



Vlaams
Parlement

ingediend op **1529** (2017-2018) – Nr. 2
25 mei 2019 (2018-2019)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen

over de 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**

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1529 (2017-2018) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

INHOUD

1. Toelichting	4
1.1. Fileproblematiek.....	4
1.2. Koning fiets	4
1.3. De Lijn.....	5
1.4. Spoor	5
1.5. Slimme verkeerslichtenregelingen	5
1.6. Mobiliteitsbudget en MaaS	6
1.7. Goederenvervoer via water en spoor	6
1.8. Slim rekeningrijden voor vrachtwagens.....	6
1.9. Efficiënter organiseren van e-commerce.....	6
1.10. Slim rekeningrijden voor personenwagens.....	6
1.11. Deelsystemen	7
1.12. De zelfrijdende wagen	7
1.13. Verkeersveiligheid	7
1.14. Conclusie	7
2. Bespreking.....	7

Bijlage: zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 14 juni 2018 de 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. De conceptnota werd toegelicht door Dirk de Kort. Hij maakte daarvoor gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting

1.1. Fileproblematiek

Dirk de Kort zegt dat iedereen elke dag opnieuw vaststelt dat de filezwaarte toeneemt. De filezwaarte tussen 2015 en 2017 steeg met 20 percent. Het Vlaams snelwegennet is oververzadigd. Dat heeft economische schade tot gevolg. Voor de Antwerpse bedrijven gaat het om 150 miljoen euro per jaar. Voor de Brusselse bedrijven is dat 105 miljoen euro per jaar. Ook voor de burgers heeft het een belangrijke impact: langere reistijden die de levenskwaliteit doen verminderen, slechtere luchtkwaliteit en gezondheid enzovoort. Volgens het Planbureau zal het aantal reizigerskilometers tegen 2030 stijgen met 11 percent en het aantal ton-kilometers met 44 percent.

Er worden belangrijke investeringen voor de weginfrastructuur gepland. Van 2017 tot 2019 wordt een budget van 2,7 miljard euro uitgetrokken. Daarnaast zal respectievelijk 3,5 en 1,5 miljard euro extra besteed worden aan de Oosterweelverbinding en de herinrichting van de ring rond Brussel.

De indieners van deze conceptnota vinden echter dat investeringen in infrastructuur alleen niet voldoende zijn om het fileprobleem op te lossen. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk. Door het verminderen van het aantal auto's met tien percent kan het aantal files verminderen met 40 percent. Met 25 percent minder auto's zouden de files verdwijnen. Daarom wil Dirk de Kort alternatieven promoten en rationeel autogebruik stimuleren.

1.2. Koning fiets

Een eerste alternatieve manier is de fiets. Hij verwijst naar de resolutie betreffende de fiets als volwaardig transportmiddel (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2251/3). De fiets is het enige vervoermiddel waarvan de maatschappelijke baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. Het potentieel van elektrisch fietsen is enorm, zeker ook in het kader van het woon-werkverkeer en voor lange afstanden. Daarom moet de overheid ook blijven investeren in kwaliteitsvolle infrastructuur. Hij stelt voor om hierover een charter vast te leggen met steden en gemeenten. In het kader van meer verkeersveiligheid voor fietsers is het belangrijk om in te zetten op écht conflictvrije kruispunten. Hij denkt daarbij aan vierkant groen en een voorstart in tijd of plaats voor de fietsers.

Ook het uitwerken van fietsdeelsystemen is belangrijk. 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. 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.

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.

1.3. De Lijn

Vandaag wordt maar vijf procent van de verplaatsingen gemaakt met het openbaar vervoer (inclusief de trein). Dat is erg beperkt. Er moet meer ingezet worden op de doorstroming van het openbaar vervoer en de online- en offlinerealtimedcommunicatie. 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?

Collectieve vormen van openbaar vervoer nu en in de toekomst zijn bij uitstek geschikt voor twee doelen: het vervoeren van grote groepen mensen in dichtbevolkte 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 zijn een aantal basisvoorwaarden waaraan voldaan moet zijn om die omslag te realiseren en om tot een versterking van het openbaar vervoer te komen, onder andere:

- 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 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;
- er moet voldoende ondersteuning en kennis worden aangereikt aan de lokale besturen zodat ze hun rol van medebeslisser ten volle kunnen waarmaken.

1.4. Spoor

Investerings in extra spoorinfrastructuur en in bestaande maar nog niet geëlektrificeerde spoorinfrastructuur in minder goed ontsloten gebieden zoals Limburg, zijn dringend nodig. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) en de Vlaamse overheid moeten meer inzetten op stopplaatsen langs autosnelwegen. Naar het voorbeeld van het succesvolle station Noorderkempem vragen de indieners een stopplaats direct naast de E314 ter hoogte van Halen, net voorbij kruising met de E313, waar de autosnelweg en spoorlijn 35 elkaar kruisen.

Slimme vormen van combimobiliteit zijn niet alleen zinvol voor de aansluiting op het spoor. Ook het opvangen van pendelaars op snelle bussen bij park-and-rides langs de autosnelwegen kan de file terugdringen. De kantoorbus is een goed initiatief dat meer navolging verdient. De werktijd begint te lopen zodra een werknemer op de bus stapt.

1.5. Slimme verkeerslichtenregelingen

Het Agentschap Wegen en Verkeer 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.

De 'fleet data' moeten 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.

1.6. Mobiliteitsbudget en MaaS

De indieners zijn voorstander van een flexibel mobiliteitsbudget. Dat wordt grotendeels geregeld op federaal vlak. Daarnaast moet er ook ingezet worden op Mobility as a Service (MaaS). Er moet een betaalmodel komen met verschillende abonnementsformules op maat. Verder zijn open data van zowel publieke als private aanbieders belangrijk.

1.7. Goederenvervoer via water en spoor

Dirk de Kort verwijst naar de resolutie betreffende de binnenvaart als belangrijke duurzame speler in de logistieke sector, en haar uitdagingen (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 997/4). Daarin worden een aantal maatregelen voorgesteld. Zo wordt een gedeeltelijke modal shift mogelijk van de weg naar binnenvaart. Aan de waterwegbeheerders wordt gevraagd om innovaties zo veel mogelijk te versterken door informatie aan te reiken, proefprojecten op te zetten en zo nodig de invoering ervan te ondersteunen. Verder moet er ingezet worden op hinterlandverbindingen met de zeehavens.

1.8. Slim rekeningrijden voor vrachtwagens

Op 1 april 2016 werd de kilometerheffing voor alle vrachtwagens boven de 3,5 ton ingevoerd, waarbij het tarief afhankelijk is van het gewicht en de vervuilingsgraad. De kilometerheffing miste haar effect niet. 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 nachts, gekoppeld aan de mogelijkheid van stille leveringen 's nachts, zou meer vrachtwagens uit de ochtend- of avondspits kunnen halen. 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.

1.9. Efficiënter organiseren van e-commerce

E-commerce moet efficiënter worden georganiseerd. De opkomst ervan leidt tot een toenemend aantal bestelwagens op de wegen. Het leveren van pakjes gebeurt niet altijd efficiënt. Hij wil inzetten op slimmere logistiek door centrale ophaal- en leverpunten, 'last mile'-leveringen met de fiets, het inzetten van ecowagens, sensibilisering, bundelen van leveringen enzovoort. Hij is voorstander van een uitbreiding van de kilometerheffing van vrachtwagens naar bestelwagens.

Verder stelt hij de vraag waarom taxi's geen pakjes zouden 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? De indieners vragen ook een Vlaams beleidskader voor stedelijke distributie.

1.10. Slim rekeningrijden voor personenwagens

Een slimme kilometerheffing moet uiteraard gepaard gaan met voldoende investeringen in alternatieven. Ze moet afhankelijk zijn van tijdstip, plaats en milieukeurmerken van de wagen. Daarnaast moet er ook worden gepleit voor flexibiliteit bij de werkgevers en MaaS-formules. Er zal zeker en vast verder moeten worden gewerkt aan een draagvlak voor een slimme kilometerheffing. Er zal ook moeten worden samengewerkt met de andere gewesten. Tot slot moet er verder werk worden gemaakt van de architectuurnota zodat tijdens de volgende legislatuur de kilometerheffing voor personenwagens kan geïmplementeerd worden.

1.11. Deelsystemen

De indieners zijn voorstander van het stimuleren van deelsystemen. *Dirk de Kort* verwijst onder meer naar de resolutie betreffende het stimuleren van autodelen (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 998/5) en fietsdelen. Een toename van autodelers zorgt voor minder auto's en een rationeler gebruik van de wagen.

Verder is er ook nog het delen van autoritten (carpoolen). Als de gemiddelde bezettingsgraad van de wagens kan worden opgetrokken, zou dat uiteraard ook een positieve impact hebben op de lengte van de files.

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 fietsdelen.

1.12. De zelfrijdende wagen

Er moet een visie ontwikkeld worden over de zelfrijdende wagen. In een geconnecteerd deelsysteem en als just in time voor- en natransport naar openbaar vervoer bieden zelfrijdende wagens een grote kans om het autoverkeer te verminderen. Er moet verder worden ingezet op innovatie om te komen tot geconnecteerde en coöperatieve voertuigen en een intelligente infrastructuur.

1.13. Verkeersveiligheid

Minder ongevallen betekent minder files. Ook een goede afhandeling van ongevallen is een belangrijk element. Er is al het FAST-programma (FAST: files aanpakken door snelle tussenkomst), waarbij takeldiensten snel ter plaatse kunnen raken. In sommige provincies is er een FAST+-programma actief. Dat moet worden uitgebreid naar alle provincies. Bovendien moet onderzocht worden of een uitbreiding naar de gewestwegen mogelijk is.

1.14. Conclusie

De indieners van deze conceptnota zijn ervan overtuigd dat investeringen van de Vlaamse Regering in onze mobiliteitsinfrastructuur nodig blijven. Ze zijn er tegelijk van overtuigd dat investeringen in infrastructuur alleen niet voldoende zijn. Er is een onderbouwde visie op de mobiliteit nodig om een gedragsverandering te realiseren naar een meer duurzame mobiliteit met meer fietsen, meer openbaar vervoer, meer deelsystemen en meer duurzaam goederenvervoer.

2. Bespreking

Marino Keulen stelt de vraag hoe het verder moet na de conceptnota. Hij vindt het een interessante inventaris van wat al is gebeurd of waarover al gesproken is in de commissie.

Hij heeft uit de praktijk geleerd dat men maar overschakelt naar goederenvervoer per spoor als het gaat over verplaatsingen van meer dan 900 kilometer. Wat de kilometerheffing betreft, verwijst hij naar de bespreking van de vragen om uitleg hierover (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2017-18, nr. 2059 en 2060).

Wat hij aan de conceptnota goed vindt, is dat het gaat om een en-en-verhaal: er zal gewerkt moeten worden aan de weginfrastructuur (spitsstroken, ringwegen enzovoort), een performant vraaggestuurd openbaar vervoer en de responsabilisering van de weggebruikers door bijvoorbeeld toepassing van het STOP-principe (zie *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2017-18, nr. 2154) (STOP: eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer).

Lies JANS,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever