmaatregelen, inclusief het handhavingsbeleid van de gemeenten.

Ook de aangepaste verkooporganisatie, gelijktijdig ingevoerd met de nieuwe tariefstructuur van De Lijn is een instrument om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Dankzij de stimulering van de voorverkoop van vervoerbewijzen, moet de chauffeur zelf minder tijd besteden aan de verkoop en kan de halteringstijd op de haltes aanzienlijk verminderen.

Vrije busbanen

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 is wettelijk voorzien. Met de gewestwegbeheerder zijn afspraken gemaakt om de busbanen op gewestwegen open te stellen voor die categorieën. Uiteraard moet daarbij de verkeersveiligheid en de handhaving worden bewaakt.

3.3 Door het voeren van een sturend prijsbeleid

3.3.a De infrastructuurgebruiker betaalt mee

Het Vlaamse regeerakkoord 2004-2009 stelt dat 'we streven naar de invoering van een wegenvignet, zodat ook buitenlanders moeten betalen voor het gebruik van onze wegen'. In de periode 2005-2006 is hard gewerkt aan de voorbereiding van de invoering van een wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting.

In het najaar van 2005 heeft de SERV een debat met het maatschappelijk middenveld georganiseerd over de invoering van een prijsinstrument voor het wegvervoer. Uit het debat kon worden afgeleid dat de meeste deelnemers voorstander zijn van een dynamisch prijsinstrument maar dat bij een aantal organisaties toch een zekere terughoudendheid bestond, zeker wat het personenvervoer betreft.

Er is ook een ambtelijke werkgroep opgericht die zou starten met de voorbereiding van de invoering van een wegenvignet. Na onderzoek heeft de werkgroep voorgesteld om een elektronisch wegenvignet in te voeren. Voor dit scenario is een ontwerp van businessplan opgemaakt.

De Vlaamse Regering schaarde zich achter dit voorstel en werkte een timing uit voor de invoering van het wegenvignet op 1 januari 2008. Er is een akkoord afgesloten met het Waalse Gewest over de verdeelsleutel van de inkomsten van het vignet. Met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is nog geen akkoord afgesloten omdat er nog geen overeenstemming is over de verdeelsleutel. De Vlaamse Regering heeft ook de oprichting goedgekeurd van een studiesyndicaat dat de haalbaarheid op

⁷ Volgende maatregelen komen voor in dit fysieke programma:

- studies;
- aanleg van busbanen;
- aanpassen van halte-infrastructuur;
- aanleg of aanpassing van verkeerslichteninstallaties ten voordele van het openbaar vervoer;
- maatregelen in het kader van het gevaarlijke puntenprogramma;
- aanleg van busbanen op autosnelwegen.

technisch, juridisch en financieel vlak moet onderzoeken van een elektronisch wegenvignet op basis van een systeem van nummerplaatherkenning.

3.3.b Tarievenbeleid bij De Lijn

Op 1 maart 2006 voerde De Lijn een hervorming van de verkoop en tarieven door. Deze hervorming had een dubbele doelstelling: vereenvoudiging van de tarieven voor de reiziger en een betere doorstroming. De tarieven zijn vereenvoudigd door de samenvoeging van zones; enkel een onderscheid tussen 'korte afstand' (= 1 en 2 zones) en 'lange afstand' (>= 3 zones) is behouden. Door een prijsstelling te creëren tussen vervoerbewijzen die op het voertuig worden gekocht en vervoerbewijzen in voorverkoop, wordt de reiziger ertoe aangezet om in voorverkoop te kopen.

Eind juli 2006 waren er 2.930 externe voorverkooppunten. Op dat moment was al 57% van de ontwaarde vervoerbewijzen aangekocht in voorverkoop. Door de tariefaanpassing is er ook een verschuiving van biljetten naar kaarten: het gebruik van de lijnkaart is van 37% van het totaal aantal ontwaardingen in 2005 gestegen naar 60%.

De uitbreiding van het voorverkoopnetwerk en de tariefhervorming hebben er samen voor gezorgd dat het gebruik van lijnkaarten gestegen is en het gebruik van biljetten en dagpassen gedaald.

3.4 Door activiteiten anders te organiseren

De Vrije Universiteit Brussel heeft een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van telewerken op de mobiliteit en haar externe effecten. Hieruit zijn de manifeste voordelen van telewerken gebleken op het vlak van de externe effecten. Ook wees het onderzoek uit dat de toepassing van telewerken in Vlaanderen sterk achterloopt t.o.v. koplopers zoals Nederland en Finland.

Binnen de administratie van de Vlaamse overheid werden al een aantal stappen gezet om telewerken te faciliteren. Ik verwijs hier naar de omzendbrief van 18 augustus 2006 (PEBE/DVO/2006/9) in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse regering d.d. 30 juni 2006 omtrent het faciliteren van telewerken bij de Vlaamse administratie. Ook de federale wetgeving werd aangepast (cf. federale besluiten inzake het ARAB en de Codex Welzijn op het werk). In september 2006 werd het gebruik van satellietkantoren door de Vlaamse administratie in een praktische gids toegelicht.

HOOFDSTUK 4 LEEFBAARHEID VERBETEREN

4.1 Door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving

Sluipverkeer vormt in verschillende gebieden in Vlaanderen een probleem. Verkeer bepaalt namelijk sterk de leefbaarheid van een bepaalde buurt. Daarom is het belangrijk om ook binnen het mobiliteitsbeleid voldoende aandacht te besteden aan geluidshinder, het volkgezondheids- en leefmilieuaspect. Om beter zicht te krijgen op de oorzaken en een mogelijke aanpak van sluipverkeer, zal een proefstudie worden uitgevoerd in de zuidooststrand van Antwerpen. Voor de uitvoering van deze studie is in 2006 een bestek uitgeschreven. De nadruk zal vooral liggen op de bovenlokale aspecten van het sluipverkeer en de betere afstemming van de maatregelen tussen gemeenten onderling. Doel van de studie: besluiten trekken voor de Antwerpse zuidooststrand maar ook voor de aanpak van sluipverkeer in het algemeen.

Zie ook punt 5.1.

4.2 Door de infrastructuur beter aan te passen aan hun omgeving

De laatste 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 statuut, waardoor de uitvoering afhangt van de goodwill van de partners. Om een beter zicht te krijgen op het gebruik van dit soort intermediaire planningsinstrumenten en op de relatie met andere instrumenten zoals MOBER en MER is een studie gestart waarin, op basis van interviews en workshops, de kansen en de pijnpunten worden blootgelegd. In het bijzonder gaat de aandacht naar het gebruik en de mogelijke impact van mobiliteitseffectenrapportage en zijn relatie met andere 'mobiliteitsgerichte' instrumenten.

4.3 Door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren

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 wordt bekeken in een studie rond locatiebeleid, in het bijzonder de relatie tussen de locatie van de woon- en werkplaats en de gebruikte vervoersmodus. Deze studie moet inzichten opleveren in de aard van de 'juiste' plaats van ontwikkelingen en de aard van het 'juiste' aanbod van bijvoorbeeld openbaar vervoer.

HOOFDSTUK 5 DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN

Het mobiliteitsbeleid moet rekening houden met milieu en natuur. Het moet m.a.w. streven naar duurzame mobiliteit. De beperking van het verkeersvolume (uitgedrukt in voertuigkilometers), de aanpassing van het rijgedrag en nieuwe ontwikkelingen in de voertuigtechniek vormen hiervoor de voornaamste hefbomen.

5.1 Door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken

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). Na een positieve proef met een PPO-bus op koolzaadolie in Hasselt wordt in 2006 de PPO-vloot met 20 bussen uitgebreid, nadien met nog eens 50. In het najaar van 2006 en in 2007 wordt daarenboven een proef gestart met een waterstofbus-prototype, in samenwerking met busconstructeur Van Hool.

Geluidshinder vormt een groeiend probleem dat ook op Europees niveau de nodige aandacht krijgt. Dit resulteerde in de Europese richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai in agglomeraties, langs belangrijke wegen, langs belangrijke spoorwegen en in de omgeving van luchthavens. De richtlijn is zeer ambitieus en de uitvoering loopt dan ook over een lange tijdsperiode. In samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken en Leefmilieu wordt gewerkt aan de uitvoering van deze richtlijn. Wat betreft de wegen is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Daarin is nagegaan hoe de eerste fase van de uitvoering van de richtlijn, namelijk het opstellen van geluidsbelastingskaarten, moet aangepakt worden. Deze haalbaarheidsstudie gebeurt onder de naam Arcnoise en vormt een vervolg op de studies die in het verleden onder dezelfde naam plaatsvonden. De studie wordt afgewerkt in 2006 en zal de nodige input leveren voor de concrete uitvoering van de Europese richtlijn. Door de aanpak van geluidsemissies kan de band tussen de toename van mobiliteitsbehoeften en de toenemende negatieve impact op het milieu worden doorgeknipt.

5.2 Door beter te voorkomen dan te genezen

De Lijn heeft in 2006 blijvende inspanningen geleverd om haar voertuigenpark milieuvriendelijker te maken. Zo is het programma voor de uitrusting van bussen met roetfilters versterkt. Tegen eind 2006 zullen 679 bussen met een Euro 2-motor met een roetfilter zijn uitgerust. Ook voor de bussen met Euro 3-motoren is een uitrustingsprogramma goedgekeurd. Waar dat technisch mogelijk is, wordt de roetfilter bovendien gecombineerd met ureuminjectie, nadat hiervoor geslaagde proeven op een beperkt aantal bussen plaatsvonden. De roetfilter zorgt voor een vermindering met ongeveer 90 % van de uitstoot van fijn stof. 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. Een eerste schijf daarvan wordt al in 2006 aangekocht.

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 polluenten.

Om de modale verschuiving naar openbaar vervoer te beïnvloeden heeft De Lijn 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 2006 zijn er 32.022 dergelijke abonnementen in omloop.

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 Door het mobiliteitsconvenant te activeren

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 blijkt het mobiliteitsconvenant nog altijd het meest aangewezen instrument om de bovenstaande doelstelling te bereiken. Het wordt als dusdanig ook door alle partijen ondersteund.

Het Regeerakkoord 2004-2009 stelt dat het instrument van het mobiliteitsconvenant geregeld wordt geëvalueerd en verfijnd voor de toekomst. Ook de motie van aanbeveling nr. 562 inzake de beleidsbrief Mobiliteit 2005-2006 maakt hiervan melding.

De evaluatie van het convenantinstrument is gestart in het najaar van 2005 op basis van de beleidsvoorstellen opgemaakt door de toenmalige administratie Wegen en Verkeer. Deze voorstellen waren samen met de minister van Openbare Werken, vooraf uitgebreid besproken met De Lijn, de VVSG, de VVP en de toenmalige mobiliteitscel van het departement LIN.

Daarna zijn deze beleidsvoorstellen besproken in de Task Force Mobiliteitsconvenants van juni 2005 waar beslist is om multidisciplinaire werkgroepen in het leven te roepen die zich over de modules zouden buigen. Verschillende werkgroepen zijn in september 2005 van start gegaan.

Daarnaast is ook beslist om pas met werkgroepen rond andere thema's die passen binnen het mobiliteitsconvenant te starten van zodra de eerste werkgroepen hun opdracht hebben beëindigd.

Elke werkgroep kreeg de opdracht om de vastgestelde problemen verder te ontleden en de meest adequate oplossingen uit te werken.

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

De doelstellingen van de evaluatie zijn herpositionering van de financiële lasten, administratieve vereenvoudiging, harmonisering en verduidelijken van de moduleteksten.

Herpositionering van de financiële lasten:

- de lokale overheid moet geen onteigeningsvergoedingen meer voorfinancieren langs gewestwegen. Het gewest betaalt rechtstreeks de onteigenden zonder tussenkomst van de lokale overheid;
- De ontbrekende schakels in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk langs de gewestwegen worden voortaan altijd à 100% betaald door het gewest, onafhankelijk van hun k-waarde;
- Enkele modules met een looptijd van één jaar zijn omgezet in een vijfjarige module om de gemeenten meer financiële zekerheid te geven.

- De module bedoeld voor aanleg van vrije tram- en busbanen wordt uitgebreid tot een module ‘doorstroming’. Ook de toepassing van deze module bij intergemeentelijke projecten en met bijdrage door private partners werd mogelijk gemaakt.

Administratieve vereenvoudiging:

- onteigeningen op gewestwegen worden uit de subsidiemodules gelicht. 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). Het gewest staat in voor de uitvaardiging van het ministerieel besluit en betaalt rechtstreeks de onteigenden;
- het jaarlijks voortgangsverslag zal niet meer moeten voorgelegd worden aan het Vlaamse gewest. Wel zal dit instrument blijven bestaan als toetsingskader voor het lokale beleid op eigen initiatief;
- het standstill-principe m.b.t het aantal parkeerplaatsten wordt uit de module gericht op het openbaar vervoer gehaald, omdat dit een rem was voor de gemeenten om deze modules te ondertekenen en omdat dit moeilijk te controleren valt. Bovendien ging er veel werk gepaard met de opmaak van een parkeerbalans. In de toekomst zal aan de lokale overheden gevraagd worden een duurzaam parkeerbeleid integraal op te nemen in het gemeentelijk mobiliteitsplan;
- minder bijlagen;
- geen voetnoten;
- verder wordt nog de mogelijkheid tot integratie van modules in de koepelmodule onderzocht.

Harmonisering:

- eenvormige en doorzichtige structuur in de teksten;
- bundelen van de krachtlijnen vooraan in de module.

Verduidelijking:

- opvoeren van de leesbaarheid van de teksten;
- nastreven van duidelijkheid in de teksten, voorkomen van misverstanden of mogelijke foute interpretaties. Zo bevat de nieuwe tekst van module 10 (herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg) een aantal bepalingen om het oneigenlijke gebruik van de module te weren en ze meer te oriënteren naar een functionele en kostenefficiënte herinrichting van schoolomgevingen. Bovendien werd de ongelukkige omschrijving van scholen in de nabijheid van een gewestweg als “scholen aan een zijstraat van een gewestweg” geschrapt. Alle scholen die volgens de geest van de module in aanmerking komen, zullen voortaan kunnen worden aangepakt;
- uitklaren van de procedures.

6.1.b De herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan, basis van het mobiliteitsconvenant

Naast de herziening van de moduleteksten is er ook aandacht besteed aan de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan dat de basis vormt van het mobiliteitsconvenant. De omzendbrief OW2001/4 bepaalt dat de Vlaamse gemeenten na 5 jaar het Gemeentelijk MobiliteitsPlan (GMP) moeten herzien. De meeste Vlaamse gemeenten hebben op dit moment een GMP dat ouder is dan 5 jaar. De Vlaamse overheid besliste daarom over te gaan tot de uitvoering van de omzendbrief.

Een administratieve projectgroep werkte een instrument uit dat de gemeenten zal helpen om het GMP te herzien. Dit instrument kreeg de naam ‘sneltoets GMP’ mee.

Aan het begin van de nieuwe legislatuur zullen de gemeenten aan de hand van de sneltoets het GMP beoordelen. Aan het einde van deze evaluatie zijn 3 conclusies mogelijk:

- het GMP is nog actueel;
- het GMP heeft bijsturing nodig om actueel te blijven. Hierbij kunnen deelthema’s ingeschoven of verder uitgewerkt worden ter actualisatie van het GMP;
- het GMP is volledig gedateerd. Er moet een volledig nieuw GMP opgemaakt worden.

6.2 Door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen

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 ik wens rekening te houden, zijn de door SERV en MiNa-Raad gemaakte aanbevelingen bij het 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 een hoorzitting in het Vlaams parlement georganiseerd over de decretales initiatieven inzake het mobiliteitsbeleid.

Hierbij werd o.a. kennis genomen van het Nederlandse en Franse juridisch kader ter zake.

Mede hierdoor lijkt het aangewezen om mobiliteitsplanning te omschrijven als een sectorale planning van het beleidsdomein mobiliteit. De mobiliteitsplanning dient daarbij rekening te houden met de bindende bepalingen van de ruimtelijke planning (bijv. selectie van stedelijke gebieden, poorten, enz, de hoofdverbindingen...) en operationaliseert deze.

Ook lijkt het wenselijk om strategische planning als basisconcept te nemen voor mobiliteitsplanning te hanteren, d.w.z.:

- gericht op doelstellingen en hoofdzaken;
- verduidelijking van te hanteren strategieën;
- monitoring en evaluatie op zinvolle momenten;
- doorwerking op Vlaams niveau via "beheersovereenkomsten".

Ook lijkt het om efficiëntieredenen aangewezen het subsidiariteitsprincipe bij de organisatie ervan te hanteren en mobiliteitsplanning te voorzien op het niveau van:

- het gewest;
- de vervoerregio (provincie of deel(en) van een provincie);
- de gemeente.

De planning wordt daarbij gericht op de langere termijn. Op het niveau van het gewest en de vervoerregio is de planhorizon bijgevolg 15 jaar à 20 jaar. Voor gemeenten lijkt een planhorizon van 6 tot 12 jaar gewenst. Dat komt overeen met de duur van één à twee legislaturen.

Het plan is daarbij richtinggevend, dus niet bindend of verordenend en afstemming met andere beleidssectoren wordt structureel voorzien in de loop van het planningsproces (opgestart in begin van het proces).

De betrokkenheid van de bevolking wordt voorzien, rekening houdend met het feit dat het om een besluitvorming gaat op strategisch niveau. De goedkeuringsprocedures en -termijnen worden daarbij afgestemd op de vigerende planprocedures voor Ruimtelijke Ordening. De MORA (Mobiliteitsraad Vlaanderen) functioneert daarbij op een gelijkaardige wijze als VLACORO (Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening); de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie) als GECORO (Gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening).

Ook werd vastgesteld dat er behoefte is aan een voorafgaande evaluatie van de mobiliteitseffecten van plannen en projecten. Nu al wordt regelmatig de rapportage van de mobiliteitseffecten als voorwaarde gesteld vooraleer men tot het verlenen van vergunningen overgaat. In de praktijk blijkt echter dat de kwaliteit van de huidige effectenrapportering erg wisselend is en regelmatig ondermaats.

Bij het uitwerken van het juridisch kader wordt aan de volgende principes gedacht. Op gemeentelijk niveau zou de rapportering zich beperken tot de evaluatie van de mobiliteitseffecten van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Voor een rapportering op planniveau zouden alle wettelijk vastgelegde planningsprocedures op gewestelijk niveau, de beheersovereenkomsten met de EVA's en IVA's van het beleidsdomein mobiliteit, de programma's op gewestelijk niveau (bv. het driejaarlijks investeringsprogramma inzake infrastructuur) geëvalueerd worden (zolang geen beheersovereenkomst is afgesloten).

Op projectniveau (particulier) zou een effectenrapportering dienen te worden opgesteld in die gevallen waar de verkeersgeneratie van het project substantieel is in vergelijking met deze van de omgeving. Ook wordt er gedacht aan een bredere toepassing van het instrument voor die gebieden die in het kader van de mobiliteitsplanning als extra gevoelig zijn aangeduid (bijv. congestiegevoelig, gevoelig voor verkeersleefbaarheidsproblematiek, enz..).

Voor de inhoudelijke kwaliteitsbewaking wordt gedacht aan een set van:

- methodologische aanbevelingen;
- procedurele voorwaarden;
- expliciete kwaliteitseisen aan het beoordelingsproces.

Wenselijk is dat het proces van de rapportage zo conform mogelijk verloopt met gelijkaardige processen van effectrapportering (bijv. milieu) en er zoveel mogelijk in geïntegreerd wordt. Indien zulks niet mogelijk is (bijvoorbeeld omdat er geen dergelijke rapportering vereist is) dient een procedure te worden voorzien die qua tijdsverloop met gelijkaardige effectenrapporteringen te vergelijken is.

Verder lijkt het gewenst om de mogelijkheid van milderende maatregelen als bindende voorwaarden aan een vergunning te voorzien.

Een efficiënt mobiliteitsbeleid wordt ondersteund door een aangepaste verkeersinfrastructuur. Niet alleen is er een werkzaam juridisch kader nodig maar ook concrete werkafspraken en samenwerkingsprocedures met Openbare Werken die ervoor kunnen zorgen dat op terrein een kwalitatieve infrastructuur een meerwaarde betekent voor de verkeersveiligheid.

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

Op 28 juni 2006 heeft het Vlaamse Parlement het decreet betreffende de oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen goedgekeurd.

Het ontwerpbesluit tot de oprichting van een secretariaat van de MORA en de inwerkingtreding van het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen werd op 29 september 2006 goedgekeurd.

Op 6 oktober werd het voorontwerp van besluit tot regeling van de werking de MORA met het oog op adviesvraag aan de Raad van State principieel goedgekeurd.

6.4 Door meer samenwerking met doelgroepen

Het subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten

In 2005 trad het nieuwe subsidiedecreet in werking en begin 2006 konden voor het eerst een aantal mobiliteitsverenigingen als dusdanig worden erkend in Vlaanderen. In totaal voldeden 5 verenigingen en 1 koepelvereniging aan de in het decreet opgelegde voorwaarden om een erkenning te bekomen⁸. Op basis van hun erkenning hebben deze verenigingen recht op een basissubsidie waarmee zij een deel van hun personeels- en werkingskosten kunnen financieren.

⁸ De Fietsersbond, de Voetgangersbeweging, de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, de vzw Trage Wegen, de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen en de Koepel Milieu en Mobiliteit (KOMIMO).

Het tweede luik van het decreet betreft de toekenning van projectsubsidies. In totaal werden 24 projectaanvragen ingediend. Na een screening van deze projecten door een beoordelingscommissie werd uiteindelijk aan 8 projecten een subsidie toegekend.

Op basis van de beschikbare middelen (238.000 euro) werd volgend programma weerhouden:

- Veilig en toegankelijk voetpad voor iedereen (Vereniging Personen met een Handicap vzw);
- Het nieuwe rijden in Vlaanderen (Ecolife vzw);
- Systeem Derde Betaler (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers vzw);
- Veilig de straat op ... met kennis van zaken (Belgische Confederatie voor Blinden en Slechtzienden vzw);
- Geknipt mobiel – mobiliteit op ieders verantwoordelijkheid (Mobiel 21 vzw);
- Databank van toegankelijk vervoer in Vlaanderen (Toegankelijkheidsbureau vzw);
- Doe de MOEVE-proef (Fietzersbond vzw).

Binnen artikel 63.4 33.01 is een totaal bedrag van 232.769,00 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 zal lokale overheden coachen en stimuleren in de ontwikkeling van mobiliteitsprojecten met actieve participatie van kinderen en jongeren. Dit met het oog op het realiseren van 2 doelstellingen:

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

Mobiel4Real : Dit is een interactieve campagne die jongeren aanspreekt via hun eigen kanalen. Door de samenwerking met jongerenzender TMF en Stressfactor spreken we jongeren aan en laten we ze ook zelf aan het woord.

TMF maakte een aantal spotjes die jongeren motiveren om hun mening over mobiliteit en verkeer te verkondigen op de website www.Mobiel4Real.be. StressFactor is een geheel van openluchtfestivals op middelbare scholen. Jongeren kunnen hun leukste ideeën over mobiliteit voor de camera verkondigen.

6.5 Door kennisoverdracht te vergroten

Inzake het onderzoek naar verplaatsingsgedrag in Vlaanderen werd tijdens de voorbije parlementaire jaar vooral gezocht naar een nieuwe gepaste methodiek die zoveel mogelijk rekening houdt met de steeds minderende telefonische bereikbaarheid van gezinnen (via een vast toestel) en met de problematiek van steekproeftrekkingen uit het Rijksregister.

HOOFDSTUK 7 VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT

Ook al is het aandeel woon-werkverplaatsingen in de totaliteit van het verkeer niet zo heel groot, toch zorgt zij door het plaats- en tijdsgebonden samenvallen van dit verkeer voor grote kopzorgen. Daarom wordt een specifiek beleid gevoerd rond deze problematiek.

7.1 Rol van de Vlaamse overheid: ondersteuning en ontwikkeling

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. Om onze economie, onze mobiliteit en ons milieu te vrijwaren is het namelijk absoluut noodzakelijk dat we ons op een meer duurzame manier van en naar het werk gaan verplaatsen. Het pendelplan bevat een aantal maatregelen om die doelstelling te bereiken. Een aantal van die hefbomen kunnen rechtstreeks aangewend worden vanuit het beleidsdomein mobiliteit. Andere hefbomen hebben hun aangrijpingspunt in andere beleidsdomeinen of op het terrein.

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

De uitgangspunten van het pendelplan zijn:

- Een gedeelde verantwoordelijkheid.
Woon-werkverkeer heeft niet alleen te maken met mobiliteit, maar ook met arbeidsorganisatie. Naast de overheid, op verschillende niveaus, dragen ook de sociale partners op het terrein een verantwoordelijkheid.
- Draagkracht op het terrein.
Het pendelplan is er op gericht daadwerkelijke verbeteringen op het terrein te realiseren. Het is dus absoluut noodzakelijk dat het pendelplan een zo groot mogelijke draagvlak krijgt op het terrein. Er is dan ook een vooraanstaande rol weggelegd voor de sociale partners en het mobiliteitsmiddenveld. Het pendelplan gaat uit van hun betrokkenheid bij zowel het opstellen als bij het uitvoeren van het plan.
- Een geïntegreerde aanpak.
Woon-werkverkeer is een complex gegeven. Het heeft verschillende oorzaken en het veroorzaakt verschillende problemen. Om die op te lossen moeten verschillende hefbomen tegelijk worden benut. Die hefbomen situeren zich zowel op het vlak van organisatie als op het vlak van regelgeving, instrumentarium en kennis. Om het pendelverkeer duurzamer te laten verlopen, zullen we simultaan op die facetten moeten inzetten.
- Innovatie en verbetering.
Er zijn nu al heel wat instrumenten voor handen om het woon-werkverkeer te verbeteren. Het pendelplan wil het bestaande instrumentarium versterken en nieuwe instrumenten creëren waar ze nu ontbreken.

Het pendelplan omvat zowel maatregelen die vanuit het eigen beleidsdomein mobiliteit 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:

- Ondersteuning en duidelijkheid aan bedrijven.
Het pendelplan bevat maatregelen op organisatorisch niveau die bedrijven een betere ondersteuning moeten bieden. Hieronder vallen ondermeer:
 - o Oprichting provinciale mobiliteitspunten;
 - o Beter beleidskader: mobiliteitseffectenrapportage.

- Duurzamer pendelen.

Om het pendelen op een meer duurzame manier te laten verlopen, worden infrastructurele en organisatorische maatregelen genomen vanuit de overheid. In een aantal gevallen betreft het de voortzetting en uitbreiding van bestaande acties, in andere gevallen worden nieuwe incentives genomen.

Maatregelen waarop wordt gefocust, zijn:

- o De fiets: meer fietsenstallingen en meer en betere fietspaden;
- o Wegwerken missing links openbaar vervoer;
- o Carpoolen en autodelen;
- o Anders werken;
- o Duurzame fiscaliteit.

- Pendelen op maat.

Bedrijven dragen een bijzondere verantwoordelijkheid in het kader van woon-werkverkeer. Veel sleutels en hefboomen liggen in hun handen. Daarom is het belangrijk om als overheid goed te blijven inspelen op de concrete noden en behoeften op het terrein. Er bestaat geen hapklaar woon-werkpakket dat voor elk bedrijf de juiste oplossing biedt. De vormgeving van de woon-werkstrategie hangt natuurlijk in ruime mate af van de aard en de concrete situatie van het bedrijf. Om bedrijven te stimuleren voorziet dit plan een aantal instrumenten om meer op maat te werken.

Maatregelen die hieronder vallen:

- o Pendelfonds;
- o Extra middelen voor bedrijven die inspanningen willen leveren via het mobiliteitsconvenant;
- o Collectief bedrijfsvervoer op vrije busbanen.

- Groter draagvlak.

Het draagvlak om woon-werkverkeer aan te pakken is nog lang niet in alle bedrijven even groot. Vaak is dit door een gebrek aan praktische en gerichte informatie. Sensibilisatie, educatie en het overdragen van expertise blijven dan ook absoluut noodzakelijk.

Op het vlak van opleiding en expertise omtrent woon-werk is er reeds heel wat voor handen. Maar het huidige instrumentarium is nog te beperkt en te weinig gericht op de doelgroep. We zullen nagegaan welke hiaten er op het vlak van onderzoek nog moeten worden ingevuld. Het huidige opleidingsaanbod omtrent woon-werkverkeer zal geëvalueerd worden en worden geïntegreerd in een overkoepelende opleiding voor mobiliteitscoördinatoren. De DVD, ontwikkeld door Vlaamse Stichting Verkeerskunde, is alvast een goed educatiemiddel voor bedrijven.

Er zijn vandaag al heel wat instrumenten die 'goede praktijken' wat betreft woon-werkverkeer bundelen. Bijvoorbeeld de Toolbox van Vlaamse Stichting Verkeerskunde, het ideeënboek van de Vlaamse overheid, casestudies,... Deze instrumenten moeten er voor zorgen dat goede voorbeelden bruikbaar gemaakt worden voor andere bedrijven. De provinciale mobiliteitspunten hebben daarin ook een grote rol.

Oprichting 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 dit Pendelfonds zullen concrete pilootprojecten worden opgezet. Dit fonds werd via het programmadecreet van 28 juni 2006 door het Vlaamse Parlement goedgekeurd. De Vlaamse Regering heeft het decreet op 30 juni 2006 bekrachtigd. Op 20 juli 2006 werd het voorontwerp van uitvoeringsbesluit van het Pendelfonds een eerste maal aan de Vlaamse Regering voorgelegd, teneinde de adviezen van MINA-raad en SERV aan te vragen. Deze adviezen werden resp. op 7 en 13 september 2006 verkregen. Het aangepaste voorontwerp van

uitvoeringsbesluit werd op 6 oktober 2006 opnieuw aan de Vlaamse Regering voorgelegd, teneinde het advies van de Raad van State aan te vragen.

Op de begroting 2006 is een dotatie voorzien van 2,15 miljoen € (artikel 63.4 4141). De facto bedraagt het beschikbare budget 5,550 miljoen € (toepassing van budgettaire ruiter en het recurrent bedrag Meerbanenplan).

Oprichting provinciale mobiliteitspunten met integratie van de provinciale Mobidesks

Vanuit de doelstelling om de woon-werkverkeerproblematiek op een geïntegreerde manier aan te pakken, zullen provinciale mobiliteitspunten worden opgericht (één per provincie) in samenwerking met De Lijn en de provincies. De provinciale Mobidesks, die momenteel al een taak hebben betreffende bedrijfsvervoermanagement, en de mobiliteitswinkels van De Lijn zullen daartoe op een gefaseerde manier worden geïntegreerd tot provinciale mobiliteitspunten. In het najaar 2006 zullen de nodige overeenkomsten worden afgesloten, en zal er tevens gestart worden met een eerste mobiliteitspunt.

De provinciale mobiliteitspunten zullen functioneren:

- 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 m.b.t. o.a. woon-werkverkeer worden via deze loketten behandeld.
- als centraal aanspreekpunt (back office) voor bedrijven (en in een verdere fase ook scholen en organisatoren van grootschalige, sterk verkeersgenererende evenementen) in functie van de organisatie van het woon-werkverkeer.
Via het centrale aanspreekpunt of back office krijgen de bedrijven en andere collectieve instanties professioneel advies op maat, en worden concrete projecten inzake woon-werkverkeer geïnitieerd. Op die manier vormt het de denktank voor nieuwe, innovatieve projecten op maat in functie van de organisatie van het woon-werkverkeer.

Via het centrale aanspreekpunt voor bedrijven (= back office) initieert en begeleidt het provinciaal mobiliteitspunt voor de betrokken provincie de projecten dewelke i.k.v. het Pendelfonds worden ingediend, en dit zowel bij de coördinatie, de uitwerking, de uitvoering als de evaluatie van de projecten.

In kader van de indieningsprocedure van het Pendelfonds, zal de back office van het provinciale mobiliteitspunt de ingediende projectaanvragen onderzoeken op basis van de ontvankelijkheidscriteria, zoals die bepaald zijn in het decreet van het Pendelfonds. De back office toetst de projectvoorstellen ook op de aanwezigheid van de benodigde inhoudelijke elementen (probleemformulering, vergelijking en beoordeling van de mogelijke oplossingsalternatieven, duidelijke beschrijving van het weerhouden oplossingsvoorstel, looptijd, ...). Dit alles gebeurt voorafgaand aan de indiening van het projectvoorstel bij de begeleidingscommissie van het Pendelfonds.

Via het centrale aanspreekpunt (back office) bezorgt het provinciale mobiliteitspunt haar advies aan de projectaanvrager. Dit advies moet door de aanvrager bijgevoegd worden bij de indiening van het dossier bij de begeleidingscommissie.

7.2 Verkeerscentrum

Het beleid en de aansturing van het verkeerscentrum gebeurt in samenwerking met de minister van Openbare Werken.

Het Verkeerscentrum te Antwerpen is 24u/24u – 7d/7d operationeel en staat in voor het dynamisch verkeersbeheer met als doel:

- het verstandig ‘geleiden’ van de verkeersstromen op de weg (door snelheidsharmonisatie);
- het zo veel mogelijk voorkomen van ongevallen (d.m.v. preventief en lokaal beveiligen van files);
- het tijdig waarschuwen van de weggebruiker voor hindernissen (via verkeersinformatie);
- het aanreiken van alternatieve reiswegen (dynamisch routeadvies);

- het reduceren van de hinder tengevolge van werkzaamheden, door gericht informatie en bij te dragen aan de afstemming van de werkzaamheden;
- het beveiligen bij en/of bijdragen aan het snel vrijmaken van de weg na incidenten (zgn. “incident management”).

Hierbij wordt gebruik gemaakt van verkeerstelematica (camerabewaking, telsystemen, praatpalen, variabele signalisatie, ...), welke continu verder wordt uitgebouwd langsheen het hoofdwegennet.

Om een goede afstemming te verkrijgen tussen de wegbeheerder en politiepatrouilles, wordt samengewerkt met de federale wegpolitie en de lokale politie via de Centra voor Informatie en Coördinatie (CIC) . Via de delegatie van de federale wegpolitie in het Verkeerscentrum is toegang mogelijk gemaakt tot het Astrid-netwerk van de hulpdiensten.

Met betrekking tot de regio om Brussel wordt samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een (afgestemd) dynamisch verkeersbeheerssysteem op de ring om Brussel en op de aansluitende (invals)wegen.

DEEL 2. EEN VOORUITZICHT OP DE INVULLING VAN DE BELEIDSNOTA TIJDENS HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR

HOOFDSTUK 1 IEDEREEN MOBIEL

1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid

1.1.a Basismobiliteit

Begin 2007 zal de basismobiliteit voor 90 % van de Vlaamse inwoners gerealiseerd zijn. Vanaf het najaar van 2006 zullen daartoe nog nieuwe projecten basismobiliteit worden opgestart, namelijk in Beveren, Temse, Stekene, Waasmunster, Roeselare, Middelkerke, Wevelgem, Moorslede en Wommelgem.

Daarnaast lopen de evaluaties van bestaande projecten gewoon door. Zo zullen nog 38 bestaande projecten worden geëvalueerd in het najaar van 2006.

Vanaf 2007 worden geen beperkte projectevaluaties meer voorzien maar zullen per provincie-entiteit ook jaarlijks 2 gebiedsevaluaties worden gehouden. Elke entiteit is hiertoe opgesplitst in 6 gebieden. Na een periode van 3 jaar is telkens de volledige entiteit aan bod gekomen.

Voor projecten basismobiliteit worden in 2007 geen bijkomende budgettaire middelen voorzien.

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

Basismobiliteit zal daarom vanaf 2007 worden verdergezet in netmanagement. Er wordt gekeken waar de grootste noden zijn, waar de missing links in het openbaar vervoer zich bevinden, waar mensen nog vragen naar extra openbaar vervoer, waar er nog vervoersongelijkheid is.

Bij de opmaak van de uitvoeringsrekening van De Lijn zal continu rekening gehouden worden met de ESR-impact van de transacties zodat deze conform is met de begroting die jaarlijks in het Vlaams Parlement wordt goedgekeurd.

1.1.b Een basis om verder te bouwen

Het sterke beleidsaccent op woon – werkverkeer en de modale verschuiving die hierbij als beleidsdoelstelling wordt nagestreefd, vertaalt zich ook in het openbaar vervoersbeleid. De Lijn hanteert het woon – werkgehalte van projecten en de potentiële modale verschuiving voor dit verplaatsingsmotief van auto naar openbaar vervoer als wegingsfactor en selectie criterium bij het voorstellen van projecten in het kader van het netmanagement.

Voor de uitvoering van het netmanagement wordt de exploitatiedotatie van De Lijn in 2007 voor het eerst met 18 miljoen € verhoogd.

1.1.c Een toegankelijk openbaar vervoer

In een gefaseerde aanpak wordt tegen eind 2007 het openbaar vervoer toegankelijk verklaard in 22 supplementaire stedelijke gebieden, bovenop de huidige 9 gebieden.

Er zal via een proefproject worden nagegaan of een betere samenwerking tussen De Lijn en de Diensten Aangepast Vervoer kan leiden tot een beter en toegankelijk aanbod openbaar vervoer voor de minder – mobiele reiziger.

1.1.d Een veilig openbaar vervoer

Voor de uitvoering van het Veiligheidsplan van De Lijn wordt vanaf 2007 7,4 miljoen € aan supplementaire jaarlijkse exploitatie gefinancierd waarvan 1 miljoen bestemd is voor de aflossing van

investeringen. Ook De Lijn draagt financieel bij vanuit de eigen ontvangsten. Deze investeringen hebben vooral betrekking op de uitrusting van voertuigen, premetrostations en een aantal grote busstations met camera's, op supplementaire flexibel afsluitbare stuurposten en op supplementaire alarminstallaties op de voertuigen.

Het Veiligheidsplan omvat een versterkt actieplan met maatregelen die inspelen op de verschillende schakels van de veiligheidsketen.

Belangrijkste maatregelen

Camerabewaking: 2,5 miljoen

De Lijn investeert 2,5 miljoen in extra camera's. 22 % van de voertuigen (750 in totaal) krijgt camerabewaking, inclusief een monitor bij de chauffeur. Momenteel hebben 69 bussen en trams camerabewaking. Daarnaast krijgen alle premetrostations richtbare en zoombare camera's. Ten slotte worden de 30 grootste busstations ook uitgerust met camerabewaking.

Inzet 214 extra mensen: 7,1 miljoen

Om het veiligheidsgevoel van reizigers en chauffeurs te verhogen zal De Lijn 214 extra mensen inzetten: 66 bijkomende controleurs (met uitgebreide bevoegdheid), 50 extra Lijnspotters, 32 extra baancontroleurs, 16 extra premetrotoezichters, 10 dispatchers. In Antwerpen en Gent komt er een proefproject met een tweede persoon op het voertuig. Het gaat om 20 mensen. Daar bovenop worden 20 schoolspotters ingezet.

Opleiding: 1,8 miljoen

Alle nieuwe chauffeurs krijgen vanaf 2007 drie dagen extra basisopleiding over het omgaan met klanten. Het gaat jaarlijks om ongeveer 640 chauffeurs. Daarnaast krijgen alle chauffeurs (ongeveer 8000) per jaar een halve dag extra opleiding over attitude.

Investering in infrastructuur en techniek: 6,4 miljoen

Vanaf 2007 renoveert De Lijn achtereenvolgens de premetrostations Diamant (2007), Meir (2008), Plantijn (2009) en Groenplaats (2010). Bij de renovatie wordt bijzondere aandacht besteed aan architecturale aspecten die invloed hebben op het veiligheidsgevoel: het wegwerken van nissen en donkere hoeken, betere verlichting, signalisatie en toegankelijkheid, ...

Daarnaast worden alle voertuigen (regie en privé-exploitanten) die nog geen positiebepaling (320) en radioverbinding (250) hebben daarmee uitgerust. De Lijn koopt 32 moto's om snelle interventies mogelijk te maken, en 500 bussen krijgen een flexibel afsluitbare stuurpost.

Hotspots krijgen prioriteit

Er komt een veiligheidsmonitor. Die meet permanent zowel de feitelijke onveiligheid als het subjectieve onveiligheidsgevoel bij reizigers en personeel. Op basis van de resultaten kan De Lijn gericht de gepaste maatregelen nemen op de zogenaamde hotspots

De veiligheidsmonitor telt vier veiligheidsfases, gaande van nul (veilig) tot drie (zeer ernstige overlast). In fases 1 en 2 neemt De Lijn extra maatregelen: camerabussen, extra controlepersoneel en Lijnspotters. Als dat niet volstaat (fase 3), zal De Lijn de controles nog opdrijven en daarbij de lokale overheden en politiediensten betrekken.

Bijkomende inspanningen

Naast de maatregelen die vervat zijn in het veiligheidsplan van De Lijn, neem ik nog stappen om de veiligheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Er is met de minister van Binnenlandse Zaken een protocol opgesteld. Met justitie is afgesproken dat er tussen justitie en de openbare vervoersmaatschappijen samengewerkt wordt om in elk gewest een proefproject op te starten rond alternatieve maatregelen rekening houdende met de wettelijke mogelijkheden.

In het najaar komt er een campagne ‘meer mens in het verkeer’. Die zal de reizigers informeren over gedragsregels op het openbaar vervoer.

1.1.e Stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan

De fietsmanager

Op het Fietscongres van 1 februari 2006 heb ik de aanstelling van de Vlaamse fietsmanager aangekondigd. De fietsmanager zal instaan voor de opvolging van het fietsbeleid dat Vlaanderen samen met de provincies en de gemeenten uitwerkt. De fietsmanager moet het aanspreekpunt inzake het Vlaamse fietsbeleid worden en de uitvoering van het Ontwerp Totaalplan Fiets in goede banen leiden.

Sensibilisatie

De aanpak van de mobiliteitsweken – dit is de Week van de Zachte Weggebruiker en de Week van Vervoering – wordt in 2007 herdacht. 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 de tweede week van mei en de periode van 16 – 22 september).

- o Week 1 wordt vanaf 2007 thematisch georiënteerd. In plaats van te werken met deelacties, wordt gewerkt met één thema en één of meerdere doelgroepen. De activiteiten worden rond het thema gegroepeerd zodat binnen de week ook inhoudelijk een duidelijke rode draad ontstaat. In de eerste editie van deze nieuwe mobiliteitsweek staat woon-werkverkeer centraal. Er zal daarbij voldoende aandacht zijn voor het te voet gaan en het fietsen naar en van het werk. Week 1 loopt in 2007 van 7 mei tot en met 13 mei.
- o Tijdens week 2 in september staan de alternatieve vervoersmodi centraal. Er zal m.a.w. opnieuw aandacht worden besteed aan de voetgangers en de fietsers.

De verdere uitwerking en invulling van de nieuwe weken is momenteel nog onderwerp van overleg.

In kader van de pilootprojecten leerlingenvervoer in het basisonderwijs zullen maatregelen worden genomen om het te voet gaan en het fietsen naar school te stimuleren en te faciliteren. Daartoe zullen de geselecteerde gemeenten, in samenspraak met de scholen, sensibilisatiecampagnes voeren en waar mogelijk infrastructurele maatregelen doorvoeren in de schoolomgevingen en op de schoolroutes.

Investeren in kwaliteitsvolle en comfortabele fietsvoorzieningen langs gewestwegen

Ook in 2007 zal verder worden geïnvesteerd in de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Op het begrotingsartikel 363F63.01 van het VIF wordt 30 miljoen euro voorzien voor de modules 12 en 13. Dit zal gebeuren volgens de nieuwe procedures die op basis van de evaluaties werden ontwikkeld (bv. op het vlak van onteigeningen). Deze 30 miljoen euro past binnen het engagement dat Vlaams minister van Openbare Werken Kris Peeters en ikzelf hebben uitgesproken op het Fietscongres van 1 februari 2006 om jaarlijks 60 miljoen te investeren in de realisatie van fietspaden. Naast de reeds vermelde 30 miljoen, voorziet minister Peeters 20 miljoen voor een verbeterde fietsinfrastructuur bij de herinrichting van gevaarlijke punten, bij het aanleggen van doortochten, bij het ontwerpen van kruispunten, enz. De overige 10 miljoen zal geïnvesteerd worden in het Fietsfonds. Volgens het principe van 1 euro voor 1 euro kunnen de provincies hier nog eens jaarlijks 10 miljoen euro tegenover storten. Met deze totale pot van 20 miljoen euro zullen fietspaden op gemeentewegen worden gerealiseerd in het kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Vademecums Fiets- en Voetgangersvoorzieningen

Ook in 2007 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. Zij moeten dan ook een vooraanstaande plaats blijven innemen bij het uittekenen van mobiliteitsprojecten.

Ondersteuning lokaal fietsbeleid

Het fietsfonds, dat in 2006 werd opgestart, is bedoeld om de realisatie van bovenlokale fietsvoorzieningen op gemeentewegen te ondersteunen. Vanuit dat oogpunt zullen de subsidiereglementen van de verschillende provincies worden gestroomlijnd. Daarnaast zullen de provincies op vraag van de Vlaamse overheid en in overleg met de gemeenten een methodiek opmaken om de detaillering en verfijning op lokaal niveau verder uit te werken. 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 (voorzien budget: 10 miljoen € op begrotingsartikel 363F63.01 van het VIF).

Daarnaast zal in 2007 het accent worden gelegd op een verbetering van de BYPAD-methodiek (zie blz. 3). Enerzijds zal die toegepast worden op kleinere steden en gemeenten en anderzijds op grotere gebieden, zoals provincies. Dankzij een participatie van het Vlaamse Gewest in het Europese onderzoeksproject kunnen Vlaamse gemeenten en provincies al concreet bij het ontwikkelings- en implementatieproces worden betrokken. Ook de uitwisseling van ervaringen met buitenlandse steden en gemeenten zijn interessant voor Vlaanderen.

Voorbeeldprojecten rond fietslease

De ervaringen en resultaten van de fietslease projecten zullen in 2007 verder worden geconsolideerd op basis van het structurele overleg dat werd opgestart met de actoren uit het beleidsdomein sociale economie en de NMBS.

Trage Wegen

Ook in 2007 zal de inhaalbeweging op het vlak van korte verplaatsingen worden voortgezet. 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 in functie van een verplaatsing met het openbaar vervoer. Het accent zal worden gelegd op de uitwisseling van ervaringen met goede voorbeelden.

Meldpunt knelpunten fietspaden

Het meldpunt wordt verder uitgebouwd tot een gebruiksvriendelijke web-applicatie dat voor geheel Vlaanderen toegankelijk wordt. Deze applicatie wordt geïntegreerd in de website ‘Mobiel Vlaanderen’ en zal de evaluatie- en opvolgingsprocessen verder optimaliseren.

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

In het najaar van 2006 is in Antwerpen een eerste uitbreiding van het autodelen via Cambio gepland. Verder volgen ook introducties van het systeem in Mechelen en Kortrijk. In 2007 wordt in de bestaande Cambio-steden een verdere klantengroei en bijgevolg ook een uitbreiding van het aantal standplaatsen verwacht. Daarnaast wordt onderzocht of een uitbreiding naar andere centrumsteden haalbaar is.

In april 2006 is Autopia gestart met de opdracht om het concept van particulier autodelen uit te dragen naar lokale besturen en hun inwoners. In de periode april 2006 – maart 2007 zullen de nodige campagnes worden gevoerd die moeten leiden tot het opstarten van nieuwe particuliere autodeelgroepen in een 12-tal gemeenten. In functie daarvan zullen de nodige infosessies worden georganiseerd. Tegen maart 2007 zal er ook een visie worden ontwikkeld over een eventuele harmonisatie met het Cambio-concept, en zullen de mogelijkheden van autodelen binnen het kader van het zakelijke verkeer worden onderzocht.

Verder wordt carpooling, net als autodelen, door De Lijn continu gepromoot via allerhande communicatiekanalen en via de klantenbeheerders van De Lijn.

Privaat publiek vervoer

De verwachte toename van de mobiliteit, zowel in het personen- als in het goederenvervoer, maakt de kloof, tussen de mobiliteitsvraag en de aangeboden verkeers- en vervoerscapaciteit steeds groter. De verwachte mobiliteitstoename zal de congestie van het wegverkeer in de omgeving van de grootstedelijke gebieden (vooral Antwerpen en Brussel) doen toenemen en zal de gemiddelde reistijd met de auto in de periode 1998-2010 met 27% verhogen.

Het is dan ook binnen dit kader dat zal onderzocht worden of in Vlaanderen een publiek privaat mobiliteitsplatform kan worden opgezet, met als doel aanbod en vraag van privaat en publiek vervoer beter op elkaar kan af te stemmen.

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

In het komende jaar worden volgende domeinen onderzocht:

- de gemeentelijke diensten blijven ondersteunen bij de toepassing van de nieuwe wetgeving door een helpdesk via e-mail of telefoon;
- opvolgen van de inwerkingtreding van de federale ijkingprocedure en het ijken van de bestaande of nieuwe “Vlaamse” taximeters;
- voorbereiden concrete wijzigingsbepalingen (decreet) en overleggen met de verschillende actoren en de Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten.
- verder uitwerken van de diverse systemen om kortingen op taxitarieven mogelijk te maken in de taxivoertuigen;
- verdere administratieve voorbereiding, inclusief prijsbepaling, en de gefaseerde uitvoering van het e-government project “Centaurus”;
- bij de wegbeheerders pleiten voor het medegebruik door taxi’s van de busbanen en bijzonder de overrijdbare beddingen en bewaken van de handhaving via het afsluiten van specifieke protocollen met De Lijn;
- opvolgen en waar mogelijk uitbreiden van het samenwerkingsverband tussen De Lijn en de taxisector voor het vervoer van minder mobiele;
- Evaluatie en uitbreiding van projecten waarbij taxivoertuigen ingezet worden in het vraagafhankelijk vervoer van De Lijn.

1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen

Leerlingenvervoer

In 2006 zijn negen pilootprojecten netoverschrijdend leerlingenvervoer in het basisonderwijs opgestart. In het najaar 2006 zullen deze projecten een eerste maal worden geëvalueerd op basis van de reeds opgedane ervaringen bij de uitwerking en de opstart. In 2007 zullen deze projecten worden voortgezet, en in de maand maart van datzelfde jaar wordt het verplaatsingsgedrag van leerlingen naar de school opnieuw gemeten en vergeleken met de nulmeting van maart 2006.

Voor de start van volgend schooljaar 2007-2008 zullen afspraken worden gemaakt en de nodige bijsturingen gebeuren.

Een tweede oproep, om nieuwe kandidaturen in te dienen, zal pas gebeuren in functie van een opstart in september 2008. Op die manier kunnen de lopende pilootprojecten (gestart in 2006) op een degelijke manier worden geëvalueerd. De resultaten van deze evaluaties zullen meegenomen worden in de uitwerking van een degelijk kader, dat richtinggevend zal zijn voor de nieuwe kandidaten (opstart projecten 2008). Dit kader moet toelaten om de opstart van nieuwe projecten leerlingenvervoer op een eenvoudigere manier te implementeren.

In het najaar 2006 wordt voor de regio Oost Vlaams-Brabant gestart met een theoretische oefening rond een mogelijke herstructurering van het vervoer in het buitengewoon onderwijs. De leidraad daarbij is de discussienota, die door het departement Onderwijs werd voorbereid. De theoretische

oefening zal in 2007 worden voortgezet en de gewenste lijnvoering zal, afhankelijk van de resultaten, mogelijk als pilootproject in de praktijk worden omgezet in september 2007.

Vanaf september 2006 worden 51 ritten in het buitengewoon onderwijs, die een rittijd hebben van 4u en meer per dag, ontubbeld. In 2007 gaan deze ontubbelingen verder en zullen ook nieuwe ritten worden aangepakt. De doelstelling is om in 2008 alle 173 ritten met een rittijd van 4u en meer per dag aan te passen.

HOOFDSTUK 2 DE VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN

2.1 De 3 E's

2.1.a Educatie

Veilig verkeersgedrag van jongeren is een fundamentele doelstelling. Een adequate kennis, aangepaste houding en beheerste vaardigheden bevorderen de subjectieve veiligheid (zich veilig voelen) en de objectieve veiligheid (minder ongevallen en slachtoffers). Ook solidariteit (hoffelijkheid, defensief rijden) in het verkeer en de leefbaarheid van stad en dorp komen aan bod.

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.

Om verkeersactief te worden zal dit van de school engagement en inspanningen vragen. Een aantal mensen (verkeerswerkgroep, verkeersgangmaker van het leerkrachtenteam, verkeersouders,...) zullen een bijkomende inspanning leveren om het verkeers- en mobiliteitsniveau van de school op te krikken. Om hen te ondersteunen wil ik een aantal initiatieven ontwikkelen in samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

Tot op heden zijn er reeds vrij veel inspanningen gebeurd naar het basisonderwijs. Voor het secundair onderwijs zijn er reeds meerdere projecten (zoals de theaterproductie "wolken en een beetje regen"), lespakketten, werkboeken en handboeken uitgewerkt. De praktijk toont aan dat verkeerseducatie in het secundair onderwijs onvoldoende aan bod komt. In het komende jaar zullen er dan ook bijkomende inspanningen gebeuren naar het secundair onderwijs door middel van een affichecampagne en een lesbrief naar scholen met achtergrondinformatie voor de leerkracht. Tevens zal er gestreefd worden om in de secundaire scholen door gerichte mailing en een bevraging op zoek te gaan naar een verkeersgangmaker in elke school. De verkeersgangmaker is de verkeersgeëngageerde leerkracht die op de hoogte blijft van het verkeerseducatief aanbod.

In een verder overleg met de minister bevoegd voor Onderwijs zal gekeken worden in welke mate de verkeerseducatie, specifiek in het secundair onderwijs, meer aandacht kan krijgen.

De projecten die in 2006 werden georganiseerd worden voortgezet in 2007. Niettemin zal elk project op zijn verdiensten worden geëvalueerd. In dit kader zal ook een overleg worden opgestart met alle aanbieders om te onderzoeken hoe de coördinatie van de mobiliteitseducatie best kan gebeuren. Een voorstel voor dit overleg zal worden gelanceerd op het educatief congres van de VSV (20 oktober 2006).

Verder zal worden onderzocht in hoeverre nieuwe educatieve projecten kunnen/moeten worden opgezet.

In het kader van de pilootprojecten leerlingenvervoer basisonderwijs werden stap- en trapzones afgebakend. De leerlingen die binnen deze zones wonen, dienen respectievelijk te voet en met de fiets naar school te gaan. De geselecteerde gemeenten zetten, samen met de scholen, sensibilisatiecampagnes op het getouw om het stappen en trappen naar en van school te promoten.

In het kader van het veiligheidsplan voor het openbaar vervoer zal gezocht worden naar het bijbrengen van een veilige verkeers- en mobiliteitsattitude en -gedrag met respect voor alle medeweggebruikers. Daarvoor dienen bijkomende initiatieven te worden ontwikkeld en vertaald, ook in de eindtermen van het secundair onderwijs. De expliciete aandacht voor alle aspecten van het collectief vervoer maakt daarvan zeer zeker deel uit:

- technische aspecten zoals de grootte en de zwaarte van het materiaal met de gevolgen ervan op remafstand en wendbaarheid;
- plaats en functie van het collectief vervoer (voorrangsregels, gedrag ter hoogte van overwegen,...);
- attitudevorming: gedragsregels voor de gebruiker van het openbaar vervoer.

Het verder werken aan een permanent leerpad inzake verkeersveiligheid wordt in 2007 voortgezet.

Oprichting Vlaams Verkeers- en Mobiliteitseducatief Centrum (VME)

In het Limburgplan is de oprichting van een Vlaams Verkeers- en Mobiliteitseducatief Centrum voorzien. Er is ook voorzien in co-financiering vanwege het Vlaams Gewest tijdens deze legislatuur. Voor de werking van een dergelijk centrum is jaarlijks 880.000 € nodig. In het kader van het Limburgplan is voor de opstart een éénmalige injectie van 350.000 € voorzien en een exploitatielast van 275.000 € ten laste van het gewest..

Het VME dient een rol te vervullen als permanent educatiecentrum voor Limburgse weggebruikers, als permanent educatiecentrum voor uitvoerende overheidsambtenaren zoals politie en andere veiligheidsambtenaren, als distributiecentrum van (statistische) verkeersveiligheidsgegevens voor de ondersteuning van het lokaal verkeersveiligheidsbeleid, als monitor- en evaluatiecentrum, als begeleidingsdienst en als distributiecentrum van materiaal ten behoeve van de uitvoering van verkeersveiligheidsacties.

Op 24/5/2006 besliste de Bestendige Deputatie om een onderhandelingsprocedure op te starten voor het opmaken van een gedetailleerd businessplan tegen eind dit jaar. In het lastenboek wordt voorzien dat de opdrachthouder ook een expert zou vrijstellen die niet enkel wordt ingezet op het businessplan zelf, maar die ook na afronding ervan kan instaan voor de verdere begeleiding van de opstart van het VME.

2.1.b Engineering: infrastructuur

Schoolomgevingen

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

Project herkenbaarheid wegcategorieën

Het is aangewezen de verschillende wegen aan te passen aan de gewenste categoriestatus. Omdat de financiële middelen ontbreken om dit op korte termijn op een structurele manier aan te pakken, wordt gedacht aan horizontale wegsignalisatie om de typologische herkenbaarheid van wegcategorieën te ondersteunen. Hierdoor zou de gewenste doelstelling tegen een gunstige kostprijs en op korte termijn alsnog gerealiseerd kunnen worden.

In navolging van de ons omringende landen, heeft de afdeling Verkeerskunde van het Agentschap Infrastructuur ondertussen al een concreet voorstel uitgewerkt. Alvorens tot uitvoering over te gaan, wordt een testonderzoek doorgevoerd. Dit onderzoek bestaat erin om uit te testen hoe bestuurders – in een simulatie – reageren op de voorgestelde signalisatie.

Hiervoor is een samenwerking afgesproken tussen het departement, de VAB en het Steunpunt Verkeersveiligheid. De VAB stelt een rijnsimulator ter beschikking, het Steunpunt Verkeersveiligheid werkt een onderzoeksmethode uit.

2.1.c Engineering: voertuig

Snelheidsdatabank

In aansluiting met de opgeleverde theoretische studie zal de problematiek van de snelheidsdatabank worden omgezet in een praktische oefening. Er zal moeten worden uitgemaakt hoe de

snelheidsdatabank wordt opgebouwd hoe ze wordt onderhouden en wie hiervoor de meest geschikte instantie is. Hierbij moet aandacht worden besteed aan de Europese standaardisering, de bestaande procedures en wat op het terrein haalbaar is. Dit alles zal moeten leiden tot het stroomlijnen van bepaalde processen, dataverzameling en het up-to-date houden van de snelheidsdatabank.

Volgens de haalbaarheidstudie wordt best gestart met de opbouw van samenwerkingsverbanden. Uit de landen waarin de snelheidsdatabank al opgebouwd of in opbouw is, kan men de nodige en nuttige ervaring halen. In Finland werd een beperkte, specifieke wettelijke regeling opgesteld waardoor de basis werd gelegd voor het afsluiten van contracten met de wegbeheerders. Daarenboven werd in deze wetgeving het statuut van de database vastgelegd, werden de financiële regelingen bepaald, de vorm en procedures voor de datacollectie en updating, copyright afspraken, de toepassingsvoorwaarden van de databank en een duidelijke omschrijving van de rechten en plichten van de partners.

Hierbij dient de nodige aandacht te gaan naar optimalisaties, in samenhang met de verschuivingen inzake het administratief en inhoudelijk toezicht van de aanvullende verkeersreglementen dat in 2007 door het Gewest zal uitgevoerd worden.

2.1.d Enforcement (handhaving)

Flitspalen

De Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken zullen gezamenlijk een flitspalenbeleid bepalen met inbegrip van een planning, de concrete plaatsing en de noodzakelijke budgettaire middelen. Deze budgettaire middelen zullen op een gezamenlijk beheerd artikel geplaatst worden (celkrediet bij artikel over doorstroming).

Ongevallen-GIS

De gegevens inzake de lokalisatie van ongevallen op gemeentewegen die eerder dit jaar werden verzameld, zullen worden verwerkt.

Op 26 januari 2006 werd door minister M. Verwilghen en mezelf een contract ondertekend waarmee toegang tot de detailgegevens wordt verleend. De ongevalgegevens 2003 en 2004 zijn nog niet aangeleverd door het NIS wegens een probleem met de velden die de straatnamen bevatten.

De ongevalgegevens 2005 werden op een vergadering van 2 mei 2006 aangekondigd om beschikbaar te zijn in juni 2006. Alle ongevallen van 2005 werden via een systeem van de federale en lokale politie van eenmalige vattings (ISLP) opgenomen en zouden correcter moeten zijn (qua aantal). Het NIS zou dit echter nog onderzoeken. De inhoud van de gegevens is echter nog niet optimaal omdat aan de bron (bij opmaak van een PV) nog niet alle velden, die voor de statistiek van belang zijn, verplicht moeten ingevuld worden.

De ongevalgegevens van de eerste jaarhelft 2006 zouden op 15 december 2006 door het NIS ter beschikking zijn.

2.2 Extra aandachtspunten

2.2.a Een zorgzame ondersteuning van verkeersslachtoffers

Ter voorbereiding van de ‘Staten-Generaal voor de opvang van verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden’ werden in 2006 negen thematische werkgroepen en een overkoepelende stuurgroep opgericht om de noden en behoeften in kaart te brengen, bestaande knelpunten te inventariseren en goede praktijkvoorbeelden te verzamelen. De Staten-Generaal zal doorgaan op 16 februari 2007 in het Vlaams parlement. Hier zullen de resultaten en aanbevelingen voor verdere beleids- en praktijkontwikkeling voorgesteld worden.

2.2.b Onderzoek

De Vlaamse Regering heeft beslist het programma Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek voort te zetten. In het najaar wordt via een open projectoproep aan de Vlaamse universiteiten en hogescholen de uitbating toegewezen van een steunpunt in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken dat onderzoek zal verrichten rond de thema's verkeersveiligheid en goederenstromen. Dit steunpunt zal de taken van het bestaande steunpunt overnemen. De Vlaamse Regering zal een beheersovereenkomst opstellen met het consortium dat het nieuwe steunpunt uitbaat waarin het onderzoeksprogramma zal worden vastgelegd.

In augustus liep de termijn af waarop offertes konden worden ingediend voor de erkenning en financiering als Steunpunt voor Beleidsrelevant Onderzoek voor de periode 2007-2011. Er zal dus een keuze gemaakt worden uit de ingediende offertes indien deze voldoen. Inzake verkeersveiligheid zal een programma worden uitgewerkt in overeenstemming met de principes zoals in het bestek voor het indienen van de offertes werden geformuleerd, n.l. gegevensverzameling, korte termijn onderzoek rond diverse beleidsvragen en meer fundamenteel wetenschappelijk onderzoek inzake verkeersveiligheid.

2.2.c Versterking van het draagvlak

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

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Na de voltooiing van het eindverslag van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid, blijkt vandaag opnieuw een behoefte te bestaan aan een geactualiseerde probleemanalyse en beleidsvisie op het vlak van verkeersveiligheid. Op mijn initiatief maakt het Steunpunt Verkeersveiligheid werk van een aanzet tot een verkeersveiligheidsplan voor Vlaanderen.

De slagkracht van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen zal in de praktijk sterk afhangen van de mate waarin de beleidsaanbevelingen en de concrete maatregelen gedragen worden door de actoren in het veld. Daarnaast is het ook van belang dat de al bestaande deskundigheid in Vlaanderen optimaal wordt benut en dat beschikbare kennis ter zake zo veel mogelijk wordt gebundeld.

Bij de opmaak van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt dan ook uitvoering aandacht besteed aan overleg en inspraak. Om dit op een professionele en gestructureerde wijze te laten verlopen, wordt geopteerd om tijdens de opmaak van het plan en op geregelde tijdstippen het advies in te winnen van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid.

Naast het Vlaams Forum Verkeersveiligheid wordt ook een beroep gedaan op de kennis van vier externe deskundigen die instaan voor bijkomend wetenschappelijk advies.

Onderzoek KULeuven

Op basis van de resultaten van het onderzoek van de KULeuven (zie blz.13) zal worden vastgelegd hoe het communicatiebeleid naar doelgroepen sterker kan worden uitgebouwd.

Het "Vlaams Forum Verkeersveiligheid"

De werking van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid wordt voortgezet. Binnen de schoot van dit Forum worden nieuwe initiatieven gepland, waaronder:

- *Rondetafels verkeersveiligheidstoets*

In het buitenland worden vaak verkeersveiligheidsaudits gehanteerd voor weginfrastructuurwerken. Ook in eigen land bestaat al een systeem van voorafgaandelijke audits bij (steden)bouwkundige projecten maar dan op vlak van water (cf. de "watertoets").

Wat tot op heden ontbreekt zijn verkeersveiligheidstoetsen voor grotere stedenbouwkundige en bouwkundige projecten. Nochtans begint het veiligheidsverhaal bij de ruimtelijke inplanting van grootschalige projecten.

Er werd geopteerd om rond deze problematiek twee discussierondes te organiseren met volgende onderwerpen:

- o uitzoeken waar de grenzen voor een dergelijke veiligheidstoets moeten gelegd worden. Welke schaal? Welk soort projecten?
- o nagaan hoe deze toets gerealiseerd kan worden in bestaande vergunningskaders, zonder extra planlast.

- *Charter verkeersveiligheid*

Een extra instrument tot het versterken van het maatschappelijke draagvlak is de ontwikkeling van een verkeersveiligheidscharter.

Tal van organisaties kunnen hierbij een gezamenlijk streven onderschrijven waarbij zij tevens een engagement aangaan om ieder binnen de eigen mogelijkheden en beperkingen zijn/haar steentje bij te dragen aan een meer veilige mobiliteit. Het moet de ambitie zijn om zoveel mogelijk partners die actief zijn rond verkeersveiligheid samen te brengen en een verenigd doel na te streven.

- *Verkeersveiligheid in ondernemingen*

Ook in 2006-2007 blijft verkeersveiligheid in ondernemingen een aandachtspunt. De initiatieven die eerder werden opgestart, worden gebundeld in een groter geheel dat gecoördineerd wordt aangepakt o.a. met de Bond Beter Leefmilieu en de rijscholen.

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 %);
- 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. 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.

Affichecampagne

In samenwerking met de Vlaamse minister van Openbare Werken worden opnieuw zes affichecampagnes langs de snelwegen en de belangrijkste gewestwegen gevoerd. Een eerste campagne behandelt hoffelijk gedrag in het verkeer en op het openbaar vervoer. De campagne leunt aan bij het maatregelenpakket dat wordt ingevoerd inzake veiligheid op het openbaar vervoer. Verder komen drie campagnes die gericht zijn op een verstandig rijgedrag aan bod.

2.2.d Andere doelgroepen in het verkeersveiligheidsbeleid

Niet alleen in het kader van de bereikbaarheid, maar ook in functie van meer verkeersveiligheid, voorziet De Lijn waar mogelijk bijkomend aanbod bij grote evenementen (Gentse Feesten, Pukkelpop, Rock Werchter, Marktrock, kust-evenementen, ...).

De exploitatie van een aantal stedelijke nachtnetten en het aanbieden, eveneens in een beperkt aantal steden, van een combinatieticket heen met openbaar vervoer & terug met taxi (*‘TOV-biljet’*) wordt voortgezet.

Tijdens de periode 2006-2007 zou de diepgaande studie i.s.m. Mercatorverzekeringen moeten beëindigd zijn. Op basis van de resultaten zal onderzocht worden op welke wijze het verkeersveiligheidsbeleid verder kan verfijnd worden t.o.v. de betrokken doelgroep (motorrijders en bromfietsgebruikers).

HOOFDSTUK 3 DE BEREIKBAARHEID VERSTERKEN

3.1 Door de verdere verbetering van de bereikbaarheid

Vanaf 2007 is in de meerjarenbegroting een budget voorzien voor openbaar vervoerprojecten die kaderen binnen het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement. Voor 2007 bedraagt dit budget 18 miljoen €.

In het kader daarvan wordt een jaarprogramma netmanagement opgesteld. Daarbij wordt enerzijds uitgegaan van de resultaten van modelmatige potentieelonderzoeken, die op dit ogenblik al voor een beperkt aantal vervoergebieden voorhanden zijn, en anderzijds vanuit selectiecriteria die hun oorsprong vinden in het besluit zelf en in de ermee verbonden beleidsaccenten. Conform het regeerakkoord wordt prioriteit gegeven aan het oplossen van structurele capaciteitsproblemen waar nodig en aan projecten die een modale verschuiving in het woon-werk en het woon-schoolverkeer kunnen teweegbrengen.

De projecten zullen worden gerealiseerd binnen het kader van het mobiliteitsconvenantenbeleid.

Via het pendelfonds zullen projecten betoelaagd worden die het pendelverkeer naar en van bedrijven(terreinen) verbeteren door een zeer gericht aanbod aan vervoer (openbaar vervoer, fiets, gemeenschappelijk vervoer) te realiseren, op maat van de betrokken locaties.

Voortzetting van het investeringsprogramma ter verbetering en modernisering van het stads- en streekvervoer

Verdere investeringen zijn noodzakelijk om de reiziger een kwalitatief hoogstaand, snel en comfortabel openbaar vervoer te kunnen bieden. Het gaat hier o.a. om volgende projecten:

- verdere uitbouw van de voorstedelijke tramnetten te Antwerpen en Gent
- uitbouw van het gewestelijk expresnet rond Brussel
- vernieuwing van het autobuspark teneinde een maximale levensduur van 14 jaar te bereiken
- verdere aankoop van nieuwe trams
- verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer (via verderzetten van de verkeerslichtenbeïnvloeding en de uitbouw van eigen beddingen).
- verbetering halte-accommodatie, reizigersinformatie, ...
- modernisering van de stel- en werkplaatsen (nieuwe voorschriften van VLAREM en VLAREBO)
- duurzame milieuinvesteringen : plaatsen roetfilters op de autobussen

De in de meerjarenbegroting opgenomen investeringsmiddelen zullen niet volstaan om aan alle dringende investeringsbehoeften te voldoen. Voor 2007 is daarom enerzijds een verhoging van de kapitaalsubsidies voorgesteld en anderzijds ook actief gezocht naar vormen van alternatieve financiering, inclusief mogelijke Publiek – Private Samenwerkingsconstructies. Al in 2007 moeten dergelijke vormen van alternatieve financiering De Lijn op het vlak van de investeringen meer ademruimte geven.

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

De activiteiten van de ministeriële task force “Doorstroming” worden voortgezet. In het kader daarvan wordt in samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken een jaarprogramma “doorstroming 2007” opgesteld. In 2007 zal niet alleen bijzondere aandacht worden besteed aan infrastructurele maatregelen maar ook aan het fundamenteel optimaliseren van de verkeerslichtenbeïnvloeding door en voor het openbaar vervoer. De projecten rond het gebruik van

autowegpechstroken door het openbaar en collectief bedrijfs- en leerlingenvervoer zullen verder worden geïmplementeerd.

Een structurele bijdrage zal worden geleverd aan het eerste ITS-congres in België, een educatief forum over telematica op lokaal niveau. Het ITS-congres wordt georganiseerd door Telematiccluster Vlaanderen.

3.3 Een sturend prijsbeleid

3.3.a De infrastructuurgebruiker betaalt mee

In de eerste helft van oktober werd samen met het Waalse en Brusselse geweest een studiesyndicaat opgericht.

Dit studiesyndicaat valideert de werkzaamheden van de ambtelijke werkgroep en zal tegen februari 2007 een projectdefinitie uitschrijven die de technische en operationele randvoorwaarden in verband met de invoering van een wegenvignet vastlegt.

3.3.b Tarievenbeleid bij De Lijn

De hervorming van de derdebetalerssystemen is voorzien voor 1 januari 2007. Vanaf dan worden alle derdebetalerssystemen afgerekend tegen werkelijk gebruik. Het bedrijfsabonnement en een doorgeefabonnement op naam van een bedrijf of organisatie zijn nieuwe initiatieven die eveneens op 1 januari van start gaan. De gewone tegemoetkoming in abonnementen en kaarten blijft behouden, maar door het systeem van afrekening van de werkelijk gebruikte vervoerbewijzen zal de tegemoetkoming op biljetten worden afgeschaft. Wel wordt er een systeem van 'heen- en terugbiljet' ingevoerd.

3.4 Activiteiten anders organiseren

Op korte termijn moet de grootste hindernis voor de invoering van telewerk worden weggewerkt, m.n. het gebrek aan kennis over de organisatorische implicaties en het geheel van effecten verbonden aan de implementatie. Telewerk wijzigt immers fundamenteel de wijze waarop organisaties functioneren, met inbegrip van de gebruikte controlesystemen (van directe supervisie naar outputcontrole), de aard van communicatie tussen ondergeschikten en hun managers (van direct, face-to-face contact naar communicatie via elektronische middelen), het databeheer (van papieren archieven naar elektronisch beheer van alle informatiebestanden) en het beheer van kantoorruimte (van de allocatie van een specifieke, dedicated work space voor elke werknemer naar meer gemeenschappelijke, gedeelde werkruimten).

Een aantal mogelijke maatregelen zullen daarbij in ogenschouw worden genomen. Ten eerste wordt gedacht aan de organisatie van een coherente set sensibiliserende maatregelen teneinde aan te zetten tot meer telewerk. De organisatie van sensibilisatiedagen, met rapportering van de resultaten van recent onderzoek over telewerk zoals de onderhavige studie en de voorstelling van best practices kan een eerste aanzet zijn in de goede richting. Een implementatiegids kan hier ook bijzonder doeltreffend zijn om gaten in voorvereisten tot implementatie op te vangen. Bij voldoende politiek draagvlak zal ook de oprichting en ondersteuning van een Vlaams Kenniscentrum voor Telewerk (en virtuele mobiliteit) worden overwogen en dit samen met de minister van Bestuurszaken, gelet op de ervaring en expertise inzake de concrete implementatie van telewerken. Hiermee kunnen organisaties met behoeften in deze materie continu worden ondersteund en kan de gemeenschappelijke en praktische kennis terzake worden gebundeld, zodat onmiddellijk op beleidsvragen en problemen van de overheid en organisaties kan gereageerd worden. Een dergelijk Vlaams Kenniscentrum voor Telewerk zou ook instrumenteel kunnen zijn naar een continue opvolging van - en participatie in - Europese beleids- en studie-initiatieven op het vlak van telewerk en virtuele mobiliteit.

In 2006-2007 zullen ook de nodige stappen worden ondernomen teneinde na te gaan op welke wijze de nog bestaande obstakels binnen het arbeidsrecht en de sociale zekerheid i.f.v. telewerken kunnen

worden weggenomen. Hiertoe zal een overleg met de federale regering worden voorgesteld binnen een bevoegd interministerieel comité.

De strategische projecten met betrekking tot mobiliteit zoals gedefinieerd in de ‘Strategische Visie Zaventem 2025’ worden verder onderzocht in de taskforce Zaventem.

HOOFDSTUK 4 DE VERKEERSLEEFBAARHEID VERHOGEN

4.1 Door het verkeer aan te passen aan de omgeving

De studie betreffende het sluipverkeer in de zuidostrand van Antwerpen zal tijdens het parlementaire jaar 2006-2007 worden uitgevoerd. Hierbij is het de bedoeling om niet alleen besluiten te trekken voor de Antwerpse zuidostrand maar ook voor de aanpak van sluipverkeer in het algemeen. Het procesverloop en de methodiek worden immers achteraf geëvalueerd in een kort besluit, eventueel op basis van een SWOT-analyse, met aanbevelingen en aandachtspunten voor volgende gelijkaardige studies in andere regio's.

4.2 Door de infrastructuur beter aan te passen aan hun omgeving

In samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken is een werkgroep opgestart die zich buigt over de problematiek van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen. De werkgroep zal de lokale besturen technische en conceptuele instrumenten aanreiken voor de inrichting van schoolomgevingen. Technische richtlijnen en goede conceptuele en infrastructurele oplossingen worden aangeboden in een vademecum 'Veilige schoolomgevingen'.

4.3 Door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren

Uit de studie betreffende het gebruik en de mogelijke impact van mobiliteitseffectenrapportage blijkt onder meer dat er in de praktijk kennis ontbreekt over mobiliteitseffectrapporten. Vooral cijfermateriaal ontbreekt hierbij. In het najaar zal daarom een studie worden opgezet die een aanpak van deze problemen voorstelt.

De studie rond locatiebeleid zal in het voorjaar van 2007 worden afgerond. Deze studie zal duidelijke aanwijzingen geven voor het personenvervoer betreffende de duurzaamheid van locaties en de afwegingen die gemaakt moeten worden bij het kiezen van locaties. Op basis van de resultaten zullen, waar zich kennisleemten voordoen, eventueel aanvullende studies gepland worden.

HOOFDSTUK 5 DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN

5.1 Door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken

In het najaar van 2006 zullen de nodige stappen worden gezet om de uitvoering van de eerste fase van de Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai te ondersteunen (zie blz. 21). Uiterlijk op 30 juni 2007 moeten voor

- de agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners
- alle belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren,
- belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60.000 treinen passeren en
- belangrijke luchthavens

strategische geluidsbelastingkaarten worden opgesteld en in voorkomend geval goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten voor de situatie in het voorgaande kalenderjaar.

In 2008 moeten voor die situaties actieplannen worden uitgewerkt, in samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken, om lawaaiuitstoot en lawaai-effecten te beheersen, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering (zie ook besluit van de VR van 22.07.2005).

5.2 Door beter te voorkomen dan te genezen

De huidige inspanningen met betrekking tot de milieu-investeringen van De Lijn worden ook in 2007 onverminderd voortgezet.

In de komende drie jaar zal De Lijn het aantal bussen met een roetfilter meer dan verdubbelen van 679 tot 1.415. Deze investering kost 8 miljoen euro. Er komen ook 345 bussen met technologie NOx-reductie via ureum, en dit tegen ozonvorming. De plaatsing van de roetfilters verloopt in twee fasen.

In een eerste fase krijgen alle bussen die in gebruik zijn genomen tussen 1996 en 30 september 2001 een roetfilter (euro-2 motoren). Het gaat om 679 bussen waarvan er intussen al 540 een roetfilter hebben. Tegen eind 2006 worden de resterende 139 bussen uitgerust en dan is de fase van de euro-2 motoren afgerond.

In een tweede fase krijgen nog 736 bussen de milieuvriendelijke technologie. Die bussen werden in gebruik genomen tussen 1 oktober 2001 en eind 2005 (euro-3 motoren). De plaatsing van deze roetfilters wordt gespreid over drie jaar, dus over de periode 2007-2009. 345 van deze 736 bussen worden ook uitgerust met ureuminspuiting die de uitstoot van NOx (stikstofoxide), een belangrijke factor in de vorming van ozon.

HOOFDSTUK 6 VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT

6.1 Door het mobiliteitsconvenant te activeren

De sneltoets zal worden uitgetest in enkele Gemeentelijke Begeleidingscommissies.

Ter ondersteuning van gemeenten, die vaststellen dat het GMP niet meer actueel is en dat er ofwel een bijsturing ofwel een nieuw GMP nodig is, wordt het ideeënboek 'duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid' gerealiseerd. De gemeenten zullen in het ideeënboek praktijkvoorbeelden vinden die een weergave zijn van de visie van de Vlaamse overheid inzake duurzaam mobiliteitsbeleid. Hierbij zullen thema's aan bod komen die voor de Vlaamse overheid belangrijk of prioritair zijn. Het bestek voor het Ideeënboek zal in najaar 2006 toegewezen worden. Dit handboek wordt in voorjaar 2007 voorgesteld.

Begin 2007 zullen alle gewijzigde moduleteksten ter ondertekening aan de ministers van Mobiliteit en Openbare Werken voorgelegd worden.

De richtlijnen voor de herziening van de gemeentelijke mobiliteitsplannen zullen in 2007 aan de gemeenten kenbaar gemaakt worden. Dit behelst onder meer de aanpassing van de omzendbrief 2001/5 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.

6.2 Door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen

Nadat het Arbitragehof had geoordeeld dat de aanvullende reglementen op het wegverkeer tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, is gestart met het ontwerp van een decretaale regeling voor Vlaanderen. De federale overheid heeft zich akkoord verklaard om nog tot midden 2007 het toezicht op de aanvullende reglementen van de gemeenten voor haar rekening te nemen. Tegen die datum zal een eigen Vlaamse regeling tot stand komen. Er is hieromtrent overleg gepleegd met de verschillende betrokken actoren. Ook uitvoeringsbesluiten zijn voorzien.

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

Het is de bedoeling om de MORA zo snel mogelijk te operationaliseren. Na het advies van de Raad van State en de definitieve goedkeuring van het besluit dat de werking van de MORA regelt, wordt overgegaan tot de samenstelling van de Raad en de opvulling van het personeelskader.

6.4 Door meer samenwerking met doelgroepen

Het Subsidiedecreet, dat voorziet in een basissubsidie van de erkende verenigingen en tegelijk de mogelijkheid geeft om duurzame mobiliteitsprojecten te financieren, blijft ook in 2007 gehandhaafd. 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 geldt voor twee jaar en loopt dus in 2007 door. Er kunnen voor 2007 opnieuw aanvragen voor de uitvoering van mobiliteitsprojecten ingediend worden.

Voorzien budget in 2007: 448.000 € (artikel 63.4 33.01).

6.5 Door kennis doelgericht te vergroten

De Vlaamse Regering heeft beslist het programma Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek voort te zetten. In het najaar wordt via een open projectoproep aan de Vlaamse universiteiten en hogescholen de uitbating toegewezen van een steunpunt in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare

Werken dat onderzoek zal verrichten rond de thema's verkeersveiligheid en goederenstromen. Dit steunpunt zal de taken van het bestaande steunpunt overnemen. De Vlaamse Regering zal een beheersovereenkomst opstellen met het consortium dat het nieuwe steunpunt uitbaat waarin het onderzoeksprogramma zal worden vastgelegd.

In het najaar van 2006 start het derde jaar van de reguliere Bachelor- en Masteropleiding Verkeerskunde aan de Universiteit Hasselt. Deze opleiding wordt tot begin 2007 mee gefinancierd door kredieten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

In het najaar van 2006 zal het bestek voor het 3^{de} Onderzoek VerplaatsingsGedrag in Vlaanderen (OVG) gelanceerd worden. Op die manier kan het veldwerk begin 2007 van start gaan.

HOOFDSTUK 7 VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT

7.1 Rol van de Vlaamse overheid: ondersteuning en ontwikkeling

Pendelplan

Het eind 2005 voorgestelde Pendelplan zal ook in 2007 verdere uitvoering krijgen. Vanuit de verschillende fiches uit dit plan kunnen de nodige onderzoeken worden opgestart met het oog op een adequate implementatie van maatregelen die het beleid inzake woon-werkverkeer moeten helpen realiseren. Zo zal ondermeer onderzoek worden uitgevoerd in functie van fiscaliteit en carpoolen, en zullen ook de mogelijkheden van het beleidsinstrument MOBER verder onderzocht worden.

Pendelfonds

We verwachten dat het uitvoeringsbesluit inzake het Pendelfonds in de loop van het parlementaire jaar 2006-2007, na advisering door de Raad van State, de MINA-Raad en de SERV, kan worden afgerond en definitief kan worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Tegelijk zal ook het ministerieel besluit, dat de werking en de samenstelling van de in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen opgerichte begeleidingscommissie regelt, worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering voor goedkeuring. Op basis hiervan kunnen vervolgens de behandeling en implementatie van concrete projecten van vervoersvraagmanagement van start gaan.

In najaar 2006 zal dan een eerste oproep gelanceerd kunnen worden. In het voorjaar van 2007 zal de eerste reeks van projectdossiers worden ingediend, die vervolgens zullen gescreend en beoordeeld worden door de opgerichte begeleidingscommissie. Bij de beoordeling zal er ook oog zijn voor de problematiek van gecombineerde verplaatsingen (bv. van thuis via de school naar het werk), zodat de facto het genderperspectief wordt bewaakt.

Op basis van deze evaluatie wordt een selectie van de projecten gemaakt. Eveneens in 2007 worden twee supplementaire oproepen gelanceerd voor de indiening van projectdossiers inzake woon-werkverkeer.

Op de begroting 2007 is een dotatie aan het Pendelfonds voorzien van 1,24 miljoen € vanuit het beleidsdomein Mobiliteit (artikel 63.4 4141) en een dotatie van 1,5 miljoen € vanuit het beleidsdomein Werkgelegenheid (art 52.4 0010, provisioneel krediet tot dekking van de uitgaven in het kader van de uitdagingen op de arbeidsmarkt), samen 2,74 miljoen €. Hieraan moet nog de overdracht van het niet gebruikte budget 2006 toegevoegd worden.

Provinciale mobiliteitspunten

De gefaseerde oprichting van de provinciale mobiliteitspunten in samenwerking met De Lijn en de provincies, waarvoor in het najaar van 2006 de nodige overeenkomsten werden afgesloten (en het eerste mobiliteitspunt werd opgericht), zal in 2007 worden verder gezet.

Het doel blijft om alle provinciale mobiliteitspunten in 2007 operationeel te hebben, en de werking van de bestaande Mobidesks hier volledig in onder te brengen. De provincies en De Lijn hebben een cruciale rol te vervullen als centrale aanspreekpunt voor bedrijven en bedrijvenzones (en in een latere fase ook voor scholen en organisatoren van grootschalige, sterk verkeersgenererende evenementen). De provinciale Mobiliteitspunten krijgen een ondersteunende en faciliterende rol t.a.v. de projectaanvragers van het Pendelfonds.

7.2 Verkeerscentrum

Met het oog op ongevalpreventie en het verhogen van de capaciteit van de hoofdtransportnetten zal samen met de minister van Openbare Werken blijvend worden geïnvesteerd in de uitbouw van moderne telematica. De agglomeratie Antwerpen werd grotendeels uitgerust met verkeerstelematica welke wordt aangestuurd vanuit het Verkeerscentrum Antwerpen.

Een behoefteanalyse met betrekking tot een verbeterde huisvesting voor het Verkeerscentrum Antwerpen en de Permanente Wachtdienst van de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen werd opgemaakt. Binnen de administratie worden in samenspraak met het Intern Verzelfstandigd

Agentschap (IVA) Facilitair Management de verschillende mogelijkheden omtrent een degelijke huisvesting onderzocht. Deze oefening moet eind 2006 worden afgerond.

De verdere onderhandelingen met de Stad Antwerpen zullen verder worden gevoerd omtrent het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst tot het integraal verkeersbeheer op het hoofdwegennet en in het stedelijk gebied Antwerpen.

In nauwe samenwerking met de Federale Politie wordt gestart met de uitbouw van het Verkeerscentrum te Gent. In eerst instantie zullen de nodige middelen worden voorzien voor het volwaardig uitbouwen en bemannen van een operatorzaal van waaruit de verkeersafwikkeling in de regio Gent alsook op de assen Antwerpen-Gent en Brussel-Gent wordt opgevolgd en de variabele signalisatie wordt aangestuurd. Deze telematica omvat voornamelijk monitoringsystemen (camerabewaking, tellussen, ...) evenals sturingssystemen (veranderlijke tekstuele borden en rijstrooksignalisatie).

Specifiek met betrekking tot de regio om 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 ontplooien. De eerste fase van dit plan van aanpak zal de investeringen omvatten die noodzakelijk zijn om de in 2008-2009 te starten herinrichtingwerkzaamheden van de Ring rond Brussel mee in goede banen te leiden (onderdeel Minder Hinder). De in deze fase geïnstalleerde telematicasystemen zullen na de werkzaamheden ingezet worden voor het integrale beheer van de verkeersstromen op de Ring rond Brussel.

Verder onderzoek zal worden gedaan naar het accuraat bepalen van actuele reistijden op het hoofd- en onderliggend wegennet. Het Verkeerscentrum participeert gedurende 4 jaar in een consortium (63 partners) opgezet door ERTICO, dat werd weerhouden voor het Co-operative Vehicle-Infrastructure Systems (CVIS) project binnen het 6de kaderprogramma. Voorwerp van het project is het ontwerpen, ontwikkelen en testen van technologieën nodig om voertuig-voertuig en voertuig-infratructuur communicatie mogelijk te maken. De verwezenlijkingen in het CVIS project zullen de verkeersveiligheid en de efficiëntie verhogen en de impact van het wegverkeer op het milieu verbeteren.

Het Verkeerscentrum Vlaanderen werd uitgenodigd om deel te nemen aan het Mobile Traffic Services for Public Authorities and Citizens (MOTIS) project voorstel. De globale doelstelling van MOTIS is de weggebruikers en wegbeheerders in de EU voorzien van hoge kwaliteit verkeersinformatie. Dit zal de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming ten goede komen.

Het Verkeerscentrum participeert eveneens in het project CVIS dat vanaf 2007 op kruissnelheid zal komen, en zal verder de verdere ontwikkelingen op vlak van voertuigtelematica opvolgen.

Het Verkeerscentrum werd uitgenodigd deel te nemen aan het project ROSATTE in samenwerking met automobielfabrikanten, kaartenmakers, integratoren en dienstverleners. Dit project heeft tot doel het volledige proces van inventarisatie der snelheidsgegevens tot het (in de wagen) gebruik ervan performanter te maken. Momenteel is het nog afwachten op de uitkomst van de lopende onderhandelingen voor EU-subsidiëring hiervoor – maar het project wordt geacht ook zonder subsidies te starten in de loop van het voorjaar 2007.

Met kaartenmakers zal ook worden overlegd hoe bepaalde data kunnen worden geclusterd of aangewend opdat de beleidsvisie beter kan worden ondersteund nu navigatiesystemen en soortgelijke op grote schaal lijken door te breken.

Binnen het Verkeerscentrum wordt door de cel Modellen aandacht besteed aan onderzoek naar de kwetsbaarheid van wegvakken en gebeurt een verdere actualisering en uitbouw van de Provinciale Verkeers- en Vervoersmodellen.

Sinds 2 jaar gebeurt de verdere uitbouw van de provinciale Verkeers- en Vervoersmodellen centraal vanuit het Verkeerscentrum. Momenteel is Versie 3.2 van de modellen operationeel. Deze versie is gebaseerd op basisgegevens van 2003, maar vertrekt voor 2 van de 5 motieven (werk en school) van de patronen van de Volkstelling 1991. Het afgelopen jaar zijn er bvb. met het Verkeersmodel Vlaams-Brabant verschillende scenario's gesimuleerd in het kader van het START-project voor de luchthaven

van Zaventem. Hierbij zijn niet alleen de effecten van de capaciteitsuitbreiding in dat gebied berekend, maar ook de effecten van een uitbreiding van het aanbod openbaar vervoer. In overleg met VLARIO wordt er ook gewerkt aan een methodiek voor de begroting van de effecten van wegomleggingen bij rioleringswerken.

De nieuwe versie van de Provinciale Verkeers- en Vervoersmodellen (Versie 3.3) zal gebaseerd zijn op de Socio-Economische Enquete van 2001. De gegevens van deze “volkstelling” zijn in de loop van 2006 vrijgegeven en na een grondige kwaliteitscontrole en –verbetering gebruikt om nieuwe patronen te berekenen voor de motieven Werk en School. Tegen het voorjaar van 2007 zal deze versie van de Provinciale Modellen operationeel zijn.

Kathleen Van Brempt,

Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

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
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 Reconversie 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

- opstarten van de laatste projecten basismobiliteit;
- evaluatie van de bestaande projecten basismobiliteit;

1.1.b Netmanagement

- starten met de uitvoering van netmanagement op basis van het woon – werkgehalte en potentiële modale verschuiving van auto naar openbaar vervoer.

1.1.c Een toegankelijk openbaar vervoer

- verder toegankelijk maken van het openbaar vervoer;
- starten met een proefproject rond een beter en toegankelijk aanbod openbaar vervoer voor de minder – mobiele reiziger, in samenwerking met De Lijn en Diensten Aangepast Vervoer.

1.1.d Een veilig openbaar vervoer

- uitvoering van het Veiligheidsplan voor De Lijn.

1.1.e stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan

- aanstellen van een Vlaamse fietsmanager;
- sensibilisatie: verdere uitwerking en invulling van de Week van de Zachte weggebruiker en de Week van de Vervoering;
- sensibilisatiecampagnes in het kader van de pilootprojecten leerlingenvervoer in het basisonderwijs;
- verder investeren in de realisatie van het bovenlokaal fietsroutenetwerk;
- verspreiden en toezien op de toepassing van de vademecums Fiets- en Voetangersvoorzieningen;
- ondersteuning van het lokaal fietsbeleid;
- voorbeeldprojecten rond fietslease;
- uitwisselen van ervaringen rond Trage Wegen;
- verdere uitbouw van een Meldpunt knelpunten fietspaden.

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

- uitbreiden van het autodelen via Cambio en introductie van het systeem in een aantal steden;
- campagnes rond particulier autodelen;
- onderzoek naar mogelijkheden van autodelen binnen het kader van het zakelijke verkeer;
- onderzoek of in Vlaanderen een publiek privaat mobiliteitsproject kan worden opgezet;
- optimaliseren van het gebruik van taxi en verhuurvoertuigen met bestuurder in het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen

- voortzetting en evaluatie van bestaande pilootprojecten netoverschrijdend leerlingenvervoer in basisonderwijs;
- uitwerking van een organiek kader voor projecten netoverschrijdend leerlingenvervoer in basisonderwijs.

HOOFDSTUK 2 VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN

2.1 De 3 e's

2.1.a Educatie

- initiatieven ontwikkelen in samenwerking met de VSV om het verkeers- en mobiliteitsniveau van scholen op te krikken;
- nagaan, in overleg met mijn collega van onderwijs, in welke mate verkeerseducatie in het secundair onderwijs meer aandacht zal krijgen;
- sensibilisatiecampagnes om het stappen en trappen van en naar school te promoten;
- verder werken aan een permanent leerpad inzake verkeersveiligheid;
- opstellen van een businessplan rond oprichting van het Vlaams Verkeers- en Mobiliteitseducatief Centrum.

2.1.b Engineering: infrastructuur

- onderzoek rond horizontale wegsignalisatie.

2.1.c Engineering: voertuig

- praktische oefening snelheidsdatabank.

2.1.d Enforcement (handhaving)

- bijkomende kruispunten uitrusten met flitspalen;
- verwerken gegevens ongevallen – GIS.

2.2 Extra aandachtspunten

2.2.a Een zorgzame ondersteuning van verkeersslachtoffers

- inrichten van de 'Staten – Generaal Verkeersslachtoffers'.

2.2.b Onderzoek

- voortzetting programma Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek.

2.2.c Versterking van het draagvlak

- opmaak van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen;
- voortzetting van de werking van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid en opstarten nieuwe initiatieven waaronder een rondetafel verkeersveiligheidstoets en een verkeersveiligheidscharter.

2.2.d Andere doelgroepen in het verkeersveiligheidsbeleid

- voorzien in een bijkomend aanbod aan openbaar vervoer bij grote evenementen;
- exploitatie van een aantal stedelijke nachtnetten;
- verkeersveiligheidsbeleid verfijnen t.o.v. motorrijders en bromfietsgebruikers op basis van de studie i.s.m. Mercatorverzekeringen.

HOOFDSTUK 3 DE BEREIKBAARHEID VERSTERKEN

3.1 Door de verdere verbetering van de bereikbaarheid

- opstarten van een jaarprogramma netmanagement;
- betoelaging van projecten die het pendelverkeer naar en van bedrijventerreinen verbeteren via het pendelfonds;
- voortzetting van het investeringsprogramma ter verbetering en modernisering van het stads- en streekvervoer.

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

- voortzetting activiteiten van de taskforce ‘doorstroming’;
- medegebruik van vrije busbanen door het collectief woon – school en woon – werkverkeer.

3.3 Door het voeren van een sturend prijsbeleid

3.3.a De infrastructuurgebruiker betaalt mee

- verder werken aan de implementatie van het wegenvignet.

3.3.b Tarievenbeleid bij de lijn

- hervorming van de derde betalersystemen.

3.4 Door activiteiten anders te organiseren

- wegwerken van de hindernissen voor de invoering van telewerken.

HOOFDSTUK 4 LEEFBAARHEID VERBETEREN

4.1 Door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving

- afwerken van een studie rond sluipverkeer in de zuidostrand van Antwerpen.

4.2 Door de infrastructuur beter aan te passen aan hun omgeving

- opstellen van een vademecum ‘Veilige schoolomgevingen’.

4.3 Door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren

- studie in het kader van mobiliteitseffectenrapportage;
- afronden van de studie rond locatiebeleid.

HOOFDSTUK 5 DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN

5.1 Door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken

- voorbereiden van de uitvoering van de Europese richtlijn 2002/49/EG, in samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken en Leefmilieu.

5.2 Door beter te voorkomen dan te genezen

- voorzetting van de milieu – investeringen van De Lijn.

HOOFDSTUK 6 VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT

6.1 Door het mobiliteitsconvenant te activeren

- uittesten van de sneltoets in enkele gemeentelijke begeleidingscommissies;
- realisatie van een ideeënboek ‘duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid’;
- nieuwe richtlijnen voor de herziening van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

6.2 Door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen

- tot stand brengen van een Vlaamse regeling i.v.m. de aanvullende reglementen op het wegverkeer.

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

- operationaliseren van de MORA.

6.4 Door meer samenwerking met doelgroepen

- handhaving van het subsidiedecreet.

6.5 Door kennisoverdracht te vergroten

- meefinancieren van derde jaar van de reguliere Bachelor – en Masteropleiding;
- lanceren van het bestek voor het 3^{de} Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Vlaanderen.

HOOFDSTUK 7 VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT

7.1 Rol van de Vlaamse overheid: ondersteuning en ontwikkeling

- verdere uitvoering van het Pendelplan;
- afronden van het uitvoeringsbesluit inzake het Pendelfonds;
- voorleggen van het ministerieel besluit, dat de werking en de samenstelling van de in de SERV opgerichte begeleidingscommissie regelt, aan de Vlaamse Regering;
- lanceren van een eerste oproep voor projecten en selectie van projecten;
- voortzetting van de gefaseerde oprichting van de provinciale mobiliteitspunten.

7.2 Verkeerscentrum

- verdere uitbouw van moderne telematica

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

Wegenvignet

Stuk 485: MET REDENEN OMKLEDE MOTIE, van mevrouw Annick De Ridder en de heren Joris Vandenbroucke, Jan Peumans, Frans Peeters en Ludwig Caluwé, tot besluit van de op 4 oktober 2005 door de heer Jan Penris en mevrouw Annick De Ridder in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, respectievelijk over de snelle invoering van een wegenvignet in Wallonië en het Vlaamse antwoord hierop, en over de invoering van een wegenvignet.

Stuk 488: MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Jan Penris, Werner Marginet en Pieter Huybrechts en mevrouw Agnes Bruyninckx tot besluit van de op 4 oktober 2005 door de heer Jan Penris en mevrouw Annick De Ridder in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, respectievelijk over de snelle invoering van een wegenvignet in Wallonië en het Vlaamse antwoord hierop, en over de invoering van een wegenvignet.

Stuk 562: BELEIDSBRIEF MOBILITEIT, beleidsprioriteiten 2005-2006, motie van aanbeveling van de heren Joris Vandenbroucke en Jan Peumans, Mevrouw Annick De Ridder en de heren Ludwig Caluwé en Bart Martens, artikel 17°

In deze stukken vraagt het Vlaams Parlement de Vlaamse Regering om een wegenvignet in te voeren in overleg met de andere gewesten en dit ter vervanging van de verkeersbelasting zodat ook buitenlanders mee betalen voor het gebruik van het wegennet. De invoering van het wegenvignet mag niet leiden tot een lastenverhoging voor de Vlamingen.

Voor de wijze waarop de Vlaamse Regering hieraan gevolg heeft gegeven verwijs ik naar onderdeel 3.3.a.

Aanleg van Liefkenshoekspoortunnel en de uitbreiding van het vormingsstation NMBS te Zeebrugge

Stuk 517: MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Jan Peumans, Jos De Meyer en Herman Lauwers, mevrouw Annick De Ridder en de heer Bart Martens tot besluit van de op 18 oktober 2005 1° door de heer Jan Peumans in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het uitblijven van een beslissing inzake de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel en de uitbreiding van het vormingsstation NMBS te Zeebrugge;

2° door de heer Jan Penris in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de problemen bij de haalbaarheid van bepaalde PPS-projecten ter ontsluiting van de Vlaamse havens.

In deze met redenen omklede motie vraagt het Vlaams Parlement de Vlaamse Regering om een samenkomst van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit te organiseren ter evaluatie van het samenwerkingsakkoord.

De Federale Overheid heeft het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit nog niet opgericht.

Beleidsbrief Mobiliteit, beleidsprioriteiten 2005-2006

Stuk 562: Beleidsbrief Mobiliteit, beleidsprioriteiten 2005-2006, motie van aanbeveling van de heren Joris Vandenbroucke en Jan Peumans, Mevrouw Annick De Ridder en de heren Ludwig Caluwé en Bart Martens.

Wat het werken aan een meer planmatig en geïntegreerd mobiliteitsbeleid betreft verwijs ik naar onderdeel 6.2.

Wat de mobiliteitsconvenants betreft verwijs ik naar onderdeel 6.1.

Wat het versterken van de alternatieven voor het verkeer over de weg betreft verwijs ik naar onderdeel 1.1.f.

Wat de realisatie van de normen en criteria die zijn vastgelegd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg betreft verwijs ik naar onderdeel 1.1.a.

Wat de evaluatie van de vervoerprestaties van De Lijn betreft verwijs ik naar onderdeel 1.1.a.

Wat de invulling van de missing links in het net van openbaar vervoer betreft verwijs ik naar onderdeel 1.1.b.

Wat de aanpak van doorstromingsknelpunten betreft verwijs ik naar onderdeel 3.2.

Wat het toegankelijker maken van het openbaar vervoer betreft verwijs ik naar onderdeel 1.1.c.

Wat het verhogen van de verkeersveiligheid op basis van moderne technologie betreft verwijs ik naar de onderdelen 2.2.c en 2.2.d.

Wat de ongevalgegevens betreft verwijs ik naar de onderdelen 2.2.d en 2.3.c.

Wat het beleidsrelevant onderzoek betreft verwijs ik naar onderdeel 2.3.b.

Wat de verkeers- en mobiliteitseducatie betreffen verwijs ik naar onderdeel 2.2.a.

Wat de oprichting van de provinciale mobiliteitspunten betreft verwijs ik naar onderdeel 7.1.

Wat de oprichting van het pendelfonds betreft verwijs ik naar onderdelen 3.1 en 7.1.

Wat het vraaggericht inzetten van het openbaar vervoer voor de ontsluiting van bedrijventerreinen betreft verwijs ik naar onderdeel 3.1.

Wat de inhaaloperatie voor de aanleg van veilige fietspaden betreft verwijs ik naar onderdeel 1.1.e.

Wat doorknippen van de band tussen de toename van de mobiliteitsbehoeften en de toenemende negatieve impact op het milieu betreft verwijs ik naar de onderdelen 2.3.d (studie milieu – impact) en 5.1.

Wat het milieuvriendelijker maken van het voertuigpark van De Lijn betreft verwijs ik naar onderdeel 5.2.

Wat het wettelijke kader voor de mobiliteitsplanning betreft verwijs ik naar onderdeel 6.2.

Wat het wegvignet betreft verwijs ik naar onderdeel 3.3.a.

Zwaar vervoer op de wegen

Stuk 648: Voorstel van resolutie van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Jan Peumans, Joris Vandenbroucke en Jul Van Aperen betreffende zwaar vervoer op de wegen

Wat het localisatiebeleid betreft verwijs ik naar onderdeel 4.3.

Wat het geluidshinderaspect, het volksgezondheids- en leefmilieuaspect betreft verwijs ik naar de onderdelen 4.1, 5.1 en 5.2.

Wat het vermijden van zwaar verkeer door de woonkernen betreft verwijs ik naar onderdeel 4.1.

Wat de navigatiesystemen betreft verwijs ik naar onderdeel 2.2.c.

Wat het duurzaam en veilig parkeerbeleid betreft verwijs ik naar onderdeel 6.1.