



Vlaams
Parlement

ingediend op **1989** (2018-2019) – Nr. 1
25 mei 2019 (2018-2019)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Mathias De Clercq en Annick De Ridder

over de stand van zaken
van het Mobiliteitsplan Vlaanderen

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.

INHOUD

1. Inleiding door minister Ben Weyts	4
2. Uiteenzetting door Filip Boelaert.....	5
2.1. Processtappen vorige legislatuur.....	5
2.2. Krachtlijnen MORA-advies	5
2.3. Gewijzigde beleidsaccenten huidige legislatuur	5
2.4. Doorlopen processtappen tijdens deze legislatuur	6
2.5. Krachtlijnen Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	7
Gebruikte afkortingen.....	20
Bijlage: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare werken hield op 11 januari 2018 een gedachtewisseling over de stand van zaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, gaf een inleiding. Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, stelde de stand van zaken voor. Hij gebruikte hiervoor een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

Het was de intentie van de commissie om op een later tijdstip verder met de minister en de secretaris-generaal van gedachten te wisselen, wat echter niet is gebeurd (zie tussenkomsten na de inleiding door minister Ben Weyts).

1. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* legt uit dat hij concrete mobiliteitsprojecten wil uitwerken, die focussen op de reistijden, de belangrijke trajecten, de bereikbaarheid van kernlocaties voor het woon-werkverkeer en de connectiviteit.

Dat vergt natuurlijk middelen. Daarom stijgen de investeringsbudgetten voor de periode 2017-2019 naar recordhoogten, voor alle vormen van vervoer. Het gaat om een totaalbedrag van 5,8 miljard euro. De investeringen in Oosterweel en in de ring rond Brussel zijn hierin niet vervat. Die beide tracés zijn verantwoordelijk voor 52 procent van de verloren file-uren. De minister wil ook concrete beleidsvraagstukken aanpakken zoals basisbereikbaarheid, fietsbeleid, verkeersveiligheid, kilometerheffing en multimodaal logistiek beleid. Hij wil tegemoetkomen aan expliciete maatschappelijke vragen naar een beter openbaar vervoer, een vlotter verkeer, meer alternatieven voor de wagen en een betere verkeersveiligheid. Hij gaat altijd uit van de combinatie van mobiliteit en leefbaarheid. De ruimte is beperkt. Daarom moet men zich slim organiseren en de middelen voor infrastructuur en ruimte optimaal benutten. Het is ook belangrijk om de netwerken te verknopen, vanuit een logica van combimobiliteit.

Voor de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is het Departement MOW aan de slag gegaan met een advies van de MORA 'Missie en visie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen' van 2012 en met de aanbevelingen van het Vlaams Parlement. Hijzelf heeft ook als voorwaarde meegegeven dat dit plan niet alleen de bestaande beleidsinzichten moest consolideren, maar dat het ook een blauwdruk moest zijn voor investeringen en beleidsinitiatieven in de toekomst. Het Mobiliteitsplan moet verder gaan dan de abstracte doelstellingen, het moet ook proberen om concrete maatregelen voorop te stellen. Het moet vooral vertrouwen en perspectief creëren. Dat is ook de bedoeling van de investeringsbudgetten, van het Oosterweelproject en van de werken aan de Brusselse ring.

Zo is er, in samenwerking met de MORA, een uitgebreide lijst van maatregelen tot stand gekomen, die de doelstellingen en de ambities van het Mobiliteitsplan moeten realiseren. Filip Boelaert geeft een stand van zaken, met een overzicht van die maatregelen. Het is vooral de bedoeling dat de parlementsleden hierover kunnen reflecteren, en dat men de teksten kan finaliseren op basis van hun suggesties, aanbevelingen en correcties.

Joris Vandenbroucke wil graag reflecteren op die stand van zaken. De informatiebundel heeft hij echter amper twee uur voor de vergadering in handen gekregen. Op dit ogenblik is hij dus niet in staat om hierover een grondige discussie te voeren. Daarom stelt voor om vandaag naar de toelichting te luisteren en om op een later moment van gedachten te wisselen.

Dirk de Kort, waarnemend voorzitter, deelt mee dat de commissievoorzitter, die zich heeft laten verontschuldigen voor de vergadering, dit wou voorstellen.

Björn Rzoska sluit zich aan bij dat voorstel. Op 21 december 2017 kregen de commissieleden de belofte dat ze de documenten nog vóór het kerstreces zouden ontvangen. Dat is echter niet gelukt.

Annick De Ridder suggereert om ook de MORA uit te nodigen voor de volgende gedachtewisseling. Ze gaat akkoord om tijdens deze vergadering alleen de toelichting te houden.

2. Uiteenzetting door Filip Boelaert

Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, geeft een stand van zaken van het MPV. Eerst zal hij ingaan op de stappen die in de vorige regeerperiode 2009-2014 al werden gezet en vervolgens op de krachtlijnen van het MORA-advies. Daarna zal hij focussen op een aantal gewijzigde beleidsaccenten en maatregelen in deze regeerperiode. Tot slot zal hij stilstaan bij de krachtlijnen van het MPV zelf.

2.1. Processtappen vorige legislatuur

Eind november 2013, in de vorige regeerperiode dus, werd het MPV voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering. Van november 2013 tot januari 2014 was er dan een periode van openbaar onderzoek. In elke provincie werden er toelichtingen gegeven en besprekingen gehouden. Ongeveer vijfhonderd adviezen van burgers op het toenmalige ontwerp Mobiliteitsplan werden verwerkt. Tegen februari 2014 werden die, samen met de adviezen van de Minaraad en van de SARO, verwerkt in een advies van de MORA. Daarover werd er op 13 maart 2014 een toelichting gegeven in het Vlaams Parlement (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2522/1).

2.2. Krachtlijnen MORA-advies

Wat zijn de krachtlijnen van het MORA-advies? Het MPV moet fungeren als beleidskader voor een transitieproces naar een duurzame mobiliteit. Het moet duidelijke en realistische keuzes bevatten, wat in de vorige versie niet het geval was. Het plan moet ook goed afgestemd zijn met andere beleidsdomeinen en -niveaus, vooral met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en met de doelstellingen van het Pact 2020.

De MORA formuleert ook een aantal aanbevelingen. Het MPV zou ten eerste een actieplan moeten bevatten voor de bereikbaarheid van de economische poorten. Voor een aantal prioritaire projecten zou er een timing moeten worden opgesteld, met processen en middelen. Ten tweede moet de reiziger centraal staan in het openbaar vervoer. Er is nood aan een efficiënt en inclusief openbaarvervoerssysteem, dat gewapend is tegen toekomstige uitdagingen. Ten derde, de doelstellingen rond verkeersveiligheid zijn prima, namelijk nul doden tegen 2050. De instrumenten om hiervoor de vinger aan de pols te houden zijn echter nog niet opgenomen in het MPV. De milieu-uitdagingen moeten ten vierde correct in kaart worden gebracht. Met het oog op het maatschappelijke debat moet men inzetten op kritische omgevingsfactoren zoals de werkelijke kosten en baten van vervoer. Het MPV moet een hefboom kunnen zijn om mobiliteit mee te laten doorwegen in ruimtelijke beslissingen en in transitietrajecten rond brandstofgebruik. Tot slot is er nood aan een innovatieve en integrale aanpak van het beleid, die ook aandacht heeft voor de logistieke sector en voor omgevingsfactoren. Daarvoor zou men inspiratie kunnen zoeken in goede buitenlandse voorbeelden.

2.3. Gewijzigde beleidsaccenten huidige legislatuur

In deze regeerperiode werden er een aantal beleidsaccenten gewijzigd. Het Vlaams Parlement vroeg in een motie om het MPV af te stemmen op de nieuwe

mobilitéitsvisie (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 152/4). Het regeerakkoord legt de nadruk op investeringen in mobiliteit en openbare werken. De kilometerheffing zou worden ingevoerd voor vrachtwagens en onderzocht voor personenwagens. Er zou een verkeersveiligheidsplan worden opgesteld voor een slachtoffervrij vervoerssysteem. Het accent zou verlegd worden van de basismobiliteit naar de basisbereikbaarheid. Tot slot zou het mobiliteitsplan worden afgestemd op het klimaatbeleid en op het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het MPV moet het lange-termijnkader zijn om deze accenten en acties mogelijk te maken. Ondertussen werd er op het terrein al actie ondernomen. De meeste van de genoemde plannen zijn ondertussen al opgesteld of zelfs al toegelicht in de commissie.

De beleidsnota en de beleidsbrieven MOW benadrukken: de uitrol van de basisbereikbaarheid binnen de vervoersregio's; de uitbouw van een optimale combimobiliteit, wat betekent dat men de combinatie van vervoersmodi zo gemakkelijk mogelijk moet maken; een beleid dat netwerken verknoopt en knooppunten uitbouwt; een geïntegreerde aanpak van mobiliteitsproblemen via vervoersregio's; en een multimodaal vervoersbeleid dat inzet op de modal, mental en time shift om het goederenvervoer te verduurzamen.

Intussen is er al een projectbureau Spoorinvest opgericht dat de implementatie van de Vlaamse spoorstrategie moet ondersteunen. Men werkt aan een multimodaal Vlaams vervoersbeleid, met een geïntegreerd investeringsplan, met investeringen in de hoofdinfrastructuur en in de vervoersregio's. Het Fietsbeleidsplan wordt opgehangen aan drie wielerveden: fietsbeleid, fietsinfrastructuur en fietscultuur. Ook dat werd al toegelicht in de commissie (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 37/2).

Er werd ook al gewerkt aan de afstemming op andere beleidsdomeinen en -plannen. In het Vlaams klimaat- en energiepact van 1 december 2016 heeft de Vlaamse Regering zich geëngageerd om tegen begin 2018 een Vlaams Klimaatvisie op te stellen voor 2050 en tegen eind 2018 een Vlaams Klimaat- en Energieplan tot 2030, op basis van de Europese klimaatdoelstellingen van het Parijs-Akkoord van 2015. Het Vlaamse plan maakt deel uit van het Nationaal Klimaat- en Energieplan 2021-2030 dat opgemaakt moet worden. Er wordt ook een Witboek Ruimte Vlaanderen opgesteld. Het regeerakkoord benadrukt het belang van een goede afstemming tussen het Mobiliteitsplan, het klimaatbeleid en het ruimtelijk beleid. Deze bekommernis komt ook terug in het MORA-advies en in de besprekingen van het Vlaams Parlement.

2.4. Doorlopen processtappen tijdens deze legislatuur

In oktober en november 2015 werden een aantal workshops georganiseerd, met experts op de verschillende domeinen van het Mobiliteitsplan. Met hen werden de strategische doelstellingen van het Mobiliteitsplan gescreend. Zij konden zich ook uitspreken over de manier waarop die doelstellingen kunnen worden gerealiseerd. Deze workshops kwamen tot de volgende conclusies. Ten eerste dat men selectief moet zijn in het kiezen van doelen, zodat beleidsaccenten duidelijker worden. Ten tweede dat men afgeleide doelen zou moeten vermijden, omdat die geen beleidsmatige meerwaarde hebben en kunnen leiden tot inconsistenties. Ten slotte dat men duidelijke en realistische prioriteiten zou moeten leggen tegen 2030. De experts formuleerden ook een aantal relevante subdoelstellingen om die strategische doelstellingen te bereiken: rond de mobiliteitsontwikkeling, rond het vervoersaanbod en de vervoersdiensten, rond het niveau van netwerken en de voertuigparken, en rond gedragsverandering, te realiseren door te verleiden, te motiveren en te prikkelen.

Op de planningscommissie, die vastgesteld is bij een besluit van de Vlaamse Regering, werd de tekst bijgesteld. De nieuwe tekst werd begin 2017 voorgelegd aan

een stakeholdersoverleg in samenwerking met de MORA. Daarbij waren onder meer burgerbewegingen en bedrijvenorganisaties aanwezig. De eerste dag, 25 april 2017, werd gebruikt voor de discussie over het niveau en de oriëntatie van de verschillende doelstellingen. De tweede dag, 16 mei 2017, werd er gediscussieerd over de relevante maatregelen. Die tweedaagse heeft heel wat feedback opgeleverd.

Het stakeholdersoverleg kwam tot de conclusie dat het belangrijk is om een positief en wervend verhaal te brengen dat uitnodigt om mee te werken. Het moet ook een leesbaar verhaal zijn, zonder al te veel vakjargon. Er is nood aan een goede afstemming tussen het BRV en het Klimaatbeleidsplan. Er is nood aan ambitieuze, maar realistische doelstellingen die SMART geformuleerd zijn: specifiek, meetbaar, actueel, relevant en tijdsgebonden. Er moet een duidelijke link zijn tussen de doelen en de maatregelen zodat de haalbaarheid van de ambities kan blijken. Het is vooral belangrijk om een goede monitoring te organiseren. Men mag niet alles vastleggen voor een periode van tien jaar en meer: men moet de nodige ruimte laten voor de verdere uitrol van maatregelen of voor een tussentijdse bijsturing op basis van de monitoring. Bij dit alles moet men focussen op wat er moet gebeuren en niet op hoe het moet gebeuren. Men moet nog meer inspelen op innovatie, zonder hiervan mirakels te verwachten.

Tijdens de tweede dag van het overleg bleken er heel wat tegengestelde meningen te zijn. Het en-enverhaal werd soms te eenzijdig benaderd als investeren in auto-infrastructuur én openbaar vervoer. In feite moet het ook gaan over investeren in leefbaarheid en in de verschillende modi, zoals publieke en private maatregelen en in zowel sensibiliseren als sturen. Sommigen pleitten voor resolute keuzes, terwijl anderen vonden dat men moest doorgaan op het en-enverhaal in zijn verschillende facetten. Na de eerste dag werd er een berekening gemaakt voor een aantal maatregelen. Dat heeft geleid tot de discussie over het ambitieniveau. Voor sommige stakeholders gingen de doelstellingen niet ver genoeg, voor anderen waren ze al te ambitieus.

2.5. Krachtlijnen Mobiliteitsplan Vlaanderen

De krachtlijnen van het Mobiliteitsplan zijn kort samen te vatten. De missie van het mobiliteitsplan luidt: "Investeren in een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteits- en logistiek systeem.". De betekenis van deze missie wordt verduidelijkt in een visietekst die voortbouwt op de mobiliteitsvisie van de lange-termijnstrategie voor Vlaanderen 2050 die in maart 2016 werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering en die rekening houdt met de aanbevelingen van het Vlaams Parlement en van de MORA. Deze visietekst bevat de volgende kernbegrippen. Ten eerste, een doorgedreven verknoping binnen een performant functionerend multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem, gekenmerkt door goede basisbereikbaarheid, combimobiliteit en een goed werkend synchromodaal systeem. Ook hier is er dus aandacht voor het personenvervoer én voor het goederenvervoer. Ten tweede, een slachtoffervrij vervoerssysteem op basis van de ambities uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan, met zijn focus op kwetsbare verkeersdeelnemers. Ondertussen geeft een Vlaams verkeersveiligheidssysteem al voor een stuk invulling aan de discussie die op een hoger niveau worden opgenomen in het MPV. Ten derde moet men inzetten op slimme steden en slimme regio's met attractieve collectieve systemen, comfortabele en veilige fietsroutes, netwerken van trage wegen en een duurzame, efficiënte en economisch rendabele stedelijke logistiek. Hierbij wordt ook ingezet op het gebruik van zero-emissievoertuigen. Zo kan men mobiliteit en logistiek verzoenen met leefbaarheid. Ten vierde is er het streven naar gedragsverandering bij reizigers, verladers en ondernemingen voor een meer efficiënt en duurzaam verplaatsingsgedrag en een veilig rijgedrag. Dat moet de ruimtelijke organisatie van Vlaanderen ondersteunen. Ten vijfde moet men sterker inzetten op innovaties en op de game changers. Daarbij denkt hij aan MaaS en LaaS. Ten

zesde moet men werken aan een slagkrachtige overheid voor een goede monitoring en evaluatie.

Dat heeft geleid tot negen beleidsdoelstellingen op korte termijn, meer bepaald voor het jaar 2030: een uitstekende bereikbaarheid; een slachtoffervrij vervoerssysteem; een grotere leefbaarheid en minder schade aan natuur en milieu; een duurzaam, veilig en efficiënt verplaatsings- en vervoersgedrag; een goede combimobiliteit en synchromodaliteit; een vraaggerichte basisbereikbaarheid; toekomstbestendige netwerken; geresponsabiliseerde gebruikers; en milieuvriendelijke en veilige vervoersmiddelen.

De doelstellingen worden waar mogelijk SMART geformuleerd, overeenkomstig het advies van de MORA. Dat betekent niet altijd dat ze ook numeriek geformuleerd worden. In de mate van het mogelijke zullen de doelstellingen verder aangescherpt worden in het kader van de monitoring. Ook op het niveau van de vervoersregio's zullen bepaalde doelstellingen scherper gesteld moeten worden.

Filip Boelaert overloopt de verschillende doelstellingen.

2.5.1. *Negen doelstellingen*

– Doelstelling 1: Uitstekende bereikbaarheid

De bekommernis om een goede bereikbaarheid is terug te vinden in de resolutie van het Vlaams Parlement (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-2012, nr. 1601/5) en in het advies van de MORA. Die doelstelling situeert zich op verschillende niveaus. Het gaat over internationale, metropolitane en regionale logistieke knooppunten. Er is nood aan een goede connectiviteit van Vlaanderen met de buurlanden en met de rest van de wereld. Vlaanderen moet aansluiten bij het Europese TEN-netwerk. Dat moet zorgen voor snelle en betrouwbare reis- en transporttijden en voor een hoog comfortniveau. Veel verplaatsingen spelen zich echter af op het lokale niveau. Daarom wordt er ook gestreefd naar een duurzame bereikbaarheid binnen de verschillende vervoersregio's. In 2030 moet meer dan de helft van de bevolking wonen op goed bereikbare locaties. Dat is een stijging met vijf procent ten opzichte van 2013. Meer dan zestig procent van de tewerkstellingsplaatsen moet liggen op goed bereikbare locaties. Ook dat is een stijging met vijf procent ten aanzien van 2013. Het aantal belangrijke maatschappelijke functies dat voor iedereen op een vlotte en veilige manier bereikbaar is met duurzame vervoersmiddelen of een combinatie ervan, moet toenemen. Ten slotte moeten de logistieke stromen op een duurzame manier georganiseerd worden, met aandacht voor een goed evenwicht tussen economie, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

– Doelstelling 2: Slachtoffervrij vervoerssysteem

Ook de doelstelling rond een slachtoffervrij transportsysteem komt voor in de resolutie van het Vlaams Parlement. De MORA stelt in zijn advies dat de verkeersveiligheidsdoelstellingen 2030 uitstekend zijn, maar dat ze verder geconcretiseerd moeten worden. Daarom werden de volgende concretisering opgenomen: maximaal 133 doden en 1000 zwaargewonden tegen 2030; waaronder maximaal 540 doden en zwaargewonden bij de kwetsbare verkeersdeelnemers, wat neerkomt op een daling met 74 procent ten opzichte van 2010; maximaal 80 doden en zwaargewonden bij de jonge autobestuurders, wat neerkomt op een daling met 68 procent ten opzichte van 2010; en een halvering van het aantal lichtgewonden ten opzichte van 2010. Om tegen 2050 tot een slachtoffervrij transportsysteem te komen, zal men deze trend uit het verleden moeten voortzetten. Dat is een heel grote uitdaging. Daarom voorziet het Vlaams Verkeersveiligheidsplan in de oprichting van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Men moet echter beseffen dat de gemakkelijke winsten in het begin gerealiseerd worden. De huidige maatregelen

zullen tot een minder snelle afname leiden. Men zal dus nog heel wat maatregelen moeten nemen. Daarom heeft het nieuwe ontwerp van Mobiliteitsplan daaraan een aparte doelstelling gewijd.

– Doelstelling 3: Grotere leefbaarheid en minder schade aan natuur en milieu

De derde doelstelling is een grotere leefbaarheid en minder schade aan natuur en milieu. De MORA vraagt in zijn advies dat het mobiliteitsplan zou bijdragen tot het behalen van de klimaatdoelstellingen en de luchtkwaliteitsdoelstellingen. Tegen 2030 zouden de CO₂-emissies door transport met minstens 21 procent moeten dalen ten opzichte van 2005. Dat is een ambitieuze doelstelling, want het verkeer neemt nog toe. De gezondheidssimpact van verkeersemisies langs hoofdwegen en in stedelijke gebieden zou ook moeten halveren ten opzichte van 2005. Meer concreet zouden de emissies van fijn stof ten opzichte van 2005 moeten dalen met 79 procent en die van stikstofdioxide met 78 procent. Dat zijn de doelstellingen van de NEC-richtlijn. Er zou ook een daling moeten zijn van het aantal mensen dat blootgesteld is aan een geluidsniveau van minder dan 70 dB voor het wegverkeer en minder dan 73 dB voor het treinverkeer. Ook dit is gebaseerd op een Europese richtlijn. De doelstellingen rond het verminderen van de broeikasgassen kunnen nog aangescherpt worden bij de opmaak van het Klimaatactieplan 2021-2030.

– Doelstelling 4: Duurzaam, veilig en efficiënt verplaatsings- en vervoersgedrag

De vierde doelstelling betreft een duurzaam, veilig en efficiënt verplaatsings- en vervoersgedrag. Om een goede bereikbaarheid te realiseren, met minder verkeersslachtoffers en minder schade aan natuur en milieu, moet men streven naar een andere manier van verplaatsen en vervoeren. In de discussie over het vorige ontwerp van Mobiliteitsplan wees het Vlaams Parlement al op de noodzaak om de modale verdeling aan te sturen. Binnen het stakeholderoverleg werd voorgesteld om geen generieke doelstellingen te formuleren voor een modal shift op Vlaams niveau, maar om te kijken naar segmenten waar men op een realistische manier kan sturen. Daarom ligt de focus op het verduurzamen van het woon-werkverkeer en van de verplaatsingen binnen grootstedelijke gebieden. Dat is ook nodig voor het behalen van de luchtkwaliteitsdoelstellingen. Voor het goederenvervoer ligt de focus op de aan- en afvoer van goederen, op de stromen over langere afstand in het kader van het Europees beleid. Binnen die doelstelling hebben ook de havens een belangrijke rol te spelen. Het aandeel van de duurzame modi in het woon-werkverkeer zou minstens 40 procent moeten bedragen, en in verstedelijkte gebieden minstens 50 procent. 6,3 miljard ton/km zou moeten verschuiven naar spoor en binnenvaart. Ook op dat vlak lopen er al concrete initiatieven. Een vermindering van het ongevalsrisico is nodig om de doelstellingen op het vlak van veiligheid te halen en om een betere doorstroming te realiseren op het hoofdwegennet. Daarom moet men naar een halvering van het aantal letselongevallen op het wegennet.

– Doelstelling 5: Goede combimobiliteit en synchromodaliteit

De vijfde doelstelling is een goede combimobiliteit en synchromodaliteit. De combimobiliteit wordt als een van de speerpunten opgenomen in het Mobiliteitsplan, conform de motie van het Vlaams Parlement. Er worden doelen geformuleerd voor de hardware en voor de software. Tegen 2030 streeft men naar goed ingerichte en multimodaal ontsloten knooppunten die het gecombineerd gebruik van de verschillende vervoersmiddelen bevorderen en resulteren in een toename van het aantal gebruikers. Zo worden ook de condities gecreëerd voor een zuinig ruimtegebruik. Dat moet bijdragen tot het behalen van de ruimtelijke doelstelling om het bijkomende gemiddelde ruimtebeslag tegen 2040 terug te dringen tot nul hectare. Een belangrijk element bij het realiseren van de combimobiliteit is de up-to-date reis-informatie over het bestaande aanbod. Dat moet de reiziger ondersteunen bij zijn

keuze voor het meest geschikte vervoersmiddel. Er zijn ook transparante betaal-systemen nodig om het gecombineerde gebruik van de verschillende modi in de verplaatsingsketen vlot te kunnen realiseren.

Een goede synchromodaliteit voor het goederenvervoer vergt goed verknoopte netwerken. Tegen 2030 moet in het goederenvervoer een kostenefficiënte overslag tussen de verschillende modi mogelijk worden, door geïntegreerde informatie, afstemming van administratieve procedures, reserveringsystemen en geharmoniseerde laadeenheden. In de verschillende zeehavens zal het gebruik van duurzame modi worden aangemoedigd. In de verschillende zeehavens moet het aandeel van deze modi tegen 2030 met 5 tot 10 procent toenemen.

– Doelstelling 6: Vraaggerichte basisbereikbaarheid

Doelstelling zes betreft een vraaggerichte basisbereikbaarheid. Dat is een van de nieuwe speerpunten in het MPV. Dat sluit aan bij het advies van de MORA en bij de resolutie van het Vlaams Parlement. Tegen 2030 wil men de basisbereikbaarheid realiseren met een vraaggestuurd openbaar vervoer, met een hogere gebruikerskwaliteit binnen de verschillende collectieve systemen. Het juiste voertuig, met de juiste capaciteit, wordt ingezet op de juiste plaats en op het juiste moment. De capaciteit van de collectieve vervoerssystemen wordt afgestemd op de verwachte toegenomen gebruikersvraag. In vergelijking met 2013 verwacht men tegen 2030 een stijging met 63 procent voor bus, tram en metro en met 45 procent voor de trein. De collectieve systemen moeten ook stipter rijden. Voor de treinen geldt een stiptheid van 95 procent, zonder neutralisatie. Voor de bussen en de trams van het kernnet geldt een stiptheid van minstens 80 procent, wat onder meer een optimale doorstroming vergt. Voor de reistijd van deur tot deur moet een verbetering met minstens 20 procent gerealiseerd worden, en dit door een grotere ruimtelijke nabijheid, frequentieverhogingen, een verbeterde stiptheid, goede aansluitingen en verbeterde overstapmogelijkheden. Er wordt ook een transparant ticket- en tarief-systeem opgezet dat het overstappen binnen het gelaagde vervoersnet gemakkelijk en vlot moeten laten verlopen. Sociaal gecorrigeerde tarieven garanderen hierbij de betaalbaarheid voor inkomenszwakke groepen.

In haar motie bij de beleidsnota 2014-2019 vroeg het Vlaams Parlement naar een duurzame verhoging van de kostendekkingsgraad van de basisbereikbaarheid, en dat tot een niveau dat vergelijkbaar is met andere landen en regio's. Daarom drong het parlement aan op een robuust en kostenefficiënt basisnetwerk, aangevuld met betaalbare en toegankelijke alternatieve vormen van vervoer in gebieden waar de vraag naar openbaar vervoer minder geconcentreerd is. Deze bekommernissen worden meegenomen in een aantal doelstellingen van het MPV. Men wil de collectieve systemen gericht versterken door ze in te zetten voor het opvangen van grotere vervoersstromen. Samen met een ruimtelijke organisatie die het gebruik van collectieve systemen ondersteunt, moet dat leiden tot een verhoging van de kostendekkingsgraad.

– Doelstelling 7: Toekomstbestendige netwerken

Doelstelling zeven is het realiseren van toekomstbestendige netwerken. Een goede multimodale bereikbaarheid van de internationale, metropolitane en regionale knooppunten vereist robuuste netwerken, met een lagere storingsgevoeligheid. Dat vergt gerichte investeringen in de hoofdwegen, de waterwegen, de spoorwegen, de fietssnelwegen en de datanetwerken.

Tegen 2020 zal er gefocust worden op het autosnelwegennet, als onderdeel van het hoofdwegennet. Het is de bedoeling om de structurele files nagenoeg volledig weg te werken. Daartoe moet de verzadigingsgraad beperkt worden tot 80 procent. Als men daarboven gaat, neemt de storingsgevoeligheid namelijk dramatisch toe.

Ook het aantal hinderincidenten moet een substantiële daling kennen. Mede door het beheersen van de groei van het gemotoriseerde verkeer moet het aantal verliesuren gehalveerd worden. Op het waterwegennet moet het aantal uren stremming ten gevolge van technische defecten minder dan 1 procent van het totale aantal bedieningsuren bedragen. Voor minstens 90 procent van de schepen mag de wachttijd aan de sluizen niet groter zijn dan de cyclustijd van de sluis. De hoofdvaarassen die deel uitmaken van het Europese TEN-T-kernnetwerk moeten tegen 2030 minstens voldoen aan de minimumcriteria voor deze netwerken. Op het spoorwegennet moet het aantal uren stremming als gevolg van incidenten, technische defecten en onderhoud minder dan 1 procent van het aantal bedieningsuren bedragen. Dat is een ambitieuze doelstelling. Op de Europese goederencorridors mag maximaal 10 procent van de goederentreinen een afwijking hebben die groter is dan 30 minuten van het geplande tijdstip van aankomst. Dat is ook gelinkt aan Europese kwaliteitscriteria. De goederencorridors per spoor voldoen aan de criteria opgenomen in Europese richtlijnen. Fietssnelwegen moeten zorgen voor snelle, veilige en directe verbindingen tussen stedelijke kernen, tewerkstellingspolen en de belangrijke knopen van het openbaar vervoer. Datanetwerken zijn essentieel om mee vorm te geven aan de gewenste digitale mobiliteit en logistiek.

Binnen de vervoersregio's worden er drie accenten gelegd die ook terug te vinden zijn in de motie van het Vlaams Parlement, en voor wat de uitbouw van de fietsnetwerken betreft, ook in het Fietsbeleidsplan. De belangrijkste accenten uit het Fietsbeleidsplan worden, conform de resolutie van het Vlaams Parlement, meegenomen in het Mobiliteitsplan. Tegen 2030 moeten er aantrekkelijke fiets- en voetgangersnetwerken uitgewerkt worden, uitgerust met de nodige fietsvoorzieningen. Deze netwerken moeten dus samenhangend, veilig, comfortabel en direct zijn en een hoge belevingswaarde hebben. Dergelijke netwerken dragen bij tot een veilige en actieve mobiliteit. De directe fietsverbindingen en de samenhang van de netwerken zullen, samen het toenemend gebruik van elektrische fietsen, bijdragen tot een hogere aantrekkelijkheid van de fiets als vervoersmiddel. Voor de stedelijke verbindingssassen wordt er gestreefd naar een vlotte en veilige afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer, dat in omvang sterk is afgenomen. Op de hoofdassen van het kernnet en het aanvullend net primeert de doorstroming van het openbaar vervoer.

– Doelstelling 8: Geresponsabiliseerde gebruikers

De achtste doelstelling is het streven naar geresponsabiliseerde gebruikers. Hieraan wordt veel belang gehecht in de resolutie van het Vlaams Parlement, in het stakeholdersoverleg en in het overleg met de experts. Het accent ligt op het verplaatsingsgedrag, op de manier om goederen te vervoeren en op het rijgedrag, nodig om de doelstellingen inzake verkeersveiligheid te halen. Dat vergt een mental shift bij de gebruiker. Goederen worden modusneutraal aangeboden. Het belang dat burgers hechten aan actieve en duurzame mobiliteit moet toenemen tegen 2030. Het risicogedrag van bestuurders moet verminderen. Dat moet resulteren in een substantiële daling van het aantal overtredingen op alcohol, drugs, overdreven snelheid, gsm-gebruik en gordeldracht. Deze doelstelling is opgenomen in het Mobiliteitsplan, maar ondertussen maakt het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid daar al werk van.

– Doelstelling 9: Milieuvriendelijke en veilige vervoersmiddelen

De negende en laatste doelstelling betreft milieuvriendelijke en veilige vervoersmiddelen. De MORA vindt het belangrijk om de mobiliteitsdoelstellingen te verzoenen met de milieu- en gezondheidsdoelstellingen. Dat betekent dat men niet alleen het verplaatsings- en vervoersgedrag moet aansturen, maar dat men ook het voertuigenpark verder moet vergroenen in de richting van zero-emissievoertuigen. Deze bekommernis kwam ook aan bod tijdens de workshops met experts en in

de Klimaatresolutie van het Vlaams Parlement van 2016 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 992/2). Het MPV stelt dat in 2030 de helft van de nieuw verkochte personenwagens en 25 procent van de nieuw aangekochte bussen emissievrij zouden moeten zijn. Voor het openbaar vervoer zouden alleen nog bussen worden aangekocht met een alternatieve aandrijving, waarvan 60 procent zero-emissie en 40 procent hybride. Bij de nieuw aangekochte vrachtwagens zou het aandeel dieselloortuigen moeten dalen tot 65 procent en zou het aandeel zero-emissievoertuigen minstens 5 procent moeten bedragen. Bij de nieuw aangekochte lichte vrachtwagens en bestelwagens mag het aandeel dieselloortuigen nog slechts 20 procent bedragen en moet het aandeel zero-emissievoertuigen toenemen tot 30 procent. Ook deze doelstellingen kunnen nog bijgesteld worden in het kader van het klimaatbeleidsplan 2021-2030.

Om het effect op de leefbaarheid te maximaliseren, moeten deze zero-emissievoertuigen op korte termijn ingezet worden op de meest kwetsbare locaties vanuit het oogpunt van de volksgezondheid. In lijn met het Europese beleid wordt het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen gehalveerd in de stedelijke centra en wordt de stadsdistributie grotendeels CO₂-vrij. Voor het collectieve vervoer worden er binnen de stadscentra alleen nog zero-emissievoertuigen ingezet.

2.5.2. *Vijf pijlers*

De negen strategische doelstellingen zijn, via vijf verschillende pijlers, omgezet in 45 concrete strategische projecten. De pijlers van het actieplan zijn: slimme, robuuste, veilige en milieuvriendelijke netwerken; een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem; werk maken van gedragsverandering; inzetten op innovatie en ten slotte samenwerking tussen bestuursniveaus en beleidssectoren.

- Pijler 1: Slimme, robuuste, veilige, toegankelijke en milieuvriendelijke netwerken

De eerste pijler zijn slimme, robuuste, veilige en milieuvriendelijke netwerken. Binnen die pijler zijn er drie aandachtspunten: veerkrachtige netwerken, intrinsiek veilige netwerken en hogere ruimtelijke en milieukwaliteit. Dat heeft geleid tot een aantal strategische projecten.

Een eerste project binnen het aandachtspunt van de veerkrachtige netwerken betreft de hiërarchische categorisering van netwerken. Dat betekent dat de netwerken worden ingedeeld in verschillende lagen of categorieën die optimaal op elkaar afgestemd zijn en waarbij elke categorie een eigen rol heeft. Op die manier kunnen de verschillende netwerken worden ingericht en onderhouden volgens de vereisten die daaraan gekoppeld zijn. Bij de verdere uitrol van deze actie zullen het secundaire en het primaire wegennet beter op elkaar afgestemd worden, conform de bekommernis van het Vlaams Parlement.

Een tweede strategisch project is de optimalisatie van de hoofdinfrastructuur. Daarbij gaat het over wegen, waterwegen, spoorwegen, fietssnelwegen en datainfrastructuur. De bijhorende kunstwerken moeten over de nodige capaciteit beschikken om de beoogde vervoersvraag te faciliteren. Nieuwe vervoerssystemen worden op een veilige manier ingepast. De netwerken worden ingepast in de Europese TEN-T-netwerken en aangepast aan de veranderende klimatologische omstandigheden en aan de omgeving waarbinnen ze functioneren. Dat is conform de aanbeveling van het Vlaams Parlement om investeringen maximaal te richten op de congestiegevoelige regio's.

Een derde strategisch project maakt werk van samenhangende, snelle, veilige en comfortabele fiets- en voetgangersnetwerken. In samenwerking met de lokale besturen – via de vervoersregio's – en de provincies, en in lijn met het Vlaams

Fietsbeleidsplan, wordt er ingezet op de verdere realisatie van het Bovenlokaal Fietsroutenetwerk (BFF). Deze netwerken worden ingericht conform de kwaliteitscriteria. Er worden veilige en comfortabele voetgangersnetwerken en netwerken van trage wegen uitgebouwd en onderhouden. Dat moet resulteren in samenhangende netwerken met een hoge belevingswaarde, die de gebruiker veiligheid en comfort bieden. Waar mogelijk worden deze netwerken gekoppeld aan blauwe en groene netwerken. Het belang van goede en veilige fietsinfrastructuur is terug te vinden in de diverse aanbevelingen van het Vlaams Parlement, in het stakeholderoverleg en in verschillende adviezen.

Strategisch project 4 betreft het duurzaam onderhouden en verbeteren van netwerken, kunstwerken, knooppunten en vervoersmiddelen. Goed onderhoud is immers essentieel om de toekomstige vervoersvraag mogelijk te maken.

Een tweede aandachtspunt binnen de eerste pijler zijn de intrinsiek veilige netwerken. Strategisch project 5 streeft naar leesbare en vergevingsgezinde netwerken en een herkenbare omgeving. De inrichting van de netwerken conform hun categorie is belangrijk om een gewenst verkeersgedrag te realiseren en om fouten zo veel mogelijk te voorkomen. Een vergevingsgezinde inrichting van de infrastructuur moet ervoor zorgen dat de fysieke gevolgen van de gemaakte fouten beperkt blijven.

Strategisch project 6 werkt aan subjectief veilige en sociaal veilige netwerken. Om dat te realiseren moet men grote verschillen tussen de verkeersdeelnemers inzake snelheid, richting en massa proberen te voorkomen. Waar dat niet mogelijk is moet men de verschillende groepen verkeersdeelnemers van elkaar proberen te scheiden via een herinrichting. Als dat niet mogelijk is, moet men de snelheden zo laag mogelijk houden, zodat een eventueel ongeval voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zonder ernstig letsel kan blijven. Men moet ook de nodige aandacht besteden aan sociale veiligheid op de voertuigen en in de knooppunten.

Strategisch project 7 maakt werk van inclusief toegankelijke netwerken. Het is de bedoeling om de toegankelijkheid van de collectieve systemen te verbeteren, samen met alle betrokken actoren. De betaalbaarheid van het collectieve vervoer voor de verschillende gebruikersgroepen moet bewaakt worden. Coherente sociale tarieven moeten de financiële toegankelijkheid garanderen voor inkomenszwakke groepen. Daarbij moet men maximaal inspelen op de technologische mogelijkheden. Bij ICT-gebaseerde toepassingen moet men de nodige aandacht besteden aan e-inclusie.

Een derde aandachtspunt binnen de eerste pijler is de hoge ruimtelijke en milieu-kwaliteit. In dat kader zet strategisch project 8 in op de inpassing van vervoersnetwerken in de stedelijke omgeving. Bij de inrichting van de wegen wordt er niet alleen rekening gehouden met veiligheids- en bereikbaarheidsoverwegingen, maar ook met milieu-, natuur- en klimaatbepokommernissen en met de belevingswaarde van de netwerken, vanuit het oogpunt van de reizigers en van de omwonenden. Door de ruimtelijke inpassing van de netwerken en knooppunten en door aangepaste snelheidsregimes worden netwerken gecreëerd die bijdragen tot een hogere ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Daarbij besteedt men de nodige aandacht aan de verschillende hoofdtransportassen en zoekt men naar gepaste oplossingen bij het doorkruisen van verstedelijkte gebieden.

– Pijler 2: Multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem

Binnen de tweede pijler, een multimodaal, geïntegreerd vervoerssysteem, zijn er opnieuw drie aandachtspunten: het inzetten op de uitbouw van een gelaagd netwerk van knooppunten; de digitale integratie van vervoersnetwerken en -diensten en een geïntegreerd beheer van vervoersnetwerken.

In het realiseren van een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem speelt het uitbouwen van knooppunten een belangrijke rol. Strategisch project 9 maakt werk van internationale knooppunten als toegangspoorten tot Vlaanderen. De verdere ontwikkeling van luchthavens en zeehavens wordt gefaciliteerd. Conform het Europese beleid worden de verschillende internationale knooppunten, de vier zeehavens en de verschillende luchthavens, multimodaal ontsloten. In overleg met de havenbesturen wordt een hinterlandstrategie ontwikkeld die de beoogde modal shift in de hand moet werken.

Strategisch project 10 beoogt een hiërarchisch netwerk van knooppunten. Dat netwerk bestaat uit internationale knooppunten, namelijk luchthavens en zeehavens, metropolitane knooppunten, stedelijk regionale knooppunten, landelijk regionale knooppunten en meer fijnmazige stedelijke knooppunten waar ook de park-and-rides deel kunnen van uitmaken. Binnen de verschillende knooppunten moet een vlotte overstap tussen de verschillende modi mogelijk zijn en een performante organisatie van het voor- en natransport, de zogenaamde first en last mile.

Strategisch project 11 betreft het uitbouwen van regionale logistieke knooppunten. Logistieke activiteiten worden maximaal geclusterd in een beperkt aantal regionale logistieke knooppunten langs continentale verbindingen. Deze knooppunten zijn minstens bimodaal ontsloten en kennen een goede aantakking op de continentale verbindingen. Dit netwerk van regionale logistieke knopen maakt deel uit van het logistieke netwerk.

Het tweede aandachtspunt binnen pijler 2 is de digitale integratie van vervoersnetwerken en -diensten. Daaronder passen opnieuw drie projecten. Strategisch project 12 zet in op intelligente transportsystemen. De inzet van ITS conform de Europese richtlijnen draagt bij tot een optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisdata; een continuïteit van verkeers- en vrachtmanagement in Europese corridors en agglomeraties; meer veiligheid op de weg; een integratie van het voertuig in de transportinfrastructuur en een betere communicatie met die infrastructuur; de beveiliging van data; de aansprakelijkheid; en de Europese ITS-coördinatie en -samenwerking. ITS is inderdaad een heel belangrijke uitdaging. Intelligente netwerken zijn nodig om conform de resolutie van het Vlaams Parlement tot een dynamisch mobiliteitsmanagement te komen.

Strategisch project 13 betreft een neutraal opendataplatform. Dat is nodig voor het ter beschikking stellen van hoogkwalitatieve verkeersinformatie, parkeerinformatie en openbaarvervoerinformatie, logistieke informatie, mobiliteits- en logistieke diensten. Daarom zet men in op de vorming van een centraal dataplatform als regionaal toegangspunt. Het bestaande opendataplatform moet verder uitgebouwd worden.

Strategisch project 14 maakt werk van e-connectiviteit. Daartoe wordt er ingezet op de digitalisering van de documentenstroom en op een goede data-uitwisseling binnen de logistieke keten, door het koppelen van de verschillende platformen. De Vlaamse overheid werkt aan een wettelijk kader om documenten en andere informatie op een vlotte en veilige manier door de logistieke keten te laten stromen. De economische waarde van die informatie is een van de redenen waarom de informatie-uitwisseling vandaag nog niet optimaal verloopt.

Een derde aandachtspunt in de tweede pijler is het geïntegreerd beheer van de vervoersnetwerken. Strategisch project 15 streeft naar de oprichting van vervoersregio's die een bovenlokale samenwerking en een debat daarover met de Vlaamse overheid mogelijk maken. Filip Boelaert verwijst naar zijn uitgebreide toelichting hierover op 9 november 2017 in de commissie (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1380/1).

Strategisch project 16 werkt aan een overkoepelende en modusafhankelijke mobiliteitsregie die de realisatie van geïntegreerde netwerken mogelijk moet maken. Daarbij dient men een onderscheid te maken tussen de strategische of beleidsmatige regie, de tactische regie en de operationele regie.

Strategisch project 17 maakt werk van ondersteunende tools en instrumenten. De verschillende projecten en plannen moeten immers op een geïntegreerde manier worden aangepakt om gerichte investeringen in de uitbouw van een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem mogelijk te maken. Dat was ook een vraag van het Vlaams Parlement.

– Pijler 3: Verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering

De derde pijler gaat over verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering. Daarvoor zijn honing- en azijnmaatregelen nodig. Het is vooral belangrijk om het bewustzijn aan te scherpen dat het anders moet. Het streven naar een hogere kwaliteit van het openbaar vervoer komt terug in de diverse adviezen van het Vlaams Parlement, de MORA en het stakeholderoverleg. Voor het goederenvervoer moet men ook inzetten op een duurzame stedelijke logistiek en op het versterken van de transportsector met een gelijk speelveld voor de verschillende modi.

Een eerste aandachtspunt is verleiden door een hogere gebruikerskwaliteit en een betere beschikbaarheid. Dat gebeurt in zes strategische projecten. Strategisch project 18 streeft naar de verdere uitbouw van het metropolitane vervoerssysteem. Dat is belangrijk om goede verbindingen te realiseren tussen de verschillende metropolitane en internationale knooppunten. Daarbij wordt rekening gehouden met de beoogde groei van het aantal treinreizigers. Samen met de federale overheid zet de Vlaamse overheid in op maatregelen om de attractiviteit van het spoorvervoer te verhogen in termen van aanbod, stiptheid, veiligheid en capaciteit en op het afschaffen van gelijkgrondse kruisingen.

Strategisch project 19 beoogt de uitbouw van de voorstedelijke netwerken voor collectief vervoer rond Antwerpen, Brussel en Gent. In het kader van het Vlaams-Brussels ministerieel overleg over interregionale mobiliteit worden er gewestgrensoverschrijdende projecten uitgewerkt zoals de realisatie van directe verbindingen tussen de Vlaamse Rand en het centrum van Brussel. Ook het Fiets-GEN en de park-and-rides worden verder uitgebouwd.

Strategisch project 20 werkt aan een vraaggerichte versterking van collectieve systemen. Conform de principes van basisbereikbaarheid worden het kernnetwerk en het aanvullend net verder uitgebouwd. Op de locaties met ruimtelijke verdichting werkt men aan een verbeterd lijnvoeringstype, aan de inzet van materiaal met een hogere capaciteit en aan een verhoging van de aangeboden frequentie tijdens momenten van hoge vervoerspotentiëlen.

Strategisch project 21 legt zich toe op een performante organisatie van het vervoer op maat dat een antwoord biedt op de lokale vervoersnoden. Dat is complementair aan het treinnet, het kernnet en het aanvullend net. Het vervoer op maat is gericht op doelgroepen en op open gebruikers. Op interessante locaties binnen de diverse vervoersregio's wordt de uitbouw en het gebruik van deelsystemen ondersteund. Strategisch project 22 moet de transportsector versterken en een gelijk speelveld realiseren tussen de verschillende vervoerswijzen. Dat moet bijdragen aan een duurzaam, veilig en efficiënt verplaatsings- en vervoersgedrag. Om het personeelstekort in de transportsector op te vangen is een betere scholing nodig en moet het beroep aantrekkelijker worden voor jongeren. Er wordt ook gezocht naar nieuwe vormen van overslag en naar andere kostenbesparende innovaties die de competitiviteit van het synchromodaal transport kunnen verhogen. Daarbij

vermeldt hij de oprichting van synchromodaal.vlaanderen. Ook de belemmerende factoren bij spoor en binnenvaart worden weggewerkt.

Strategisch project 23 streeft naar een duurzame en performante stedelijke logistiek, in samenwerking met lokale besturen en stakeholders. Bij het bepalen van de doelen en bij de realisatie ervan staan dialoog en samenwerking centraal. Ook het inzicht in de stromen en transportbewegingen is hier een belangrijk element. Dat komt aan bod in een ander strategisch project.

Motiveren om te veranderen is het volgende accent binnen deze pijler. Ook dit heeft betrekking op het verplaatsingsgedrag en op het rijgedrag. Het is de bedoeling om de logistieke cultuur te veranderen. Op dit vlak neemt de overheid een voorbeeldrol op.

Strategisch project 24 werkt aan een veranderende mobiliteitscultuur. De drempels die mensen tegenhouden om hun gedrag aan te passen worden weggenomen via praktijkgerichte experimenten. Daarbij wordt ingespeeld op de factoren die mensen stimuleren tot gedragsverandering. Met brede sensibiliseringscampagnes en met educatieve projecten wil men de Vlamingen motiveren om gebruik te maken van de reeds bestaande goede vervoersalternatieven. Het is de bedoeling om burgers en bedrijven kennis te laten maken met de voordelen van een andere manier van verplaatsen en transporteren.

Strategisch project 25 wil de vaardigheden van de verschillende groepen verkeersdeelnemers up-to-date houden en vergroten. De hervormde rijopleiding moet ervoor zorgen dat jongeren beter aan de start komen als beginnende bestuurder. Dat is al voor een groot deel gerealiseerd. De invoering van een terugkommoment moet een stimulans zijn voor een voortgezette lerende houding.

Strategisch project 26 werkt aan een veranderende logistieke cultuur. Het platform Multimodaal Vlaanderen zet in op accurate informatieverschaffing en op een verdere sensibilisering en ondersteuning van bedrijven en ondernemingen. De succesverhalen over synchromodaal en duurzaam vervoer worden in de schijnwerpers gezet.

Strategisch project 27 zet in op de voorbeeldrol van de overheid op het vlak van het verminderen van het energieverbruik en de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen. De aankoopnormen voor voertuigen bij de Vlaamse overheid zijn vandaag al een voorbeeld.

Er is echter ook een stok achter de deur. Met sturende maatregelen zoals financiële instrumenten, sancties en beperkingen, worden de zachtere maatregelen kracht bijgezet. Strategisch project 28 maakt werk van een meer sturend parkeerbeleid. Binnen de steden wordt er een gedifferentieerd parkeeraanbod uitgewerkt dat voldoende uitgebouwd is om de bereikbaarheid met verschillende vervoersmodi te garanderen en om het zoekverkeer te beperken. Duurzame vervoersmodi krijgen de voorrang, maar ook andere modi moeten ruimte kunnen vinden.

Strategisch project 29 betreft de kilometerheffing. Op korte termijn ligt het accent op een verdere internalisering van de externe kosten van het wegverkeer, zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Op langere termijn moet men ook voor de andere modi een correcte aanrekening van de gebruikerskosten realiseren. Milieuvriendelijke technologieën en nieuwe duurzame transportconcepten krijgen de kans om tot de markt toe te treden.

Strategisch project 30 moet financiële en fiscale stimuli uitwerken. Dat gebeurt niet alleen in het kader van het federale beleid en van Vlaams actieplan Clean Power for Transport. Bedrijven worden ook aangemoedigd om over te schakelen

op het mobiliteitsbudget als alternatief voor de bedrijfswagen. De bestaande stimuli zoals BIV, jaarlijkse verkeersbelasting, premies en kilometerheffing voor vrachtwagens worden geëvalueerd en bijgestuurd in functie van een verdere vergroening van het wagenpark.

Strategisch project 31 heeft betrekking op handhaving en sanctionering. De objectieve en de subjectieve pakkansen worden verhoogd voor alle mogelijke overtredingen.

– Pijler 4: innoveren om nog effectiever te zijn

De innovatie is nu een afzonderlijke pijler geworden, de vierde. Innovatie is essentieel voor het realiseren van de missie van een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteits- en logistiek systeem. Ook het advies van de MORA en het stakeholdersoverleg drongen aan op innovatie. Het is de bedoeling om samen met de stakeholders in te zetten op slimme technieken, nieuwe diensten, geconnecteerde netwerken, autonome vervoersmiddelen, hernieuwbare brandstoffen, alternatieve aandrijfsystemen en nieuwe financieringsmechanismen. Strategisch project 32 moet daarom innovatieplatformen mogelijk maken. Er zullen innovatieplatformen worden uitgebouwd die als ontmoetingsforum fungeren voor de overheid, de industrie, de kennisinstellingen en burgers met goede ideeën. Via innovatie moet men antwoorden zoeken op belangrijke socio-economische problemen en waarde creëren rond bepaalde innovatie-opportunities. Burgers en ondernemingen worden gestimuleerd om creatieve, technologiegedreven oplossingen aan te reiken. De innovaties worden getest via living labs. Het vroegere model was de triple helix, een samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en bedrijven. Vandaag is ook de rol van de burger belangrijk geworden. Met een gewone computer kan hij een app schrijven die de wereld kan veranderen. Zo komt men tot een quadrupel helix.

Drie strategische projecten maken werk van geconnecteerde netwerken en autonome vervoersmiddelen. Strategisch project 33 verkent de mogelijkheden om de voertuigen zelf en/of slimme sensoren mee in te schakelen in de datacollectie. Zo kan men een accuraat beeld krijgen van de verkeerssituatie. Deze data zouden voor iedereen toegankelijk zijn zodat ze door private partners verder geïntegreerd en gepersonaliseerd kunnen worden naar realtime-informatie. Strategisch project 34 zet in op snelle digitale netwerken. Vlaanderen onderzoekt samen met de telecomoperatoren welke investeringen nodig zijn opdat het zijn leidersrol inzake de beschikbaarheid van hoog performante netwerken zou kunnen behouden. Strategisch project 35 streeft naar de beveiliging van data en datanetwerken. Dat is niet alleen belangrijk binnen de Europese context, maar ook op regionaal niveau.

Ook om een koolstofarm vervoerssysteem te realiseren, zijn er verdere innovaties nodig. Strategisch project 36 zet in op zero-emissieervoersmiddelen. Dat moet bijdragen tot een shift van de traditionele verbrandingsmotoren naar voertuigen op clean power. In dat kader wordt het actieplan Clean Power for Transport uitgebreid om tegemoet te komen aan de CPT-doelstellingen voor 2030 die momenteel worden uitgewerkt. Het vertrekpunt is de Klimaatresolutie van het Vlaams Parlement. Voor de steden wordt er verder ingezet op de uitbouw van lage-emissiezones met toegangsbeperkingen voor vervuilende wagens en wagens op fossiele brandstoffen. In sommige steden loopt deze actie al of wordt ze voorbereid. Maatregelen gericht op de ontdieseling van het personenvervoer blijven zinvol op korte termijn. Men zal onderzoeken hoe elektrische voertuigen als schakel kunnen fungeren binnen het concept van de smart grids. Strategisch project 37 maakt werk van een intelligente laad- en tankinfrastructuur. Conform de Europese regelgeving wordt een gebiedsdekkend netwerk van laad- en tankinfrastructuur uitgebouwd. Ook dat is opgenomen in het actieplan Clean Power for Transport. Via het

walstroomplatform wordt er ingezet op de verdere uitrol van walstroom in havens en langs waterwegen.

Ten slotte kunnen ook alternatieve financieringsmechanismen helpen om de uitbouw van het vervoerssysteem betaalbaar te houden voor de overheid. Strategisch project 38 doet op dat vlak een verkennend onderzoek. De mogelijkheden van alternatieve financiering worden verkend om een oplossing te vinden voor de beperkte budgettaire ruimte voor overheidsinvesteringen en voor de verplichting om investeringsuitgaven te hechten aan een enkel begrotingsjaar. Hierbij worden de mogelijkheden van value capturing verkend.

– Pijler 5: Meer bereiken door samen te werken

Pijler 5 zet het belang van een goede samenwerking voorop. Op dat vlak zijn er drie aandachtspunten: bestuurlijke samenwerking; samenwerking met marktpartijen, bedrijven en kennisinstellingen; en samenwerking met de burgers, verenigingen en middenveldorganisaties.

Voor de bestuurlijke samenwerking maakt strategisch project 39 werk van samenhangende beleidsvisies en -kaders. Op Vlaams niveau zet men verder in op het afstemmen van de beleidskaders en -instrumenten. Ambtenaren van Ruimte Vlaanderen en van het Departement Leefmilieu waren permanent aanwezig binnen de planningscommissie van het Mobiliteitsplan opdat die accenten voldoende aan bod zouden komen. Er wordt ook naar afstemming gezocht met die aspecten van het mobiliteitsbeleid die op andere beleidsniveaus uitgewerkt en opgevolgd worden.

Strategisch project 40 werkt een accuraat systeem uit voor de mobiliteitsmonitoring. Een van de eerste prioriteiten van dat systeem is achterhalen welke data er allemaal beschikbaar zijn. Die data zouden via een globaal managementinformatiesysteem ontsloten moeten worden voor derden. Dat is al opgenomen in een van de andere strategische projecten.

Om het beleid te onderbouwen, moet men vooruitkijken. Daarom wordt in strategisch project 41 gewerkt aan een strategische onderzoeks- en evaluatieagenda die gerelateerd is aan de vijf pijlers en aan de verschillende strategische actielijnen van het MPV. Zowel de huidige als de toekomstige beleidsrelevantie speelt een rol bij de selectie van de onderzoeksthema's.

Strategisch project 42 zet in op internationale en Europese samenwerking. Vlaanderen participeert actief aan internationale en Europese fora. Zo doet men versneld leerervaring op. Dat leidt ook tot het exploiteren van de mogelijke synergie, het creëren van schaalgrootte en contacten met industriële spelers die kunnen samenwerken met de Vlaamse industrie. Samenwerking met private partners zoals bedrijven, kennisinstellingen, middenveldorganisaties of burgers blijft noodzakelijk. De overheid kan het niet alleen.

Strategisch project 43 streeft naar aangepaste governance structuren die een langetermijnaanpak verzekeren en die de samenwerking tussen publiek en privaat bevorderen.

Daarom werkt de overheid in strategisch project 44 innovatieve regelgeving uit. Dat is nodig om een impuls te geven aan het innovatievermogen van bedrijven, om op een kostenefficiënte wijze oplossingen te zoeken voor belangrijke maatschappelijke uitdagingen en om de kwaliteit en de productiviteit van de publieke dienstverlening te verbeteren. De overheid voorziet regelluwe zones en zet verder in op innovatief aanbesteden en op het gebruik van slimme regelgeving die co-

creatie toelaat. Innovatie kan alleen slagen als de overheid regelgeving uitwerkt op basis waarvan innovatoren projecten kunnen uitproberen.

Strategisch project 45 ten slotte, zet in op maatschappelijk innoveren, bijvoorbeeld via living labs, proeftuinen en laboratoria. Het is de bedoeling om de verschillende maatschappelijke krachten te mobiliseren om via innovatieve projecten bij te dragen tot een verregaande verduurzaming van het mobiliteits- en logistiek systeem. Er bestaan al experimenten op dat vlak. Als ze succesvol blijken, kunnen ze op een grotere schaal verspreid worden.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Mathias DE CLERCQ
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
BIV	belasting op de inverkeerstelling
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
CPT	Clean Power for Transport
GEN	Gewestelijk Expresnet
ICT	informatie- en communicatietechnologie
ITS	intelligent transportsysteem
LaaS	Law as a Service
MaaS	Mobility as a Service
Minaraad	Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
MPV	Mobiliteitsplan Vlaanderen
NEC	national emission ceiling
SARO	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed
SMART	specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport