



Vlaams
Parlement

ingediend op **1529** (2017-2018) – Nr. 1
16 maart 2018 (2017-2018)

Conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Dirk de Kort, Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Martine Fournier,
Koen Van den Heuvel en Orry Van de Wauwer

betreffende aanvullende maatregelen
om de files terug te dringen

In Vlaanderen rijden er vandaag bijna 3,5 miljoen personenwagens rond en dat aantal neemt jaarlijks toe. Steeds vaker rijden die 3,5 miljoen auto's zich vast in ellenlange files. Automobilisten staan niet langer alleen stil op weg naar Antwerpen of Brussel, de verzadiging is over heel Vlaanderen voelbaar. Bovendien zijn er niet langer alleen files tijdens de ochtend- of avondspits, maar kunnen ze op elk moment van de dag ontstaan. Ze doen zich bovendien niet alleen tijdens de week voor, maar ook tijdens het weekend.

Het Vlaams Verkeerscentrum stelde in zijn rapport Verkeersindicatoren Snelwegen Vlaanderen 2016¹ dat alle records op het vlak van de filezwaarte werden geklopt. De toenames waren structureel en werden veroorzaakt door de hoge mate van verzadiging of zelfs oververzadiging van grote delen van het Vlaamse snelwegennet. De resultaten voor 2017² blijken nog slechter. Op werkdagen neemt het verkeer op de Vlaamse snelwegen verder toe met 0,6 procent door de toename van zowel het autoverkeer als het vrachtverkeer. In vergelijking met 2016 zijn de ochtend-files in 2017 met 158 kilometer gemiddeld 13 kilometer langer dan in 2016 en de avondfiles met 124 kilometer gemiddeld 3 kilometer langer, wat dus een toename betekent met ongeveer 6 procent.

Dat 2017 het jaar van nog meer files was, wordt ook bevestigd door de jaarlijkse filebarometer van Touring Mobilis. Volgens Touring Mobilis worden files bovendien steeds langer. Zo werden in 2014 geen files van meer dan 400 kilometer opgetekend; in 2017 werden zulke lange files gedurende 15 uur vastgesteld. Dat is bijna een verdrievoudiging ten opzichte van 2016.

De stilstand waar automobilisten dagelijks mee geconfronteerd worden, brengt heel wat ergernis teweeg, niet alleen bij pendelaars op weg naar school, werk of thuis, maar ook bij het bedrijfsleven door de economische verliezen³ en de impact van die vertragingen op de werknemers. De files beknibbelen op onze qualitytime en onze levenskwaliteit. Ze zijn schadelijk voor onze luchtkwaliteit, onze gezondheid en onze economie. Niet alleen de files zijn een probleem, ook de verkeersleefbaarheid van woonwijken en centra is een toenemende maatschappelijke bezorgdheid.

Een oplossing ligt niet onmiddellijk in het verschiet. Integendeel, het Planbureau voorspelt tegen 2030, in vergelijking met 2012, een drastische toename van zowel het personenvervoer, met een toename van 11 procent voor het aantal reizigerskilometers, als van het vrachtverkeer, met een toename van 44 procent voor het aantal tonkilometers.⁴ De gemiddelde snelheid tijdens de spits dreigt nog met een kwart verlaagd te worden. Onze automobiliteit botst steeds meer op haar grenzen. Er is dringend behoefte aan een weg uit de file.

Deze regering trekt heel wat middelen uit voor weginfrastructuur. Van 2017 tot 2019 wordt een budget van 2,7 miljard euro uitgetrokken. Langs de autosnelwegen komen er 34 grote werven. In 2017 werden werkzaamheden gepland aan 445 kilometer gewestweg. Daarnaast zal respectievelijk 3,5 en 1,5 miljard euro extra besteed worden aan de Oosterweelverbinding en de herinrichting van de ring rond Brussel.⁵

¹ <http://www.verkeerscentrum.be/pdf/rapport-verkeersindicatoren-2016-v1.pdf>

² <http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/verkeersindicatoren/jaarrapport-2017-180309>

³ Volgens Touring Mobilis lopen de filekosten voor alle Belgische steden samen op tot 100 miljoen euro per jaar, waarvan 30 miljoen euro voor de Antwerpse bedrijven en 22 miljoen euro voor de Brusselse.

⁴ Ten opzichte van 2012, http://www.plan.be/admin/uploaded/201512081036570.For_Transport_-1230_11128_N.pdf, p. 3-6.

⁵ <https://www.n-va.be/nieuws/58-miljard-euro-voor-vlaamse-mobiliteit-nooit-geziene-investeringen-in-alle-vormen-van>

De indieners van deze conceptnota juichen die investeringen toe en hopen dat ze snel vertaald worden op het terrein. Toch zijn ze zich er tegelijk van bewust dat investeringen in infrastructuur alleen, niet voldoende zijn om het fileprobleem op te lossen. Er is een mentale ommekeer nodig. Alternatieven moeten aantrekkelijk(er) gemaakt worden zodat mensen niet automatisch voor de auto kiezen, maar verleid worden om het openbaar vervoer of de (elektrische) fiets te nemen, en zodat bedrijven niet langer automatisch kiezen voor de vrachtwagen, maar de boot of de trein overwegen. Volgens specialisten kan een vermindering van het verkeer met 6 procent al voor een enorme verbetering zorgen.

In deze conceptnota focussen de indieners zich op maatregelen die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken op Vlaams niveau kan nemen om die mentale ommekeer te maken. Deze nota gaat achtereenvolgens dieper in op het aanmoedigen van het fietsgebruik, de mogelijkheden op het vlak van het openbaar vervoer, de combimobiliteit en de integratie van vervoerssystemen via het mobiliteitsbudget en Mobility as a Service (MaaS), de slimme kilometerheffing voor vracht- en personenwagens, het uitwerken van deelsystemen en de opkomst van de zelfrijdende wagen.

Uiteraard zijn er elementen die minstens even belangrijk zijn, maar die niet tot de Vlaamse bevoegdheid voor mobiliteit behoren en dus buiten het bereik van deze nota vallen. Het gaat daarbij in de eerste plaats over de ruimtelijke ordening. De inplanting van woongebieden, bedrijventerreinen en mobiliteitsinfrastructuur is van belang voor een goede organisatie van de mobiliteit in het algemeen, en het openbaar vervoer in het bijzonder. Nabijheid is de beste garantie op een vlotte mobiliteit. Wie kan winkelen, wonen, sporten, werken enzovoort, in dezelfde buurt als waar hij woont, kan die verplaatsingen te voet of met de fiets doen. Ruimtelijke ordening, wonen en mobiliteit moeten daarom een veel meer geïntegreerd verhaal vormen. De indieners van deze conceptnota beschouwen het openbaar vervoer als de ruggengraat voor woon- en werkplaatsontwikkeling, waarbij uitbreidingen zich concentreren rond haltes van het openbaar vervoer (transit-oriented development of TOD), fietssnelwegen en corridors (bicycle-oriented development of BOD) of mobipunten (combinatie van openbaar vervoer, taxi, auto- en fietsdelen enzovoort). Die knooppunten kunnen het best zo aantrekkelijk mogelijk uitgebouwd worden, onder meer door er allerhande functies in onder te brengen. Het nieuwe Beleidsplan Ruimte Vlaanderen houdt een antwoord in op de vragen die daarover rijzen. Een ander belangrijk fenomeen dat verband houdt met de files, is de salarismotocycle. In België rijden pakweg 600.000 salarismotocycles rond. Een salarismotocycle legt per jaar 6000 kilometer meer af dan een privéauto. Wie een salarismotocycle heeft, zit gevangen in zijn wagengebruik. In het kader van een verdere loonkostenverlaging zou de subsidiëring van salarismotocycles op federaal niveau moeten worden afgebouwd en vervangen door het mobiliteitsbudget. Ook het aanmoedigen van thuiswerk of van flexibele arbeidstijden en -plaatsen is relevant, maar dat valt buiten de reikwijdte van deze conceptnota.

Koning Fiets

Fietsen is gezond, sociaal, goed voor het klimaat. Fietsers staan niet in de file. Ze zijn meester van hun tijd. De fiets is het enige vervoermiddel waarvan de maatschappelijke baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten.⁶ De opkomst van de elektrische fiets is een positieve evolutie: door de langere afstanden die ermee kunnen worden afgelegd, bieden elektrische fietsen een extra alternatief voor de wagen. Meer dan redenen genoeg dus voor de Vlaamse overheid om volop voor de fiets te kiezen.

⁶ <http://www.tmlleuven.be/project/miraexternekostenupdate/index.htm>

Meer dan de helft van alle verplaatsingen zijn 5 kilometer of korter. Ideaal als fietsafstand dus. Jammer genoeg neemt voor verplaatsingen tot 1 kilometer nog 27 procent de auto, en voor verplaatsingen tot 5 kilometer 63 procent. Daar is dus nog veel fietspotentieel weggelegd. In het woon-schoolverkeer heeft de fiets een aandeel van 31,5 procent. Dat is goed: de fiets doet het zelfs beter dan de auto (29,9 procent). Hoewel de fiets aan populariteit wint voor het woon-werkverkeer (van 12 naar 17 procent), is dat percentage nog ver verwijderd van de doelstelling van het Pact 2020 om 40 procent van de verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets of te voet te doen.⁷

Fietssnelwegen, in combinatie met (snelle) elektrische fietsen, bieden veel potentieel op dat vlak. Ze worden veel gebruikt. De provincie Antwerpen telde in 2016 bijvoorbeeld 5,5 miljoen fietsers op haar fietssnelwegen. Die fietssnelwegen zetten mensen er bovendien toe aan om over langere afstanden te fietsen. Uit onderzoek van de provincie Vlaams-Brabant op de hst-route tussen Leuven en Brussel bleek de ritafstand gemiddeld 18 kilometer te bedragen; 44 procent legde een afstand af van meer dan 20 kilometer voor een enkele rit. Bovendien was 76 procent van de ritten langer dan 10 kilometer. Die resultaten komen uit een onderzoek uit 2012⁸, waarbij maar 9 procent van de ondervraagde fietsers elektrisch reed. Door de steile opkomst van de (snelle) elektrische fiets ligt het potentieel vandaag dus nog veel hoger.

Recente onderzoeken tonen aan dat extra infrastructuur het fietsgebruik in het woon-werkverkeer effectief heeft doen toenemen. Om nog meer mensen op de fiets te krijgen zijn daarom investeringen in kwaliteitsvolle infrastructuur nodig. Het Rekenhof geeft aan dat er op dat vlak een stevig tandje moet worden bijgezet. Aan het huidige tempo zou het nog 50 jaar duren voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is afgewerkt. Niet alleen is er nieuwe infrastructuur nodig, ook de kwaliteit van de bestaande infrastructuur moet worden bewaakt.⁹ De minister belooft jaarlijks 100 miljoen euro aan fietsinvesteringen.

In het kader van meer verkeersveiligheid voor fietsers is het belangrijk om in te zetten op écht conflictvrije kruispunten.¹⁰ De roep daarom klinkt steeds luider. Eind 2017 werd een petitie met meer dan 8000 handtekeningen van bezorgde ouders afgegeven naar aanleiding van verschillende dodelijke fietsongevallen in Antwerpen. Verkeerslichtenregeling is een kwestie van keuzes maken: tussen veiligheid en doorstroming, tussen zwakke weggebruikers en auto's. Er zou een concreet actieplan worden uitgewerkt in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Gezien de slechte cijfers op het vlak van verkeersveiligheid voor fietsers en de ambitie van de 'Go for Zero'-campagne, is een dergelijk concreet en omvattend actieplan een noodzaak. De proefprojecten met 'Vierkant Groen', waarbij alle fietsers tegelijk groen krijgen, moeten verder uitgebreid worden tot heel Vlaanderen.

Een kwaliteitsvolle infrastructuur, ingericht volgens het STOP-principe¹¹, verleidt mensen ertoe om te fietsen en is cruciaal voor de verkeersveiligheid. Naast infra-

⁷ In het woon-werkverkeer neemt de auto een aandeel in van 70,7 procent.

⁸ <http://vlaams-brabant.cdenv.be/nieuws/fietssnelwegen-zorgen-voor-meer-fietsers>

⁹ Het vijfde rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen' geeft aan dat 36,5 procent van de opgemeten fietspaden een onvoldoende scoort. Lokale oneffenheden (putten, verzakkingen enzovoort) blijven een aandachtspunt. Van de fietspaden is 58,4 procent niet ingericht conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.

¹⁰ De voorwaarde voor een lichtenregeling om een kruispunt volledig conflictvrij te maken, bestaat erin dat voor alle takken van het kruispunt geen (secundaire) conflicten worden toegestaan door de lichtenregeling. Dat wil zeggen dat wanneer een weggebruiker in een dergelijke lichtenregeling groen krijgt, hij geen voorrang meer moet verlenen op het kruispunt aan andere weggebruikers, zoals zwakke weggebruikers of gemotoriseerd vervoer.

¹¹ De afkorting STOP staat voor 'eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer'. Bij de inrichting van wegen wordt dus voorrang gegeven aan voetgangers en fietsers.

structuur zijn er uiteraard nog belangrijke aspecten die het fietsen ondersteunen, zoals het uitwerken van fietsdeelsystemen. Een deelfiets kan op zichzelf nuttig zijn, maar kan ook dienen als aanvulling op het overige mobiliteitsaanbod, bijvoorbeeld als aanvulling op de auto bij park-and-rides (P+R), op de trein, tram of bus bij knooppunten van het openbaar vervoer, bij mobipunten¹² enzovoort. Deelfietsen kunnen een belangrijke schakel zijn om een modal shift mogelijk te maken. Zo verlengen deelfietsen de actieradius van het openbaar vervoer en maken ze centra en bedrijventerreinen op een duurzame manier bereikbaar. De elektrische fiets verruimt die mogelijkheden verder. Voor (potentiële) gebruikers moet het zo gemakkelijk mogelijk zijn om een deelfiets te huren, ongeacht het deelfietssysteem dat ze kiezen. Het is belangrijk dat de gebruikers geïntegreerde informatie krijgen over alle deelfietsen die ter beschikking zijn. Een duidelijk realtimeoverzicht met informatie over waar er op welk moment deelfietsen beschikbaar zijn, is nodig. Die informatie kan het best worden opgenomen in geïntegreerde routeplanners. Idealiter kunnen fietsdeelsystemen afgerekend worden met één en dezelfde kaart, waarmee ook andere openbaarvervoersystemen en mobiliteitsoplossingen betaald kunnen worden.

Het Pendelfonds is een van de weinige instrumenten waarmee de overheid echt direct kan ingrijpen op het mobiliteitsbeleid van bedrijven. Via subsidies¹³ worden bedrijven gestimuleerd om voor hun personeel duurzame mobiliteitsoplossingen voor te stellen en uit te werken. Projecten die een modale verschuiving van niet-duurzame naar duurzame vervoermiddelen beogen, kunnen in principe in aanmerking komen voor subsidiëring. De provinciale mobiliteitspunten begeleiden de indieners van projectoproepen en volgen de uitvoering van de goedgekeurde projecten. Dankzij het Pendelfonds hebben al heel wat bedrijven de switch naar een duurzaam woon-werkverkeer kunnen maken. Een evaluatie van het Pendelfonds kan wijzen op mogelijkheden om nog meer bedrijven te betrekken en te evolueren naar een structurele ondersteuning, bijvoorbeeld via de toekomstige vervoerregio's.

We moeten werk maken van een echte fietscultuur. In het weekend ontpopt Vlaanderen zich tot een wielernatie, maar tijdens de week is er heel wat minder animo om op de fiets te stappen. Promotie en sensibilisering kan daarop inspelen. Bepaalde provincies zetten daar al wel acties voor op, zoals de mobiscans¹⁴ of de testkaravaan¹⁵.

De overheid kan ook zelf het goede voorbeeld geven door dienst- of leasefietsen, bereikbaarheidskaarten, kleedruimtes en douches enzovoort, ter beschikking te stellen, of door aan haar fietsende ambtenaren een fietsvergoeding – ook voor speedpedelecs – te geven of aan de gemeenten de mogelijkheid te bieden om dat te doen.

De Lijn

Vandaag wordt maar 5 procent van de verplaatsingen gemaakt met het openbaar vervoer (inclusief de trein). Het Vlaamse regeerakkoord stelt dat het openbaar vervoer aantrekkelijker moet worden, met comfortabele voertuigen, optimale frequenties, concurrentiële snelheid (door onder meer betere tramverbindingen) en

¹² Een mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende (voornamelijk mobiliteits)functies elkaar ontmoeten. Een mobipunt is ingericht om op kleinschalig niveau multimodaal vervoer mogelijk te maken en te promoten. Het mobipunt is op maat van een buurt. Verschillende mobipunten worden verspreid over een stad. Ze krijgen een naam en zijn herkenbaar ingericht.

¹³ Die subsidies bedragen in totaal 1,6 miljoen euro.

¹⁴ Provinciale mobiliteitspunten analyseren gratis de mobiliteitsproblematiek van bedrijven en bieden een uitgebreid advies op maat.

¹⁵ De testkaravaan laat inwoners enkele weken lang een duurzaam vervoermiddel, bijvoorbeeld een elektrische fiets, uittesten.

eenvoudig geïntegreerde dienstverlening en tarieven. Daar moet werk van gemaakt worden. Om meer mensen ertoe te verleiden het openbaar vervoer te nemen moet een bus of tram nemen eenvoudig, snel, betrouwbaar en betaalbaar zijn. Er moet meer ingezet worden op de doorstroming van het openbaar vervoer en op online en offline realtimecommunicatie en -informatie. Het gebruik van een MOBIB-kaart of van andere geïntegreerde betaalmethoden via een smartphone of betaalkaart moet snel volledig worden uitgewerkt. En waarom het aantal reizigers niet verhogen met overdraagbare abonnementsformules waarmee ze tijdens het weekend met het hele gezin kunnen reizen?¹⁶

Collectieve vormen van openbaar vervoer nu en in de toekomst zijn bij uitstek geschikt voor twee doelen: het vervoeren van grote groepen mensen in drukbevolkte gebieden en het bieden van snelle hart-op-hartverbindingen tussen verder uit elkaar gelegen stedelijke regio's. Daarom wordt het concept basismobiliteit omgevormd naar een meer vraaggestuurde basisbereikbaarheid. Er wordt een indeling voorgesteld in vijftien vervoerregio's. Het busnetwerk zal er bestaan uit een frequent en snel kernnet, waarop een aanvullend net aansluit. Een dergelijke structuur moet toelaten om sneller dan vandaag bestemmingen te kunnen bereiken met de bus en tram. De vervoerregio zorgt voor het vervoer op maat dat de 'first and last mile' verzorgt.

Naast vier proefprojecten wordt voor de elf resterende vervoerregio's het voorstel van het kernnet, aanvullende net en vervoer op maat uitgetekend tegen het najaar van 2018. Dat voorstel wordt in 2019 doorlopen in elke vervoerregioraad, waarna de uitvoering kan starten in december 2020.

Er zijn een aantal basisvoorwaarden waaraan voldaan moet zijn om die omslag te realiseren en om tot een versterking van het openbaar vervoer te komen:

- het kernnet en het aanvullende net moeten voldoende fijnmazig worden uitgebouwd, ook in meer landelijk gebied. Het aanbod mag niet worden afgebouwd, maar moet geoptimaliseerd en uitgebouwd worden;
- er moet een voldoende groot aanbod blijven van vroege en late bussen, en van weekendbediening;
- er moet voldoende budget uitgetrokken worden voor de vervoerregio's om een kwaliteitsvolle invulling te kunnen geven aan het vervoer op maat en om innovatieve ideeën te kunnen uittesten;
- ook nieuwe ontsluitingen binnen het kernnet en aanvullende net mogen niet louter om budgettaire redenen leiden tot de afbouw van andere lijnen;
- er moet voldoende ondersteuning en kennis worden aangereikt aan de lokale besturen zodat ze hun rol van medebeslisser ten volle kunnen waarmaken. Het gaat immers niet op om te zeggen: Hier is een pot geld en zoek het verder zelf maar uit;
- er moet voldoende aandacht gaan naar de mogelijkheden om met de fiets en via fietsdeelsystemen de actieradius van het openbaar vervoer te vergroten;
- het aanbod van de diensten aangepast vervoer moet met de nodige omzichtigheid worden behandeld. Die diensten bedienen een specifieke doelgroep voor wie sociale binding belangrijk is. Ze werken ook met chauffeurs – vrijwilligers of 'artikel 60'ers' – van wie niet kan worden verwacht dat ze aan dezelfde voorwaarden voldoen als professionele chauffeurs. Het welzijnsaspect mag niet uit het oog worden verloren.

¹⁶ Een voorbeeld is de Umweltkarte in Freiburg en de Regenbogkarte in Zürich, twee steden met een sterk openbaar vervoer.

Spoor

Dankzij de zesde staatshervorming kan Vlaanderen spoorprioriteiten naar voren schuiven en via cofinanciering inzetten op de realisatie ervan. Investerings in extra spoorinfrastructuur en in bestaande maar nog niet geëlektrificeerde spoorinfrastructuur in minder goed ontsloten gebieden zoals Limburg, zijn dringend nodig. Om meer mensen in de trein te krijgen, moet er immers een interessant aanbod zijn. Ook moeten onze havens beter ontsloten worden via het spoor, zodat meer goederentransport van de weg kan worden gehaald. De indieners van deze conceptnota zijn tevreden dat de Vlaamse Regering voor die infrastructuurinvesteringen 100 miljoen euro heeft uitgetrokken en vragen om de voortgang in die dossiers nauwgezet te volgen.

De indieners van deze conceptnota zijn er ook van overtuigd dat de NMBS en de Vlaamse overheid meer moeten inzetten op stopplaatsen langs autosnelwegen. Naar het voorbeeld van het succesvolle station Noorderkempem vragen ze een stopplaats direct naast de E314 ter hoogte van Halen, net voorbij kruising met de E313, waar de autosnelweg en spoorlijn 35 elkaar kruisen. Die stopplaats bevindt zich tussen de stations van Schulen en Diest. Pendelaars kunnen er de autosnelweg verlaten om de trein te nemen net voor ze zich vastrijden in de files naar Brussel. De Vlaamse overheid is ervoor bevoegd om de op- en afrittencomplexen voor dergelijke pendelparkings langs autosnelwegen aan te leggen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de pendelparking Leuven-Noord tussen de E314 en het station van Leuven.

Dergelijke slimme vormen van combimobiliteit zijn niet alleen zinvol voor de aansluiting op het spoor, ook het opvangen van pendelaars op snelle bussen bij P+R's langs de autosnelwegen kan de file terugdringen. De kantoorbus is een goed initiatief dat meer navolging verdient. De bus is ingericht als kantoorruimte en uitgerust met wifi, waardoor de werktijd begint te lopen zodra een werknemer op de bus stapt. De efficiënte invulling van tijd kan de balans tussen werk en privé aanzienlijk verbeteren.

Dergelijke alternatieven voor de wagen zijn belangrijk als slim rekeningrijden voor personenwagens wordt ingevoerd. Via realtime-informatie kunnen chauffeurs informatie aangeboden krijgen over het beste alternatief en de kostprijs ervan. Als Mobility as a Service meer ingang vindt, zouden betaalpakketten op maat kunnen worden aangeboden.

Slimme verkeerslichtenregelingen

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) moet verder evolueren van wegenbouwer naar wegbeheerder. Langs de Vlaamse gewestwegen zijn er 1635 verkeerslichtenregelingen, die niet allemaal even goed aangepast zijn aan de echte verkeerssituatie. Dat maakt dat de doorstroming op gewestwegen minder vlot is dan zou kunnen. AWV heeft een lijst met objectieve criteria opgesteld om de lichtenregelingen op kruispunten beter te volgen en ze eventueel bij te stellen als dat nodig is. Daarvoor kan het agentschap een beroep doen op 'fleet data'. Die fleet data moeten ook gratis ter beschikking worden gesteld aan de lokale besturen, zodat ook de lokale wegen met slimme verkeerslichten kunnen worden uitgerust. Ook bij veranderde omstandigheden zoals wegwerkzaamheden moet er kort op de bal worden gespeeld en moet de lichtenregeling worden aangepast aan de veranderde mobiliteitsstromen zodat een vlotte doorstroming gegarandeerd blijft.

Het is belangrijk om de verkeerslichten zo veel mogelijk slim te maken en aan te passen aan de vooropgestelde criteria zodat de doorstroming geoptimaliseerd wordt, maar zonder dat de veiligheid erbij moet inboeten. Waar de veiligheid van

voetgangers en fietsers in het gedrang komt, moet ingezet worden op ongelijkgrondse kruisingen door middel van bruggen en tunnels.

Mobiliteitsbudget en Mobility as a Service of MaaS

Wie een salariswagen bezit, zit gevangen in zijn wagengebruik. Bedrijven moeten daarom overstappen van een 'car policy' naar een 'mobility policy'. Het ontwikkelen van een echt mobiliteitsbudget is een opdracht voor de Federale Regering. De ambitie moet daarbij verder liggen dan de ingevoerde mobiliteitsvergoeding (cash for car). Als het mobiliteitsbudget louter uit cash geld bestaat, is het niet meer dan een budget en heeft het geen mobiliteitssturend effect. Volgens de indieners van deze conceptnota is het cashverhaal maar een eerste stap naar een meer duurzame en flexibele mobiliteit. Om echt tot een volwaardig mobiliteitseffect te komen moet de focus absoluut op mobiliteit liggen, en niet op nettoloon.

Een volwaardig mobiliteitsbudget is een budget dat een werknemer kan aanwenden voor verschillende vervoersmogelijkheden, met als bedoeling de files op onze wegen weg te werken en een alternatief voor de vele bedrijfswagens te bieden. Daarmee krijgt de werknemer de kans om zijn mobiliteit op een flexibele manier in te vullen en te kiezen voor alternatieve vervoersmodi. Hij kan bijvoorbeeld zijn dure bedrijfswagen inruilen voor een treinabonnement, een fiets en een kleine wagen, al dan niet in een deelformule. De ene dag rijdt hij met de fiets naar het station om daar de trein te nemen; de dag nadien rijdt hij met de wagen naar het werk omdat hij 's avonds nog naar een concert wil. Het mobiliteitsbudget biedt mobiliteitsoplossingen op maat.

Onder voormalig minister van Mobiliteit Hilde Crevits werd in een aantal proefprojecten het effect van het mobiliteitsbudget aangetoond. Tijdens de proefprojecten daalde het aandeel autoverplaatsingen naar het werk met 37 procent (50 in plaats van 80 procent autoverplaatsingen). Werknemers die aan het project deelnamen, gingen vaker naar het werk met de fiets (van 10 naar 22 procent) en met de trein (van 8 naar 24 procent).

In afwachting van dat volwaardige mobiliteitsbudget kan Vlaanderen eigen initiatieven nemen. Brussel kan in dat opzicht als voorbeeld dienen omdat het grote bedrijven verplicht om, als ze een bedrijfswagen aanbieden, ook een abonnement voor het openbaar vervoer of een fiets aan te bieden.

Het mobiliteitsbudget sluit, net als de slimme kilometerheffing, naadloos aan bij de opkomst van Mobility as a Service. Dat geïntegreerde betaalmodel wordt het Netflix van de mobiliteit genoemd. Met abonnementsformules betalen werknemers voor hun mobiliteit, die ze op maat invullen. Flexibiliteit is het sleutelwoord.

Goederenvervoer via water en spoor

Het goederenvervoer in ons land neemt sterk toe en blijft groeien. Het Planbureau verwacht een stijging met 44 procent van het aantal tonkilometer tussen 2012 en 2030. Dat is goed nieuws, want het bevestigt de positie van Vlaanderen als belangrijke logistieke hub, maar die groei brengt tegelijk belangrijke uitdagingen met zich mee.

Van onze goederen wordt 80 procent vervoerd over de weg, ongeveer 12,5 procent via de binnenvaart en de rest via het spoor. Om de verdere groei van het goederenvervoer aan te kunnen, is daarom een modal shift van de weg naar het spoor en de binnenvaart noodzakelijk.

De Vlaamse Regering wil het aandeel van de binnenvaart tegen 2030 optrekken naar 18 procent. Daarvoor zijn inspanningen nodig. Er moet structureel geïnves-

teerd worden in het verhogen van bruggen, het verbreden van sluizen en het wegwerken van missing links. Er is een coherent en stimulerend beleid nodig. In de resolutie betreffende de binnenvaart¹⁷ vragen de indieners aan de waterwegbeheerders om innovaties zo veel mogelijk te versterken door informatie aan te reiken, proefprojecten op te zetten en zo nodig de invoering ervan te ondersteunen. Bovendien moet het regelgevende kader worden aangepast om innovaties vlot mogelijk te maken. Naast verdere investeringen in infrastructuur en innovatie zijn er nog andere aandachtspunten. Zo moet er ingezet worden op hinterlandverbindingen met de zeehavens en op het ondersteunen van watergebonden bedrijventerreinen. Daarnaast moet er aandacht gaan naar onderwijs en vorming voor een sector die zeer specifieke profielen zoekt. Bovendien is een volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen op de verschillende relevante internationale fora essentieel. Ook de afhandeling van de bevoegdheden die met de zesde staatshervorming naar Vlaanderen zijn overgeheveld, namelijk examens, afgifte van patenten en certificaten, en inspecties, zou vlotter moeten kunnen verlopen. Alleen dankzij een structurele, volgehouden inspanning kan de troef die het fijnmazige waterwegennetwerk Vlaanderen biedt, ten volle worden benut. Tot slot moeten watergebonden bedrijventerreinen maximaal kunnen ontwikkelen.

Sinds de zesde staatshervorming heeft Vlaanderen voor het spoor stevige bijkomende instrumenten in handen. Vlaanderen moet mee toezien op de ontsluiting van onze havens en van het stimuleren van het goederenvervoer per spoor. Er moet werk gemaakt worden van de nodige hinterlandverbindingen.

Slim rekeningrijden voor vrachtwagens

Op 1 april 2016 werd de kilometerheffing voor alle vrachtwagens boven de 3500 ton ingevoerd, waarbij het tarief afhankelijk is van het gewicht en de vervuilingsgraad. In Vlaanderen bracht het systeem in het eerste jaar 408 miljoen euro bruto op. Er was een vergroening van het vrachtwagenpark merkbaar. De lagere inkomsten zijn mogelijk te wijten aan een verschuiving naar transport met lichtere vrachtwagens (< 3,5 ton) en het gebruik van sluiptwegen. Het wegennet werd daarop uitgebreid met enkele extra tolwegen.

De kilometerheffing miste haar effect niet. Ondanks een stijging van de filezwaarte op onze autosnelwegen in 2016, kon er algemeen gezien een status quo of zelfs een lichte daling bij het vrachtverkeer worden vastgesteld. Die trendbreuk deed zich voor sinds de invoering van de kilometerheffing. Het effect zou nog groter kunnen zijn als de kilometerheffing variabel werd gemaakt. De heffing is vandaag niet slim omdat de tarieven niet afhankelijk zijn van tijdstip of plaats. Een lager tarief of nultarief 's nacht, gekoppeld aan de mogelijkheid van stille leveringen 's nachts, zou meer vrachtwagens uit de ochtend- of avondspits kunnen halen. Een goed praktijkvoorbeeld daarvan is al bekend: het toltarief voor de Liefkenshoektunnel werd drastisch verlaagd om transportfirma's te stimuleren buiten de piekuren te rijden. Daarnaast zouden de tarieven hoger moeten zijn op plaatsen waar het de bedoeling is om vrachtwagenverkeer te ontmoedigen. Concreet betekent dat hogere tarieven op lokale wegen en gewestwegen, en lagere tarieven op autosnelwegen.

In juni 2010 lanceerde de Vlaamse overheid, samen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), Comeos, Colruyt en Delhaize, het PIEK-project, een proefproject om de leveringen aan winkels in stedelijke centra duurzamer te maken. De vermindering van geluid, uitstoot van schadelijke stoffen, files en (dodehoek)ongevallen vormde de centrale doelstelling. De resultaten van dat PIEK-project waren positief en toonden aan dat er mogelijkheden zijn voor duurzame

¹⁷ Voorstel van resolutie betreffende de binnenvaart als belangrijke duurzame speler in de logistieke sector, en haar uitdagingen van Dirk de Kort, Bert Maertens, Marino Keulen, Björn Anseeuw, Martine Fournier en Lies Jans, nr. 997, 2016-2017.

en stille stedelijke distributie in de dagrand (vroeg ochtend en late avond). Het PIEK-project kreeg een vervolg met het PIEK2-project, dat eveneens positief geëvalueerd werd door distributiebedrijven, gemeenten en omwonenden. Op dat terrein moet verder actie worden ondernomen.

Efficiënter organiseren van e-commerce

De opkomst van e-commerce leidt tot een toenemend aantal bestelwagens op onze wegen. Touring Mobilis wees bij de publicatie van zijn halfjaarlijkse filebarometer op die 'camionettisering' als een van de oorzaken van de fileproblematiek. In ons land worden er naar schatting 150.000 pakjes per dag geleverd. Daaraan zijn externe kosten verbonden die gelieerd zijn aan files, verkeersongevallen, luchtvervuiling, geluidsoverlast en klimaatverandering. Een recent onderzoek raamt die externe kosten op 26 eurocent per geleverd pakje in de dichtbevolkte gebieden, en op meer dan 1 euro per pakje in de schaarser bewoonde regio's. Alles samengeteld komt dat op een gemiddelde maatschappelijke kostprijs van 45.000 euro per dag.

Het leveren van pakjes gebeurt niet efficiënt. Wie vóór 23 uur iets bestelt, krijgt het de volgende dag geleverd. Als de aankoop niet voldoet, dan komt dezelfde koerier het pakje vaak gratis weer ophalen. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat de bestelwagens maar voor 38 procent gevuld zijn. Of nog, dat 8 procent van de pakjes niet kan worden afgeleverd. Dat zorgt voor onnodig en inefficiënt transport.

Slimmere logistiek doet de bezettingsgraad stijgen en het aantal ritten dalen. Mogelijke oplossingen zijn bijvoorbeeld centrale ophaal- en leverpunten, 'last mile'-leveringen met de fiets, het inzetten van ecowagens, sensibilisering, bundelen van leveringen enzovoort. Het is belangrijk dat de overheid bepaalt wat kan en wat niet kan. Ook een uitbreiding van de kilometerheffing van vrachtwagens naar bestelwagens behoort tot de mogelijkheden.

En waarom wordt het vervoer van personen en goederen niet efficiënter gemaakt door ze te koppelen? Waarom zouden taxi's geen pakjes mogen leveren of leveranciers van pakjes geen mensen mogen vervoeren, bijvoorbeeld in het kader van het invullen van de 'first and last mile' van het vervoer op maat? Het idee is zeker het onderzoeken waard.

Slim rekeningrijden voor personenwagens

Zoals hierboven is gesteld, had de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens impact. De toename van de files op onze autosnelwegen in 2016 was volledig te wijten aan een toename van het niet-vrachtverkeer. Het Verkeerscentrum concludeerde daaruit dat een uitbreiding van de slimme kilometerheffing naar personenwagens nodig is. Ook de indieners van deze conceptnota zien in het rekeningrijden voor personenwagens een oplossing voor de files.

In het Vlaamse regeerakkoord staat: "Voor personenwagens kunnen we een wegbeprijzing realiseren met een vignet of een heffing per kilometer. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde proefproject in de GEN-zone wordt in overleg met de andere gewesten en de betrokken actoren onderzocht of en onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid, voldoende alternatieven ...) op termijn een kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd. Als we rekeningrijden voor personenwagens invoeren, dan worden de vaste belastingen afgeschaft. Het betreft de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting. In tussentijd kan een wegvignet het principe van "de gebruiker betaalt" al realiseren. We volgen de evoluties in het buitenland, zoals bijvoorbeeld de Duitse intenties voor een vignet, op de voet en sluiten erbij aan indien dit leidt tot een goedkoper en beter

geïntegreerd systeem. We vergroenen de jaarlijkse verkeersbelasting binnen een budgetneutraal kader.”

Ondertussen is de consensus over het invoeren van het slim rekeningrijden voor personenwagens gegroeid. De conceptnota ‘Stand van zaken onderzoek naar een mogelijke introductie van een wegenheffing voor lichte voertuigen in Vlaanderen’ zet de krijtlijnen van het systeem uit in een soort principebeslissing van de Vlaamse Regering. Die krijtlijnen volgen uit een draagvlakstudie die werd uitgevoerd bij stakeholders. De grote meerderheid van de ondervraagde stakeholders aanvaardt principieel de hoofddoelstelling van een heffing. De volgende doelstellingen worden gedefinieerd: reductie van de congestie, internaliseren van de externe kosten en bijdragen aan het principe dat de gebruiker of vervuiler betaalt.

Een slimme kilometerheffing moet uiteraard gepaard gaan met voldoende investeringen in alternatieven. Een automobilist moet immers de keuze hebben om het traject met andere vervoersmodi af te leggen, bijvoorbeeld met het openbaar vervoer, met een elektrische of gewone (deel)fiets enzovoort. Daarnaast moet er ook worden gepleit voor flexibiliteit bij de werkgevers, zodat werknemers de keuze hebben om ook buiten de spitsuren hun traject af te leggen met de wagen door bijvoorbeeld de invoering van flexibele arbeidstijden, of om thuis of in een satellietkantoor te werken¹⁸ enzovoort. Idealiter wordt de afrekening ingebed in een MaaS-formule (zie hierboven). Belangrijke elementen die werden aangehaald om het draagvlak voor een slimme kilometerheffing te behouden en te creëren, waren immers inzicht in het systeem, transparantie en de aanwezigheid van alternatieven. Met MaaS krijgt de gebruiker via een app informatie over welk vervoermiddel of welke combinatie van vervoermiddelen op dat moment het meest interessant is qua tijd en prijs. Een gebruiker zou perfect prijzen en reistijden kunnen vergelijken en zijn gedrag daarop afstemmen.

In het hierboven aangehaalde onderzoek kwam naar voren dat automobilisten na de invoering van een kilometerheffing niet duurder af zullen zijn door buiten de spits te rijden, dat de congestie zal afnemen en dat een vermindering van het autogebruik gunstige effecten zal hebben voor het milieu. Het grootste deel van hen merkt echter niet op dat ze meer invloed hebben op hoeveel ze betalen. Door dat te benadrukken kan de houding tegenover een kilometerheffing mogelijk positiever worden. Het is dus belangrijk om de bevolking goed te informeren en zo het draagvlak te vergroten.

De slimme kilometerheffing is bovendien een manier om een eerlijkere fiscaliteit te introduceren op het vlak van mobiliteit, want de gebruiker betaalt. Dat is bovendien gekoppeld aan milieuvoorwaarden, want ook de vervuiler betaalt. De slimme kilometerheffing vervangt dan de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting zodat mensen die buiten de spitsuren en -zones rijden, goedkoper af zullen zijn. Wel moet ook voldoende aandacht gaan naar het sociale aspect.

Om de volgende zittingsperiode te kunnen starten met een kilometerheffing voor personenwagens, is het cruciaal dat op het einde van de huidige zittingsperiode een architectuurnota klaarligt zodat de volgende regering onmiddellijk kan starten met de invoering.

De slimme kilometerheffing kan pas ingevoerd worden als de andere gewesten ermee akkoord gaan. Om ervoor te zorgen dat ook leasewagens onder de kilometerheffing vallen, is er immers een samenwerkingsakkoord nodig. De stakeholders uit

¹⁸ Volgens Frédérique Bruggeman, managing director van het rekruteringsbedrijf Robert Half Belux, zal de opmars van thuiswerk zich doorzetten: “Als een bedrijf twee dagen per week thuiswerk kan aanbieden, is dat een troef in de ‘war for talent’ en een extra motivatie voor het personeel om bij het bedrijf te blijven.”. Onder meer grootbanken in Brussel en Antwerpen spelen op die tendens in.

de hierboven vermelde studie wierpen ook op dat het voor de bestuurders verwarrend zou zijn en sluiptverkeer zou aanmoedigen als de heffing niet simultaan met de andere gewesten zou worden ingevoerd. Brussel lijkt ook voorstander van een kilometerheffing te zijn, maar Wallonië lijkt de boot veeleer af te houden. Overleg met de andere gewesten is in elk geval noodzakelijk.

De inkomsten van de slimme kilometerheffing moeten terugvloeien naar mobiliteitsinvesteringen. Ze moeten ingezet worden voor de uitbouw van het openbaar vervoer. Het rekeningrijden kan immers alleen een sociaal gedragen maatregel zijn als er voldoende alternatieven zijn. Het is absoluut noodzakelijk dat de invoering van het rekeningrijden gepaard gaat met de uitbouw van een kwaliteitsvol en verspreid openbaar vervoer. Daarnaast kunnen de middelen zoals bij de kilometerheffing voor vrachtwagens worden ingezet voor infrastructuurinvesteringen.

Deelsystemen

We ondersteunen de vragen van de resolutie betreffende het stimuleren van autodelen, die in het voorjaar van 2017 unaniem door het Vlaams Parlement is goedgekeurd.¹⁹ Een toename van autodelers zorgt voor minder auto's²⁰ en een rationeler gebruik van de wagen. Met 10 procent minder auto's nemen de files af met 40 procent. Een daling van 25 procent doet de files zelfs verdwijnen.²¹

Autodelen kan een onderdeel zijn van combimobiliteit – het combineren van verschillende vervoersmodi – waarbij iemand zich zo efficiënt (en bij voorkeur ook duurzaam) mogelijk van plaats A naar plaats B verplaatst. Zo kunnen deelauto's een perfecte oplossing zijn als schakel in de mobiliteitsketen voor verplaatsingen waarvoor het openbaar vervoer of de fiets niet optimaal is. Autodelen kan dan ook worden ingeschakeld voor de 'first of last mile'-verplaatsingen in het kader van basisbereikbaarheid. Hoe groter het aanbod van deelwagens, hoe groter het succes zal zijn. Deelwagens kunnen succesvol ingezet worden in iedere gemeente, hoe klein ook.

Daarnaast wordt ook ingezet op de uitwerking van fietsdeelsystemen (zie hierboven).

Ook het delen van autoritten – het zogenaamde carpoolen – moet verder aangemoedigd worden. Vandaag ligt de bezettingsgraad per wagen in het woon-werkverkeer op 1,06.²² Als de gemiddelde bezettingsgraad van de wagens kan worden opgetrokken, zou dat uiteraard ook een positieve impact hebben op de lengte van de files. Zeven bedrijven in Machelen en Zaventem²³ – goed voor 5000 werknemers – hebben samen met het Vlaams netwerk van ondernemingen (VOKA) een carpoolapp ontwikkeld waarmee potentiële ritdelers elkaar gemakkelijk kunnen vinden. Dat proefproject moet uitgebreid worden naar de rest van Vlaanderen. In bedrijvenzones waar werkgevers het carpoolen aanmoedigen, kan het aandeel van carpoolen in de woon-werkverplaatsingen tot 15 procent stijgen. Momenteel bedraagt het nationale gemiddelde amper 3 procent

De Vlaamse Regering heeft een Green Deal gesloten met lokale overheden, bedrijven en tientallen organisaties. De bedoeling is om samen gedeelde en duurzame mobiliteit te stimuleren. Het gaat om (elektrisch) autodelen, carpoolen en ook

¹⁹ Voorstel van resolutie van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Marino Keulen, Lies Jans, Karin Brouwers en Paul Van Miert betreffende het stimuleren van autodelen, nr. 998 (2016-2017).

²⁰ Een wagen staat 90 procent van de tijd stil.

²¹ <https://www.febiac.be/public/content.aspx?FID=636>

²² <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/1532017-wat-met-gedeelde-mobiliteit>

²³ Deloitte, 3M, Athlon, Cofinimmo, Eurofiber, G4S en Johnson&Johnson.

fietsdelen. De nodige middelen moeten worden vrijgemaakt om de doelstellingen van die Green Deal te halen.

Inzetten op autodelen en carpoolen is ook belangrijk om de introductie van de zelfrijdende wagen in de juiste richting te sturen.

De zelfrijdende wagen

De volledig zelfrijdende wagen is geen sciencefiction, maar een realiteit in de nabije toekomst. De introductie kan twee richtingen uitgaan. Als er niet wordt ingegrepen, dreigt iedereen zich in zijn eigen zelfrijdende wagen nog meer vast te rijden in nog langere files. In een geconnecteerd deelsysteem en als 'just in time' voor- en natransport naar openbaar vervoer bieden zelfrijdende wagens echter een grote kans om het autoverkeer drastisch te verminderen, files te verkorten, publieke ruimte terug te winnen en onze levenskwaliteit sterk te verhogen.

Het is de taak van de overheid om de ontwikkeling in die laatste richting te sturen. Uit onderzoeken blijkt dat met 10 procent van het wagenpark, alle huidige verplaatsingen kunnen worden gedekt. De voorwaarde is dan wel dat autodelen wordt aangemoedigd, en privébezit en gebruik van zelfrijdende auto's wordt ontraden. Als je bedenkt dat auto's 98 procent van de tijd stilstaan en parkeren, wat veeleer een last is, waarom zou je dan een eigen auto willen als een auto kan voorrijden op het ogenblik dat je die nodig hebt?

De Vlaamse Regering zet proefprojecten met zelfrijdende wagens op, waarmee ze vooral de technologische haalbaarheid wil onderzoeken. Er is echter ook een onderbouwde en ambitieuze visie nodig. Waar willen we naartoe en hoe willen we dat bereiken, rekening houdend met de maatschappelijke uitdagingen en leefbaarheid?

Voor de wagen volledig autonoom is, worden er verschillende stadia van technologische evolutie met een steeds grotere zelfstandigheid bij het rijden doorlopen, wat ook kansen biedt voor het verminderen van de files.²⁴ Afhankelijk van de graad van zelfstandigheid, wordt er een onderscheid gemaakt tussen de onderstaande twee soorten.

Geconnecteerde voertuigen verzamelen informatie en delen die vervolgens via het internet. Het voertuig verzamelt onder andere informatie over de locatie, het rijgedrag, de gereden routes en de toestand van de motor. Die informatie wordt, via een server, gedeeld met de bestuurder en de omgeving. Door gebruik te maken van die informatie kunnen verkeerstromen geoptimaliseerd worden.

Coöperatieve voertuigen ondersteunen of nemen bepaalde rijtaken over. Daarbij wordt gebruikgemaakt van communicatie met andere voertuigen of informatiesystemen aan de kant van de weg. De ondersteuning vindt plaats door de bestuurder te informeren of te waarschuwen. Zo nodig kan het systeem ook ingrijpen in de besturing. Communicatie met de omgeving maakt het voor het voertuig mogelijk om steeds zelfstandiger (en op termijn volledig zelfstandig) te rijden. Deze fase maakt het verkeer veiliger en bevordert de doorstroming (zie hieronder).

Het is de taak van de overheid om die technologische evolutie te ondersteunen en maximaal gebruik te maken van de informatie en kansen die de geconnecteerde en coöperatieve technologieën bieden. Er moet geïnvesteerd worden in het intelligent maken van de infrastructuur. Ook daarvoor is een visie nodig.

²⁴ <https://www.anwb.nl/auto/zelfrijdende-auto/wat-is-de-zelfrijdende-auto>

Verkeersveiligheid

Minder ongevallen betekent minder files. Ons wegennet is verzadigd. Er is geen restcapaciteit meer waardoor iedere onverwachte gebeurtenis de files enorm doet toenemen. Inzetten op meer verkeersveiligheid is uiteraard een doel op zich, maar betekent daarnaast ook inzetten op een betere doorstroming en minder files. De overheid moet verder werk maken van de vier e's: engineering, education, enforcement en engagement. Concreet betekent dat het volgende:

- engineering: zowel voertuigen als wegen moeten slim worden gemaakt. Zoals hierboven is aangehaald, moet ingezet worden op rijhulpsystemen (bijvoorbeeld intelligente snelheidsaanpassing), op geconnecteerde en coöperatieve voertuigen, en op slimme en 'vergevingsgezinde' wegen;
- education: in de hervormde rijopleiding ligt meer nadruk op het opdoen van ervaring, het hanteren van de juiste attitude en levenslang leren. Dat is een belangrijke stap. Verkeersdeelnemers moeten daarnaast blijvend bewust worden gemaakt van de risico's die zijzelf en anderen lopen in het verkeer;
- enforcement: doorgedreven handhaving is het sluitstuk van een goed verkeersveiligheidsbeleid. Het behalen van de streefcijfers van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid moet daarbij de doelstelling zijn: één op de drie bestuurders controleren op alcohol, ongeveer 2,1 miljoen bestuurders controleren op drugs en gordeldracht, en 40 miljoen voertuigen controleren op snelheid. Voor dat laatste is Vlaanderen mee bevoegd. Voor alcohol, drugs en gordeldracht moet onze minister van Mobiliteit bij zijn federale collega's aandringen op meer controles. Daarnaast moet er in overleg met de federale overheid en de andere gewesten werk worden gemaakt van het rijbewijs met punten;
- engagement: alle weggebruikers moeten hun verantwoordelijkheid opnemen in het verkeer. Peer-to-peerpressure en sensibilisering moeten nog meer dan vandaag leiden tot een mentaliteitsswitch: drinken en rijden gaan niet samen, te snel rijden hoort niet enzovoort.

Ook de afhandeling van ongevallen is een belangrijk element. Voor administratieve ongevallen op autosnelwegen geldt in Vlaanderen voor voertuigen onder de 3,5 ton het FAST-programma (files aanpakken door snelle tussenkomst), waarbij takeldiensten snel ter plaatse kunnen raken. Voor voertuigen boven de 3,5 ton is er in Limburg en Oost- en West-Vlaanderen een FAST+-programma actief. De andere provincies moeten volgen in de loop van 2018. Bovendien moet onderzocht worden of een uitbreiding naar de gewestwegen mogelijk is.

Conclusie

De indieners van deze conceptnota juichen de investeringen van de Vlaamse Regering in onze mobiliteitsinfrastructuur toe. Ze zijn er tegelijk van overtuigd dat investeringen in infrastructuur alleen niet voldoende zijn. Er is een onderbouwde visie op onze mobiliteit nodig om een gedragsverandering te realiseren naar meer fietsen, meer openbaar vervoer, meer deelsystemen, meer duurzaam goederenvervoer enzovoort. In die visie mogen de onderstaande elementen niet ontbreken.

Verleid mensen om te fietsen door:

- een concreet actieplan voor fietsveiligheid uit te werken;
- te zorgen voor een maximaal conflictvrije fietsinfrastructuur;
- kwaliteitsvolle fietsdeelsystemen uit te werken, met de deelfiets als volwaardig vervoermiddel en voor het voor- en natraject van het openbaar vervoer;
- te zorgen voor een ruimer toepassingsgebied van het Pendelfonds;
- werk te maken van een echte fietscultuur en een voortrekkersrol te spelen als Vlaamse overheid.

Verleid mensen om de bus of tram te nemen door:

- de frequentie en de commerciële snelheid te verhogen;
- een geïntegreerde dienstverlening en een geïntegreerd ticket of tarief aan te bieden;
- overdraagbare abonnementsformules aan te bieden;
- werk te maken van realtime-informatie over de vertrektijden van bussen en halte aankondigingen;
- het nieuwe concept van basisbereikbaarheid kwaliteitsvol uit te bouwen, met de volgende aandachtspunten:
 - een voldoende fijnmazig kernnet en aanvullend net;
 - een voldoende aanbod, ook in de daluren;
 - voldoende budget en ondersteuning aan de vervoerregio's om te innoveren;
 - de optimale inpassing van de fiets in de vervoerketen;
 - aandacht voor specifieke doelgroepen met specifieke behoeften.

Zie toe op de realisatie van de Vlaamse spoorprioriteiten.

Zet in op trein- en bushaltes op strategische plaatsen langs autosnelwegen, met snelle verbindingen naar de steden.

Richt bussen in als werkplekken en maak afspraken met werkgevers zodat de arbeidstijd begint te lopen vanaf het vertrek. Zo kan de balans tussen werk en privé aanzienlijk verbeteren.

Maak verkeerslichten slim om een maximale doorstroming te realiseren zonder in te boeten op de veiligheid en stel daarvoor ook 'fleet data' ter beschikking van de lokale besturen.

Werk, in afwachting van een federale realisatie, aan maatregelen die sturen in de richting van een volwaardig mobiliteitsbudget.

Zet in op Mobility as a Service.

Stuur aan op goederenvervoer over het water en het spoor.

Maak de kilometerheffing voor vrachtwagens slim door 's nachts lagere tarieven of nultarieven in te voeren.

Maak e-commerce efficiënter door in te zetten op centrale ophaal- en leverpunten, 'last mile'-leveringen met de fiets, ecowagens, sensibilisering, de bundeling van leveringen enzovoort.

Onderzoek of een combinatie van het vervoer van goederen en mensen mobiliteitsstromen kan optimaliseren en ga na hoe dat het best kan worden georganiseerd.

Werk een architectuurnota af zodat de volgende regering onmiddellijk de slimme kilometerheffing voor personenwagens kan invoeren. Die kilometerheffing moet afhankelijk zijn van het tijdstip, de plaats en de milieukeurmerken van het voertuig, en er moet voor voldoende alternatieve vervoersmodi worden gezorgd. Overtuig de andere gewesten en werk verder aan het draagvlak.

Steun systemen voor het delen van auto's, ritten en fietsen.

Stel alles in het werk om de doelstellingen van de gedeelde mobiliteit van Green Deal te halen.

Ontwikkel een visie op de zelfrijdende wagen zodat die revolutie onze levenskwaliteit ten goede komt. Maak de infrastructuur intelligent en maak in de tussentijd gebruik van de kansen die geconnecteerde en coöperatieve systemen bieden.

Verhoog de verkeersveiligheid en maak verder werk van een goed georganiseerde ongevallenafhandeling.

Dirk DE KORT
Karin BROUWERS
Lode CEYSSENS
Martine FOURNIER
Koen VAN DEN HEUVEL
Orry VAN DE WAUWER