

Basisbereikbaarheid: Invalshoek werkgevers

- Goedele Sannen, Voka-Kenniscentrum
- Hoorzitting Vlaams Parlement
- 30 april 2015

BEREIKBAARHEID binnen duurzame mobiliteit

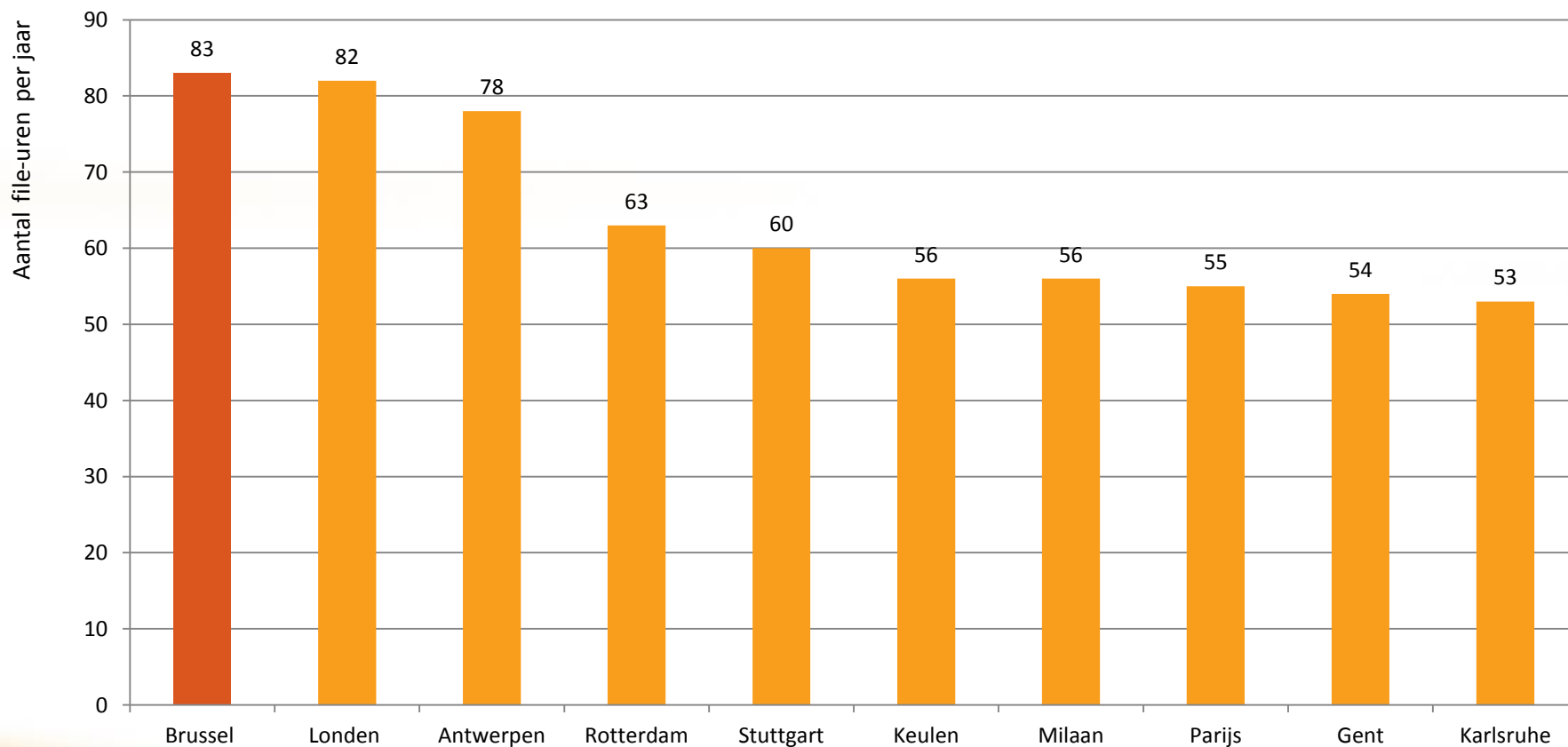
"Mobiliteit is duurzaam, als het verplaatsingssysteem:

- ☐ **betaalbaar is.** Het moet voor de gebruikers, maar ook voor de overheid, betaalbaar zijn en blijven. In aanleg, maar ook in onderhoud en beheer.
- ☐ **ecologisch verantwoord is.**
- ☐ **veilig is.**
- ☐ **rechtvaardig is.** Deze billijkheid is essentieel. Iedereen moet de mogelijkheid hebben om zich autonoom te verplaatsen.
- ☐ **werkt.** *Verplaatsingen moeten mogelijk zijn, doelen bereikbaar.* Economisch kan dat niet anders."



Vlaanderen nog amper bereikbaar

Brussel en Antwerpen eerste en derde plaats in top filesteden



Bron: Inrix 2014 (cijfers 2013)

Waaier aan coherente maatregelen nodig



1. Knelpunten infrastructuur oplossen
2. Slimme oplossingen kunnen het verschil maken
3. **Multimodale alternatieven**

1. Knelpunten infrastructuur aanpakken

Verzadigingsgraad van Vlaamse snelwegen in 2014

op werkdagen buiten de schoolvakantie



DS-Infografie | Bron: Verkeerscentrum Vlaanderen

Wegennet

Oosterweel

Brusselse Ring

N-Z Limburg

R4 O-W Gent

A11 Zeebrugge

Capaciteit E313

LKHTunnel – E17

Spoorwegennet

Ijzeren Rijn

2^e spoor A'pen

3^e spoor Zeebrugge

Beseining

Waterwegennet

Bruggen Albertkanaal

Zeesluis Gent

Binnenvaartontsluiting Zeebrugge

Zeesluis Zeebrugge (SHIP)

2. Slimme oplossingen



❑ **Dynamisch verkeersmanagement:** slimme verkeersborden, ITS, incidentmanagement, enz.

❑ **Mobiliteitsfiscaliteit:**

❑ Mobiliteitsbudget:

- Verruiming mobiliteitsopties voor een werknemer
- Nood aan een aangepast wettelijk fiscaal kader

❑ Intelligente kilometerheffing voor vracht- én personenwagens:

- “Gebruiker (en vervuiler) betaalt” principe: elke gebruiker!
- Slim sturen in functie van plaats en tijd
- Belang van randvoorwaarden



3. Alternatieven: collectief vervoer

Memoranda werkgevers: verhoging kostendekkingsgraad De Lijn

1. Bijsturing aanbod (incl. basismobiliteit):

- ☐ Vraaggericht
- ☐ Focus op aantrekkelijk en kwalitatief openbaar vervoer gericht op de tewerkstellingspolen en kerngebieden: belang van betrouwbaarheid, capaciteit, frequentie en co-modaliteit (veilige fiets- en autoparkings, tarief- en ticketintegratie)
- ☐ Partnerships steden, gemeenten, publieke en private actoren.
Integratie vervoersaanbod tussen de regio's en federaal

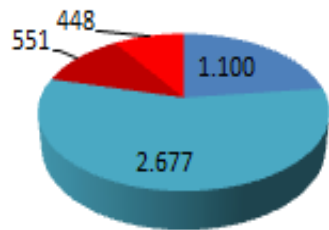
2. Bijsturing tariefpolitiek: afschaffen gratis rijden. Verhoging tarieven (d.i. meer dan de index) en tariefdifferentiatie bespreekbaar maken.

- ☐ Aandacht verbetering bereikbaarheid bedrijventerreinen via (privé)-collectief vervoer (bv. ondersteuning organisatie shuttlediensten)

Overheidsmiddelen vandaag niet efficiënt ingezet

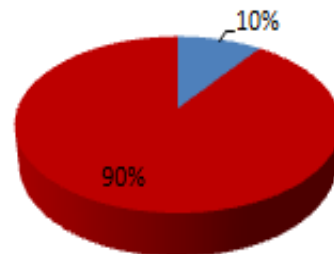
Openbaar vervoer neemt bijna 80% van het mobiliteitsbudget in, maar vertegenwoordigt slechts 10%

Uitgaven Vlaamse en Federale overheid aan mobiliteit (in miljoen euro)



- De Lijn (VI)
- NMBS (Fed)
- Investeringen wegen (VI)
- Woon-werkverkeer* (Fed)

Aandeel in de mobiliteit



- Openbaar vervoer
- Wegenet

Overheidsontvangsten en impact zijn omgekeerd evenredig:

De Lijn ontvangt jaarlijks ca 1/3 van het totale budget van MOW (zowel exploitatie- als investeringstoelagen)



Aandeel in de modale verdeling van het personenvervoer is slechts ca 4%

*Incl. forfaitaire verre verplaatsingen, excl. aftrek gemeenschappelijk vervoer 120% en excl. fietsvergoeding
Bron: Febiac-PwC studie, Slimme fiscaliteit voor betere mobiliteit (2013), cijfers 2010 en 2011

Efficiëntiewinst ligt bij vraaggestuurd aanbod

Aanbod in functie van aantoonbaar potentieel of voldoende bezettingsgraad: van basismobiliteit naar ***basisbereikbaarheid***

- “Basisbereikbaarheid wordt opgebouwd met **lijndiensten** in en naar gebieden met **voldoende vervoerpotentieel** en met **alternatieve vervoeroplossingen** in gebieden waar onvoldoende vraag is voor een verantwoorde exploitatie van lijndiensten.” (visietekst De Lijn)
- “Ruggengraat openbaar vervoersnetwerk: ruimtelijk structurerend **netwerk van trein, metro, tram en bus dat inzet op verknoopte en hoogwaardige corridors** die frequent bediend worden. **Deze knooppunten kunnen dan worden bediend door vele vervoersmiddelen** waaronder de bus en tram, maar ook door andere publiek toegankelijke modi zoals gedeelde modi, taxidiensten, andere vormen van collectief vervoer, bijzonder geregeld vervoer, minder mobiele centrales, enz.” (advies MORA)



- ❑ **Neutrale regisseur** (cfr. MORA-advies); ontkoppeling strategie (regionale politieke verantwoordelijkheid) en uitvoering (regionale vervoersmaatschappij(en) en andere (ook private) actoren) cfr. Zweeds model

- ❑ **Overheid legt kader vast**

Duidelijke parameters (noden verschillende doelgroepen, gewicht bestemmingen, ...) en service levels (kwaliteit, frequentie, betrouwbaarheid, prijs,...) en budget

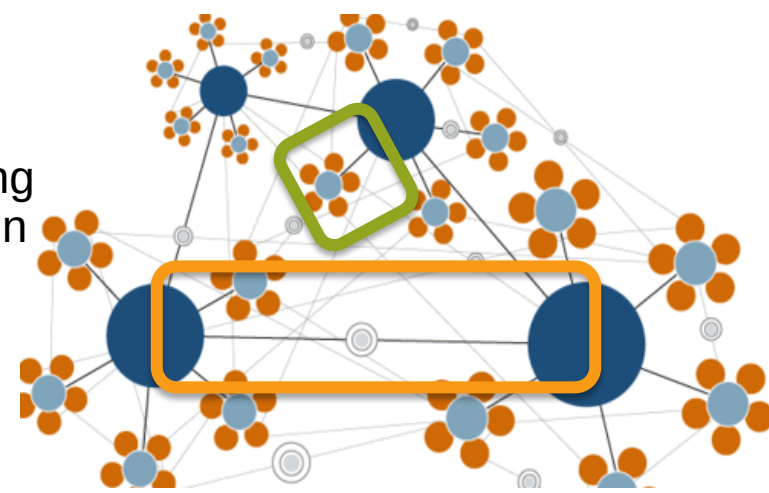
- ❑ **Hub&spokes systeem** (cfr. logistiek)

Hub-verbindingen:

voldoende vervoerspotentieel, grote schaal
hoge frequentie

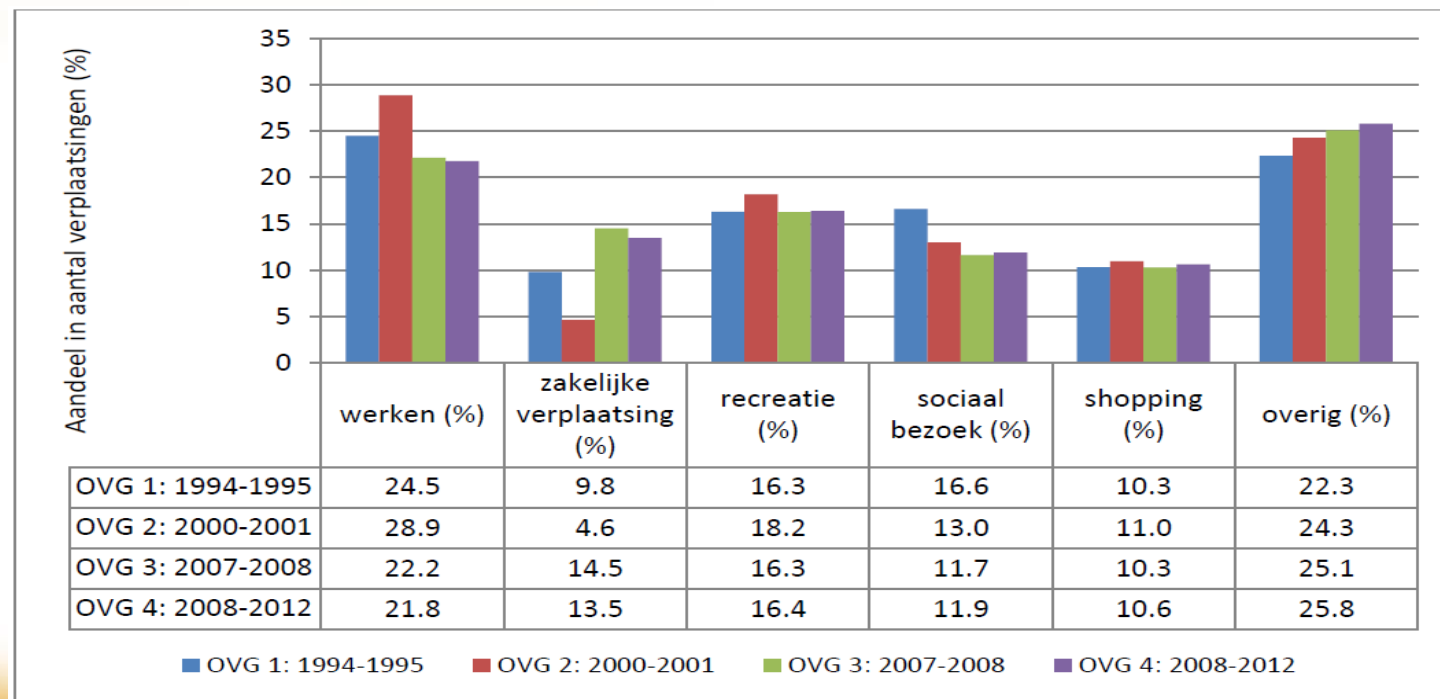
Toevoer van en naar hubs (feederling):

- Aanbesteed door de overheid
- Gepast vervoersaanbod in functie van vervoerspotentieel, doelgroepen en bestemmingen (multimodale benadering, samenwerking tussen diverse actoren)



Bijkomende randvoorwaarden bij verdere uitwerking basisbereikbaarheid

- ❑ AANDACHT JOBBEREIKBAARHEID: woon-werkverplaatsingen en bereikbaarheid bedrijventerreinen
- ❑ Effectiviteit en duurzaamheid mobiliteit: kilometerheffing vracht én personenwagens en mobiliteitsbudget



FIGUUR 22: AANDEEL (%) IN VERPLAATINGSAFSTAND PER VERPLAATSMOTIEF



**Vlaams
netwerk van
ondernemingen**