

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



Zitting 2008-2009

4 november 2008

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit

Beleidsprioriteiten 2008-2009

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

INHOUD

	Blz.
INLEIDING	5
HOOFDSTUK 1: IEDEREEN MOBIEL.....	8
1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid	8
1.1.a Basismobiliteit	8
1.1.b Een basis om verder te bouwen	8
1.1.c Een toegankelijk openbaar vervoer	10
1.1.d Een veilig openbaar vervoer	13
1.1.e Een kwalitatief openbaar vervoer	14
1.1.f Stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan	15
1.1.g Stimuleren en uitbouwen van nieuwe vormen van collectief en duurzaam vervoer.....	20
1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen.....	23
HOOFDSTUK 2: VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN.....	28
2.1 Verkeersveiligheid: de 3 E's	30
2.1.a Education	30
2.1.b Engineering: de weginfrastructuur	40
2.1.c Engineering: het voertuig.....	45
2.1.d Enforcement: handhaving	45
2.2 Verkeersveiligheid: extra aandachtspunten.....	48
2.2.a Een zorgzame ondersteuning van verkeersslachtoffers	48
2.2.b Onderzoek	49
2.2.c Versterking van het draagvlak.....	53
2.2.d Openbaar vervoer en verkeersveiligheid	55
2.3 Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid	55
HOOFDSTUK 3: BEREIKBAARHEID VERSTERKEN	56
3.1 Door de verdere verbetering van de bereikbaarheid	56
3.2 Door een gerichte inzet van maatregelen om de doorstroming te verbeteren.....	58
3.3 Door het voeren van een sturend prijsbeleid	60
3.3.a De infrastructuurgebruiker betaalt mee	60
3.3.b Tarievenbeleid bij De Lijn.....	60
3.4 Door activiteiten anders te organiseren.....	61
HOOFDSTUK 4: LEEFBAARHEID VERBETEREN	62
4.1 Door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving.....	62
4.2 Door de infrastructuur beter aan te passen aan hun omgeving	62
4.3 Door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren.....	63

HOOFDSTUK 5: DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN	64
5.1 Door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken.....	64
5.2 Door beter te voorkomen dan te genezen.....	65
5.3 Aangepast rijgedrag	65
5.4 Door de autofiscaliteit te hervormen	65
HOOFDSTUK 6: VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT	67
6.1 Het mobiliteitsconvenant verder verfijnen.....	67
6.1.a De gemeentelijke mobiliteitsplannen: op naar de tweede generatie	67
6.1.b De uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan: de toepassing van de modules	68
6.1.c De ondersteuning van de gemeenten	69
6.2 Door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen	70
6.3 Door een zo groot mogelijke deelname aan het beleid te bevorderen	71
6.4 Door meer samenwerking met doelgroepen	71
6.5 Door kennis(overdracht) te vergroten	72
6.6 Voorbereiding nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen.....	74
HOOFDSTUK 7: VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT	77
7.1 Rol Van De Vlaamse Overheid: Ondersteuning En Ontwikkeling.....	77
LIJST MET AFKORTINGEN	82
BIJLAGE 1: Samenvatting van de beleidsopties en de initiatieven van het volgende begrotingsjaar	84
BIJLAGE 2: Overzicht van de decreten, resoluties en moties van het Vlaams Parlement tijdens de lopende legislatuur en wijze waarop de regering hieraan gevolg heeft gegeven.....	89
BIJLAGE 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten	97
BIJLAGE 4: Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen	98

INLEIDING

In deze laatste mobiliteitsbrief wil ik, naast het gebruikelijke overzicht van de realisaties van het afgelopen jaar en de vooruitzichten voor het komende jaar, ook even stilstaan bij de evoluties inzake mobiliteit op een ruimer vlak.

Mobiliteit is van alle tijden, maar het is toch een gegeven dat voortdurend verandert. De mobiliteit in onze samenleving is de laatste honderd jaren exponentieel gestegen en is ook de laatste jaren stelselmatig blijven toenemen. Dit is het geval voor zowel de personenmobiliteit als de goederenmobiliteit. Het aantal verplaatsingen stijgt en vooral de verplaatsingsafstand neemt hierbij steeds toe. De voorspellingen die ter zake gedaan worden op basis van modellen¹ geven aan dat dit fenomeen zich in de toekomst nog voor een lange tijd zal verder zetten.

Naast de ‘totale hoeveelheid mobiliteit’ (uitgedrukt in personenkilometers per dag), evolueert de verplaatsingswijze ook steeds verder. Het vervoer over de weg nam sinds de jaren '60 exponentieel toe voor personenvervoer (tot gemiddeld meer dan 84% in 2000) én goederenvervoer (tot gemiddeld 77,2% in 2000)² en het is nu nog steeds dé vervoerswijze bij uitstek. Bij het begin van het nieuwe millennium werd op het vlak van personenmobiliteit echter een belangrijke trendbreuk gerealiseerd. Voor het eerst nam het aandeel van de auto af, en nam het aandeel van het openbaar vervoer toe. Deze modale verschuiving was een belangrijke stap in het kader van de doelstelling van het Vlaamse mobiliteitsbeleid om **de bereikbaarheid te vrijwaren**. In de afgelopen jaren heb ik dan ook veel initiatieven genomen en investeringen gedaan om deze trend verder uit te bouwen. Uit de meest recente cijfers blijkt dat het aandeel van de auto voor het personenvervoer verder is gedaald tot 81% terwijl het openbaar vervoeraandeel systematisch gestegen is³. Bovendien blijft deze tendens zich verder ontwikkelen. Zo heeft De Lijn in 2007 bijvoorbeeld 17% meer reizigersritten gepresteerd dan in 2004. Vlaanderen zit zo 2,4 procentpunt onder het EU-27 gemiddelde en 3,3 procentpunt onder het EU15 gemiddelde⁴. Bovendien kunnen dergelijke uitgesproken evoluties voor diezelfde periode in geen enkel ander Europees land terug gevonden worden⁵. Dit lijkt te bevestigen dat het gevoerde beleid wel degelijk een verschil gemaakt heeft.

Ondanks de gunstige evolutie in de modale verdeling, zorgt de sterke toename van de mobiliteit over het algemeen toch voor een grotere netto belasting van de infrastructuur. Dit wordt bevestigd door de recente stijging van het aantal verliesuren in de Vlaamse regio. In 2007 waren gemiddeld 5,3% van de 103 miljoen verreden uren in Vlaanderen verliesuren, met een piek rond Brussel van 9,6% gemiddeld. Dit maakt het moeilijk om de doelstelling voor bereikbaarheid tegen 2010 (maximum 5% verliesuren per gebied) te halen.

Voor de goederenmobiliteit is het beeld iets complexer, maar minstens zo interessant. Als we kijken naar het aandeel van het transport dat door vrachtwagens verreden wordt⁶ die in Vlaanderen ingeschreven staan, krijgen we de indruk dat er een systematische daling (tot 75,5% in 2006) van het aandeel van het wegvervoer is opgetreden in Vlaanderen sinds 1995 (81,4%). Beschouwen we echter het wegvervoer van alle vrachtwagens op Vlaamse wegen, dan blijkt dat de verhouding wegvervoer 78,2% bedraagt, een cijfer dat sinds 1995 (77,9%) nog maar weinig veranderd is. Er zijn verschillende verklaringen mogelijk voor deze vaststelling. Eén mogelijke verklaring waar we rekening mee moeten houden is een stijging van het aantal buitenlandse vrachtwagens op onze wegen. Schattingen van het aandeel van de vrachtwagenkilometers dat door buitenlandse vrachtwagens op Belgische wegen gereden wordt, lopen tussen 38 en 48%.⁷

¹ Federaal Planbureau, Lange termijn vooruitzichten voor transport in België.

² Studiedienst Vlaamse regering: “modale verdeling personenvervoer drie voornaamste modi”.

³ Idem. Cijfers 2006: Auto (81,1%), Bus en autocar (11,5%) en Trein (7,4%).

⁴ VRIND 2008, Studiedienst Vlaamse regering.

⁵ Dergelijke evoluties werden ook vastgesteld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in Wallonië.

⁶ Bron: Studiedienst Vlaamse Regering.

⁷ Verkeerstellingen 2006 van de FOD Mobiliteit en Vervoer: tussen 38 en 48%.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil verder de **toegankelijkheid garanderen**. Uit de laatste halfjaarcijfers blijkt dat De Lijn goed op weg is om dit jaar voor het eerst de kaap te halen van een half miljard reizigersritten. Het feit dat Vlaamse gezinnen in vergelijking met de rest van Europa gemiddeld het minste moeten uitgeven⁸ voor vervoersdiensten zal daar niet vreemd aan zijn. Voeg daarbij de belangrijke investeringen die de Vlaamse overheid de afgelopen jaren gedaan heeft voor de verplaatsingsmodi met de beste troeven - namelijk het fietsen en het wandelen - en je merkt dat Vlaanderen evolueert naar een evenwichtiger mobiliteitssysteem dat beter toegankelijk is voor alle leden van de maatschappij, waardoor werkelijk iedereen mobiel kan zijn.

Wat **verkeersveiligheid** betreft, valt er sinds 2000 een belangrijke daling te noteren in het jaarlijkse aantal doden en zwaar gewonden bij verkeersongevallen⁹. Deze trend heeft zich ook in de laatste jaren voortgezet, maar de daling wordt duidelijk minder sterk. In Wallonië en Brussel werd in 2007 zelfs een stijging opgemerkt, terwijl het aantal doden in Vlaanderen in 2007 zakte tot 527, ten opzichte van 540 in 2006. Toch was er nood aan een nieuwe impuls voor het beleid inzake verkeersveiligheid om de doelstellingen¹⁰ voor 2010 en 2015 alsnog te kunnen halen. Deze impuls kwam er onder de vorm van het Verkeersveiligheidsplan. Dit plan wil een samenhangende, duurzame visie op verkeersveiligheid ontwikkelen en integreert daarbij de toonaangevende internationale verkeersveiligheidsconcepten. Het plan bundelt eveneens de concrete maatregelen die de Vlaamse overheid, gezien haar bevoegdheden, kan nemen om de doelstellingen te bereiken. Hiervoor wordt in 2008 en 2009 zo'n 14 miljoen euro extra uitgetrokken. Deze middelen zullen besteed worden aan verkeerseducatie voor jong en oud, sensibilisatie, infrastructuurwerken, dynamisch verkeersbeheer, meer en beter onderzoek en handhaving.

De handhaving van de snelheidsnaleving, is niet alleen van levensbelang voor de verkeersveiligheid; dit is ook een belangrijk aspect van de **leefbaarheid** van het verkeer. Want, hoewel bepaalde indicatoren¹¹ lijken te wijzen op een voorzichtige vooruitgang qua leefbaarheid, vindt nog steeds meer dan de helft van de respondenten van de Federale Veiligheidsmonitor dat onaangepaste snelheid een probleem is in hun buurt.

Het wegverkeer was anno 2007 nog steeds verantwoordelijk voor het grootste deel van de schadelijke emissies veroorzaakt door verkeer in Vlaanderen. Het gaat om 14,7 miljoen ton CO₂ (hetzij 76% van de totale uitstoot als gevolg van transport), 123.482 ton CO (93%), 77.522 ton NO_x (72%), 17.336 ton NMVOS (90%), 1.500 ton N₂O (94%), en 1.258 ton CH₄ (91%) per jaar in Vlaanderen. De aanhoudende stijging van het aantal inschrijvingen van terreinwagens en monovolumes in Vlaanderen is in dit verband zorgwekkend¹². Om de doelstellingen op het vlak van **milieu** en **natuur** te kunnen halen biedt rekeningrijden interessante mogelijkheden om sturend te gaan optreden. Zo kunnen vrachtwagens een correcte deelname krijgen in de (externe) kosten die hun vervoersprestatie met zich meebrengt. Hierbij is een goede afstemming met omliggende landen noodzakelijk, zodat de voordelen van de strategische positie van Vlaanderen als logistieke draaischijf verder ontwikkeld kunnen worden. Het kan ook een krachtig middel zijn om de modale verschuiving verder in de goede richting te krijgen. Technologische innovaties zullen steeds nieuwe mogelijkheden bieden om het verkeer milieuvriendelijker en stiller te laten verlopen, om verkeersstromen beter te beheren (ook via gps en

⁸ Studiedienst Vlaamse regering: Vlaamse gezinnen gaven in 2006 gemiddeld 4,1% van hun vervoersbudget uit aan vervoersdiensten, het EU15-gemiddelde ligt op 17%, voor de EU27 is dat 17,4%.

⁹ In 1990 vielen er 1146 verkeersdoden op Vlaamse wegen, in 2004 waren dat er nog 614.

¹⁰ Doelstelling 2010: Vlaanderen heeft de achterstand tegenover Europese koplopers op vlak van verkeersveiligheid gehalveerd. Dit betekent maximaal: 375 doden, 3250 zwaargewonden, 55 doden < 26 jaar en 57 lichtgewonden per 100 miljoen voertuigkilometer. Het verkeersveiligheidsplan introduceerde de doelstelling om tegen 2015 maximaal 250 doden en 2000 zwaargewonden te hebben op Vlaamse wegen.

¹¹ Federale Veiligheidsmonitor: de *perceptie* van geluidsoverlast door wegverkeer als buurtprobleem zakte van 29% in 2000 naar 24,6% in 2006. Het "agressief verkeersgedrag als buurtprobleem" zakte van 45,7% in 2000 naar 39,9% in 2006.

¹² Studiedienst Vlaamse Regering en Febiac. In 2006 werden in Vlaanderen 51.967 nieuwe monovolumes en 25.473 nieuwe terreinwagens (4x4) ingeschreven. Het betreft een stijging met respectievelijk 46,5 % en 114,89% ten opzichte van 2000.

verkeersbordendatabank), om openbaar vervoersgebruikers beter en sneller te informeren, om auto's "intelligenter" en verkeersveiliger te maken en om beter aangepaste vervoersoplossingen aan te bieden (zoals ondergronds containervervoer of lightrail).

Om in de toekomst vooruit te blijven gaan, zou Vlaanderen zich dan ook meer moeten profileren als voortrekker op het vlak van mobiliteit, waarbij onderzoek en innovatie ruim de kans krijgen om met een open geest getest en ontwikkeld te worden. De voordelen van zo'n strategie zijn meervoudig. Enerzijds is er de potentiële winst aan welvaart voor de maatschappij, op korte, maar vooral op lange termijn, door de professionalisering van het beleid in mobiliteit en de verkeersveiligheid. Anderzijds is er de opbouw van strategische knowhow, inzake technologie en op het vlak van mobiliteitsmanagement, wat in onze kenniseconomie steeds meer van belang is. Het gaat erom niet langer een volger te zijn in het Europese peloton, maar om positie te kiezen bij de koplopers.

Tenslotte moet de "versterking van het fundament", samen met een doorgedreven mobiliteitsmanagement toelaten om in samenwerking met verschillende doelgroepen en bestuursniveaus oplossingen op maat uit te werken. Met een degelijk juridisch kader (het mobiliteitsdecreet) kunnen we dan via convenants, via mobiliteitsplannen en pendelplannen, daadwerkelijk veranderingen teweegbrengen en duurzaam verankeren op het terrein.

HOOFDSTUK 1: IEDEREEN MOBIEL

Het uitgangspunt is dat iedereen moet kunnen deelnemen aan de samenleving. De mogelijkheid om je te verplaatsen is hiertoe een noodzakelijke voorwaarde. Op basis daarvan heeft iedereen recht op mobiliteit.

Vooraf een goed uitgebouwd openbaar vervoerssysteem moet iedereen in staat stellen zich te verplaatsen.

1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid

1.1.a Basismobiliteit

Realisaties 2007-2008

Eind 2006 was 90 % van alle Vlamingen “basismobiel”. Om basismobiliteit voor de volle 100% te realiseren zijn vaak, om de laatste percenten in te vullen, zware exploitatie- en financiële ingrepen nodig, zonder dat er meer kwaliteit in het aanbod komt.

De ingevoerde projecten worden jaarlijks door de openbaar vervoercommissie geëvalueerd. Een groot aantal operationele projecten werd geëvalueerd en zo nodig aangepast. Afhankelijk van het project ging het om een basisevaluatie, beperkte evaluatie, voortgangsevaluatie of gebiedsevaluatie. Om de efficiëntie te waarborgen, wordt elk project sinds 2005 door De Lijn gescreend volgens een 10-puntenlijst van optimalisatiemogelijkheden. De optimalisatiemogelijkheden worden bij elke evaluatie voorgelegd aan de provinciale openbaar vervoercommissie.

De missing links na de implementatie van basismobiliteit worden sinds 2007 verder weggewerkt met netmanagement. In het voorjaar van 2008 werd samen met De Lijn gewerkt aan een uitgebreide evaluatie van de invoering van basismobiliteit.

Te realiseren 2008-2009

Op 10 juli 2008 werd de nota “Basismobiliteit: De basis voor een adequaat openbaarvervoernet in Vlaanderen” (evaluatie van de implementatie van de basismobiliteit) aan het Vlaamse Parlement overgemaakt. Het Vlaams parlement stemde een met redenen omklede motie met de vraag aan het Rekenhof om deze nota door te lichten en de cijfers te valideren. De resultaten van deze doorlichting door het Rekenhof worden verwacht op het einde van 2008.

1.1.b Een basis om verder te bouwen

Op basis van de criteria van het besluit “Netmanagement” en de beleidsprioriteiten, heeft De Lijn projectvoorstellen onderzocht en onderbouwd voor het jaarprogramma Netmanagement 2008 en is, op basis van de uitgevoerde potentieelonderzoeken, de samenstelling van het programma 2009 voorbereid.

De programmabepaling gebeurde op basis van de volgende beleidsprioriteiten:

- netto- reizigerswinst;
- modale verschuiving van auto naar openbaar vervoer, met speciale aandacht voor verplaatsingen met motief woon-werk;
- reizigersrendement (reizigerswinst/kost);
- structurele capaciteitsproblemen;
- verkeersveiligheid;
- milieu.

Uitgangspunt is dat projecten netmanagement vraaggedreven zijn en moeten kunnen bogen op een aantoonbaar aanwezig reizigerspotentieel.

Realisaties 2007-2008

Volgende projecten netmanagement gingen tussen oktober 2007 en september 2008 van start.

Antwerpen

In Antwerpen werd een nieuwe tramlijn ingevoerd. De nieuwe tram 6 verbindt op zijn traject van Luchtbal tot Olympiade elf attracties: Metropolis, Sportpaleis, Lotto Arena, Aquatopia, Diamantmuseum, Elisabethzaal, de Zoo, UG C, Vlaamse Opera, deSingel en Antwerp Expo (Boekenbeurs). Met deze nieuwe lijn kunnen reizigers uit het noorden van de stad voor het eerst rechtstreeks met de tram naar het centrum.

In september 2008 werden de schooldiensten in de regio Zoersel-Malle versterkt.

Voor de regio Geel-Westerlo is de bediening van de tewerkstellingszone in september 2008 sterk verbeterd door de invoering van buslijnen die in functie van de werknemers zijn ontwikkeld.

Sedert september 2008 werd de bediening van de campussen van de universiteit Antwerpen verbeterd, en wordt de Cadixwijk ontsloten met o.a. het bedienen van RVT het gouden anker door de lijn 17 naar de UA.

Tenslotte gaat begin september 2008 ook een frequentieverhoging in de avondspits in op de lijn 500 Boom-Antwerpen.

Bij de opening van het station van Brecht (december 2008) zullen de bestaande lijnen het station van Brecht zo veel mogelijk in hun aanbod opnemen. De bestaande buslijn 432 Turnhout – Rijkvorsel zal verlengd worden tot het station van Brecht. Op die manier hoeven de reizigers niet langer via een filegevoelig traject naar Turnhout om daar de trein naar Brussel te nemen.

Limburg

In Limburg zagen het afgelopen jaar drie snelbuslijnen het levenslicht. Die zorgen tijdens de spitsuren voor een snelle verbinding met de treinstations van Hasselt, Genk, Neerpelt en Diest. Dit bespaart pendelaars en studenten uit Noord(-Oost)-en Zuid-West-Limburg heel wat kostbare tijd. Gemiddeld zijn er tijdens de spits vijf ritten van en naar deze stations voorzien. De drie nieuwe snellijnen zijn:

- 182: Achel – Neerpelt – Hasselt;
- 183: Neerpelt – Bree – Genk;
- 184: Leopoldsburg – Tessenderlo – Diest.

Maasmechelen kreeg een vernieuwd lokaal busnet, waarbij de herschikte lijn 63 en de twee nieuwe buslijnen 64 en 65 de deelgemeenten met het centrum verbinden. Met een frequentie van een halfuur hebben vooral pendelaars en scholieren hier baat bij. Daarnaast zorgt het nieuwe aanbod voor betere en vooral snellere streeklijnverbindingen naar onder meer Maastricht, Genk en Hasselt.

De belbussen 724 en 725 bleven behouden, maar kregen een flinke facelift. Aan de halte 'Eisden Bloemenlaan' werd een strategisch knooppunt uitgebouwd, zoals voorzien binnen het Spartacusplan.

In maart 2008 werd lijn G8 in Oplabbeek verlengd tot Louwel.

Ook in maart werd het stadsnet Sint-Truiden herschikt en uitgebreid.

Oost-Vlaanderen

De frequentie van trams en trolleybussen op de Gentse hoofdlijnen 1, 21/22, 3 en 4 ging fors omhoog. Overdag mogen de reizigers nu elke zes minuten een tram of trolleybus verwachten.

Ook het aanbod 's nachts werd flink uitgebreid. Een aantal daglijnen rijdt 2 uur langer dan voorheen. De speciale nachtlijnen verschuiven en rijden voortaan van 1.45 tot 4.45 uur (vroeger van 23.30 tot 2.30 uur). Daardoor is er op vrijdag en zaterdag 24 uur op 24 openbaar vervoer.

Vlaams-Brabant

Lijn 16 werd opgesplitst in twee nieuwe lijnen en aangevuld met een school-, markt- en nachtbus. Die moeten de zware bezetting op bus 16 verlichten. Lijn 3 verzorgt elk kwartier het traject van Leuven-Gasthuisberg naar Pellenberg-Kliniek. Elk halfuur is er een bus tot Lubbeek-Dorp. Nachtbus 3 vertrekt op vrijdag om 00.00, 01.00 en 02.00 uur aan het Leuvense Fochplein en rijdt eveneens tot Lubbeek-

Dorp. De semidirecte lijn 485 (Leuven – Lubbeek – Tienen) zorgt voor een snellere verbinding naar Leuven voor de inwoners van Vissenaken, Binkom, Lubbeek en Linden.

Dankzij de doortrekking van lijn 630 beschikken de werknemers van bedrijventoneel Haasrode over een rechtstreekse verbinding met het station van Leuven. Ook verhoogde De Lijn de frequentie op het traject naar de Philipssite in Leuven en de Remysite in Wijgmaal. Op die manier staat er op werkdagen tijdens de spits om het kwartier een bus klaar voor de werknemers. Lijn 630 rijdt nu ook op zaterdag. In Leuven werd in 2007 gestart met een circulaire lijn over de Leuvense ringweg, de Ringlijn 600 genoemd, als proefproject. In 2008 werd dit proefproject bestendigd als een netmanagementproject. Begin september 2008 gaat ook de sneldienst 212 Aalst - Brussel van start.

West-Vlaanderen

Ook de avondlijnen in en om Oostende werden flink uitgebreid. De bestaande avondlijnen in Oostende werden gedeeltelijk herschikt en versterkt met bijkomende avondlijnen.

In juni 2008 werd er een frequentieverhoging ingevoerd op lijn 60 Ieper –Poperinge.

Begin september ging in Brugge de bediening van de KHBO-Campus van start via een variant op stadslijn 25. Bovendien startte dan ook de bediening van o.a. Kinopolis via een variant van streeklijn 74 (tot Loppem).

Te realiseren 2008-2009

Voor het jaar 2009 werd door De Lijn een lijst met nieuwe projecten netmanagement voorbereid en opgesteld. Ook nu werden deze projecten geselecteerd op basis van de criteria van het besluit “Netmanagement” en de beleidsprojecten die hiervoor al werden aangehaald. Hiervoor is 18 miljoen euro voorzien (op ME4101B).

Projecten 2009

Verlenging Tram 8 Antwerpen
Tangentlijnen Zuid-Oost-rand Antwerpen
Gent-stadslijn Blaarmeersen-Merelbeke
Uitbreiding Nachtnet Leuven
Zonhoven
Diepenbeek
Sneltram Oostende-Blankenberge
Busverbinding Veurne-Nieuwpoort-Oostende

1.1.c Een toegankelijk openbaar vervoer

De huidige vervoerssituatie voor personen met mobiliteitsbeperkingen is zeer versnipperd en ongelijk verdeeld over Vlaanderen. Het aanbod is niet optimaal en niet gebiedsdekkend, en wordt momenteel uitgevoerd door verschillende organisaties: van vrijwilligersorganisaties, taxibedrijven over OCMW's tot intermediairen. Ondanks de inspanningen van De Lijn (toegankelijk maken van het openbaar vervoer, toegankelijke stadsnetten) en de Diensten Aangepast Vervoer (vervoer van deur tot deur door verschillende organisaties), zijn personen met mobiliteitsbeperkingen niet altijd zeker van vervoer en niet altijd zeker van eenzelfde prijs voor het vervoer.

Als doelstelling werd dan ook gesteld om een basis toegankelijke vervoersservice aan te bieden aan personen met mobiliteitsbeperkingen in Vlaanderen. Bij de uitwerking van deze service staat de reiziger centraal. Er wordt gestreefd naar een eenvormige, toegankelijke, kwalitatieve en betaalbare service, die in de mate van het mogelijke dezelfde principes hanteert als het openbaar vervoer. Er zal in het nieuwe systeem worden gekozen voor een inclusieve benadering, waarbij het aangepast vervoer complementair wordt aan het openbaar vervoer. Er dient m.a.w. maximaal worden gebruik gemaakt van de mogelijkheden die het openbaar vervoer biedt. Enkel indien het openbaar vervoer geen optie is,

zal een beroep op het aangepaste vervoer gedaan kunnen worden. De genomen en geplande maatregelen in het kader van toegankelijkheid vormen ook een vertaling van de OCM (open coördinatiemethode).

Aangepast vervoer en samenwerking DAV's (diensten aangepast vervoer)

Realisaties 2007-2008

Omdat het een nieuw concept betreft, werd er begin juni 2007 gestart met een proefproject op een beperkte schaal. Dit maakt het mogelijk om al een beter zicht te krijgen op de behoeften van de doelgroep en de aangepastheid van de service. Dit proefproject moet tevens een indicatie kunnen geven van de kostprijs om het systeem eventueel uit te breiden naar de rest van Vlaanderen.

In een eerste fase maken twee gebieden deel uit van het proefproject, met name in de Kempen (Mol, Balen, Geel, Meerhout en Dessel) en in Limburg (Leopoldsburg, Ham, Beringen, Hechtel-Eksel, Lommel en Overpelt). In die gebieden kunnen rolstoelgebruikers sinds 1 juni 2007 één nummer (belbuscentrale) bellen om een rit te reserveren. Afhankelijk van de situatie zal er dan toegankelijk openbaar vervoer of aangepast vervoer (eventueel van deur tot deur) worden voorzien.

In een tweede fase, die in de loop van 2008 van start zou gaan, is een uitbreiding van het proefproject voorzien met één of meerdere grotere (stedelijke) diensten aangepast vervoer.

De doelstelling van het proefproject is hoofdzakelijk het ontwikkelen en implementeren van een nieuwe klantvriendelijke service, die verder bouwt op enerzijds het programma van toegankelijke service bij De Lijn en anderzijds de service van de diensten aangepast vervoer. De Lijn vervult hierbij de rol van regisseur van deze vervoerdiensten. De klant krijgt één duidelijk, gekend toegangspunt voor informatie en reservaties van vervoersprestaties. Hoewel er met het nieuwe systeem zal gestreefd worden naar een sluitend aanbod aan aangepast vervoer, zal er in het proefproject ook blijvende aandacht gaan naar het registreren van vervoersvragen die niet kunnen opgenomen worden in het kader van het experiment.

Een eerste tussentijdse evaluatie van het proefproject door de Lijn (in december 2007) wees op een aantal ontbrekende gegevens in het dossier en dit m.b.t. de doelgroep, vervoersnoden, het huidige aanbod ed., hetgeen een reële inschatting van de kostprijs voor de uitbreiding van het project naar gans Vlaanderen in de weg staat. Met het oog op een meer gefundeerde evaluatie van het proefproject werd daarom door De Lijn in de zomer van 2008 een bevraging gehouden waarin werd gepeild naar de precieze behoeften van gebruikers en niet-gebruikers in de proefregio.

De resultaten van deze bevraging zullen, samen met de evaluatie van 1 jaar proefproject, worden voorgelegd aan de stuurgroep en nadien aan de Vlaamse Regering.

Daarnaast is op 1 september 2008 een coördinatieopdracht (onderzoek) van start gegaan (uitgevoerd door ENTER vzw), die de krijtlijnen van een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoerssysteem voor personen met beperkte mobiliteit moet vastleggen (met inbegrip van de omkadering van de DAV Brussel), en dit op basis van overleg tussen de bestaande vervoeraanbieders (Diensten Aangepast Vervoer, Minder Mobielecentrales, taxi's, ...), de steden en gemeenten en de provincies. Ook de belangrijkste middenveldorganisaties worden hierbij betrokken..

De doelstellingen van het onderzoek zijn de volgende:

- Het samenbrengen van knelpunten en oplossingsrichtingen door middel van bevraging van de betrokken actoren aan de hand van focusgroepen;
- Het analyseren van de beschikbare werkingsresultaten van de proefprojecten 'aangepast vervoer – samenwerking De Lijn – DAV's', de toegankelijke stadsgebieden van De Lijn en de belangrijkste aanbieders van aangepast vervoer;
- Scenario's ontwikkelen met betrekking tot de organisatie en coördinatie van het aanbod van aangepast vervoer voor personen met beperkte mobiliteit in Vlaanderen;

- Scenario's ontwikkelen met betrekking tot een gecentraliseerd en geïntegreerd informatiekanaal voor toegankelijk vervoer in Vlaanderen;
- Beleidsadvies formuleren met betrekking tot:
 - de uitbouw van toegankelijk vervoer voor personen met beperkte mobiliteit in Vlaanderen;
 - de uitbouw van een gecentraliseerd en geïntegreerd informatiekanaal voor dit vervoer.
- De betrokkenheid van gemeenten en provinciale overheden valoriseren.

In kader van deze coördinatieopdracht zal ook bekeken worden hoe de activiteiten van de DAV Brussel, die momenteel ook gesubsidieerd wordt door Gelijke Kansen, gecontinueerd kunnen worden, alsook hoe en door wie dit gefinancierd kan worden.

Belangrijk in heel deze opdracht is het streven naar consensus tussen alle betrokken actoren.

Te realiseren 2008-2009

In oktober 2008 zal door De Lijn een uitgebreid evaluatierapport van het lopende proefproject, inclusief de resultaten van de bevraging van gebruikers en niet-gebruikers uit de proefregio, worden afgeleverd en besproken in de stuurgroep van het proefproject. Rekening houdend met de bevindingen van deze evaluatie, zal het proefproject in het najaar 2008 worden uitgebreid met één of meerdere grotere diensten. Bovendien zal nagegaan worden of het proefproject moet worden bijgestuurd. In het najaar 2008 zal de volledige evaluatie ook worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Tevens zal het hierboven vermelde onderzoek afgerond worden in april 2009. Op basis van de resultaten hiervan kunnen voorstellen geformuleerd worden m.b.t. een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoerssysteem voor personen met beperkte mobiliteit. Samen met de resultaten van het (uitgebreide) proefproject, moet dit een indicatie geven van de voorwaarden waarop, en de termijn waarbinnen een volledige uitrol over Vlaanderen mogelijk is. Dan zal ook een inschatting gemaakt kunnen worden van de kostprijs voor een gebiedsdekkend systeem van aangepast vervoer in Vlaanderen.

Vervoersgarantie in stedelijke gebieden

Realisaties 2007-2008

De Lijn heeft ongeveer 40.000 haltes. Omdat niet alle haltes in één keer toegankelijk kunnen worden gemaakt, worden eerst de haltes in stedelijke gebieden toegankelijk gemaakt. Hier worden immers de meeste reizigers vervoerd en het aantal aan te passen haltes is hier ook relatief klein.

Sinds 1 april 2006 is De Lijn gestart met vervoersgarantie (mits reservatie op voorhand) aan te bieden in stedelijke gebieden. Hasselt, Genk, Tongeren, Sint-Truiden, Turnhout, Diest, Wetteren en Knokke-Heist kwamen eerst aan bod.

Sinds einde 2007 biedt De Lijn een vervoersgarantie voor een groot aantal verplaatsingen waarbij open afstaphalte in hetzelfde stedelijk gebied liggen. Dit geldt voor zowat alle stedelijke gebieden in Vlaanderen. Voorwaarde is wel dat er op voorhand gereserveerd wordt. Een apart reservatie- en informatiesysteem zorgt ervoor dat de klant plaats heeft op de gereserveerde rit. Als blijkt dat het ingezette voertuig of één van de gevraagde haltes toch niet toegankelijk is, wordt de reiziger aan de opstaphalte opgehaald door een aangepast voertuig.

Te realiseren 2008-2009

De toegankelijkheidsgarantie wordt systematisch verder gezet en uitgebreid in Vlaanderen.

Het nieuw rollend materiaal (bus, tram en metro) wordt systematisch voorzien van lage vloer, oprijplaat, verankeringssysteem voor rolstoelgebruiker, knielstand(bij bussen), duidelijke markeringen, duidelijke bel- en noodknoppen.

In principe zal het buspark volledig toegankelijk zijn in 2014. Het trampark in 2022. Van de exploitanten wordt verwacht dat hun bussen allemaal toegankelijk zijn in 2018.

Een analyse van alle halteplaatsen in Vlaanderen wordt gerealiseerd in 2008. Verder onderzoek in 2009 zal uitmaken welke haltes toegankelijk zijn en welke niet. Prioriteiten zullen gesteld worden naar aanpassing.

In het najaar 2008 wordt de opleiding van de chauffeurs van De Lijn uitgebreid. Aandacht voor toegankelijkheid is een belangrijk onderdeel.

Er wordt werk gemaakt van het sensibiliseren van gemeentebesturen met het oog op investeren in een toegankelijke halte-infrastructuur en – omgeving. Daartoe wordt een informatiepakket uitgewerkt voor gemeentebesturen & wegebouwsector (architecten, ingenieurs, aannemers, ...)

Er wordt gestart met een systematisch overleg tussen NMBS en De Lijn met het oog op een geïntegreerde service (vervoersketen) op het vlak van toegankelijkheid

1.1.d Een veilig openbaar vervoer

Naar aanleiding van het incident op buslijn 23 van zaterdag 24 juni 2006 heeft De Lijn in samenspraak met alle betrokken actoren en verantwoordelijken van de openbaarvervoersector in Vlaanderen (vakorganisaties, Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers, Bond van de Trein-, Tram- en Busgebruikers en Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) in juni/juli 2006 een geactualiseerd veiligheidsplan voor de reiziger en het personeel bij De Lijn opgesteld.

Een projectorganisatie voor de implementatie van het geactualiseerde veiligheidsplan, gericht op de efficiënte uitwerking van de verschillende geformuleerde veiligheidsmaatregelen, werd opgesteld. De voorgestelde maatregelen in het veiligheidsplan “Veilig op weg” zijn logisch gebundeld tot 16 deelprojecten.

Realisaties 2007-2008

In de periode van oktober 2007 – september 2008 zijn quasi alle veiligheidsmaatregelen van het veiligheidsplan gerealiseerd.

Sneller ingrijpen met technische middelen

- Installatie van camerabewaking op 720 voertuigen. In totaal zijn tot op heden 822 voertuigen voorzien van camerabewaking;
- Installatie van radio op 118 voertuigen van exploitanten;
- Installatie van GPS op 118 voertuigen van exploitanten;
- Installatie van alarmsysteem op alle voertuigen in regie en van exploitanten;
- Uitrusting van alle voertuigen in regie en van exploitanten met geldkoffers;
- Installatie van flexibel afsluitbare stuurpost op 500 voertuigen van exploitanten;
- Aankoop van 32 snelle interventievoertuigen;
- Opname van de beelden van de camerabewaking in de premetrostations.

Meer en beter opgeleid personeel

- Verdere uitvoering van het proefproject ‘2^{de} persoon op het voertuig’, bestendinging van het proefproject sinds 27 juni 2008 waardoor 20 personeelsleden permanent als begeleider op het voertuig kunnen ingezet worden;
- Oprichten veiligheidsdienst:
 - De vergunning van de veiligheidsdienst is toegekend in juli 2008 en kent ingang vanaf 1 januari 2009;
 - Aanwerving 17 lijncontroleurs die het opleidingstraject ‘veiligheidsagent’ tot een goed eind hebben gebracht;
 - Vervolledigen opleidingstraject ‘veiligheidsagent’ voor 65 veiligheidsagenten;
 - Start integratie van de huidige baancontroleurs in de veiligheidsdienst door:
 - Behalen wettelijk voorzien psychotechnisch attest;
 - Start opleidingstraject ‘veiligheidsagent’.

Andere maatregelen

- Campagne ‘gedragsregels’ – Ge zijt nen Engel;
- Afsluiten convenant ‘sociale veiligheid’ met stad Mechelen;
- Uitvoeren trammelantproject in 9 scholen in Antwerpen en in 10 scholen in Oost-Vlaanderen (Gent, Oudenaarde en Deinze);
- Verlenging inzet schoolspotters in de lokale besturen van Antwerpen, Mechelen, Gent, Eeklo, Vilvoorde, Hasselt en Ieper;
- Verlenging samenwerking met straathoekwerkers;
- Start 2 proefprojecten aangaande Justitie:
 - Gedurende 1 jaar zal De Lijn ingaan op elke vraag van de jeugdparkeet tot bemiddeling in dossiers waarbij minderjarigen zich schuldig hebben gemaakt aan beschadigingen van de infrastructuur van De Lijn, vandalisme en graffiti. Het betreft dossiers waarbij enkel De Lijn slachtoffer is geworden;
 - Gedurende 1 jaar stelt De Lijn zich kandidaat als werkplaats voor minderjarigen die een ‘prestatie van opvoedkundige aard en algemeen nut’ door de jeugdrechter opgelegd hebben gekregen.

Te realiseren 2008-2009

2 jaar na de opmaak van het veiligheidsplan zijn quasi alle veiligheidsmaatregelen van het veiligheidsplan gerealiseerd.

In de periode van oktober 2008 – september 2009 zullen volgende aandachtspunten verder uitgewerkt worden:

- Efficiënte inzet van de veiligheidsmaatregelen op basis van de Veiligheidsmonitor. De verschillende middelen en personen zullen flexibel ingezet worden in functie van de verschillende hotspots en fasebepaling van de hotspots.
- Uitrusting van de busstations Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Antwerpen Rooseveltplaats, Antwerpen Astridplein, Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort met camerabewaking.
- Aanwerving van 32 administratieve personeelsleden. Deze aanwerving zorgt voor een verschuiving van de administratieve taken, waardoor de lijncontroleurs meer op het terrein ingezet kunnen worden.
- Uitwerken openbaar vervoersverbod voor daders van agressie.

1.1.e Een kwalitatief openbaar vervoer

Uit tevredenheidsonderzoek blijkt dat de reizigers informatie en communicatie heel belangrijk vinden. Daarom zal De Lijn investeren in het moderniseren van reisinformatie. Daarmee zal niet alleen de tevredenheid van de reizigers verhogen, maar worden ook nieuwe reizigers aangetrokken.

Enkele van de doelstellingen in dit kader zijn: een betere identificatie van de haltes, klantvriendelijker doorkomsttabellen aan haltes, duidelijkere communicatie bij omleidingen aangepast aan de noden van de reiziger, en het installeren van realtime informatieborden aan de 750 hoofdhalttes in Vlaanderen

Naast een moderne lay-out is het gebruik van kleuren het grootste verschil met de oude halteborden, netplannen en dienstregelingen. Schuilhuisjes zullen zowel aan de voorkant als aan de zijkant een naambordje krijgen. Zo zullen reizigers eveneens van op het voertuig de naam van de volgende halte kunnen zien.

Realisaties 2007-2008

In 2007 werd het verbeterproject ‘Communicatie en signalisatie bij omleidingen’ opgestart in Vlaams-Brabant. Het doel is om de reizigers uiterlijk bij het instappen te verwittigen dat bus of tram omgeleid

wordt. Op de voertuigen zijn strooibriefjes beschikbaar die de reiziger informeren over de duur en de reden van de omleiding. Bij omleidingen met een grote impact en onvoorziene omleidingen komen er boodschappen op de dakrondingen en worden er in de voertuigen auditieve boodschappen gecommuniceerd.

De Lijn schakelt ook regionale informatiebladen, regionale televisie (in Limburg) en elektronische nieuwsbrieven in om reizigers te informeren. Op www.delijn.be verschijnen extra nieuwsberichten over omleidingen en gewijzigde trajecten. Wie via de routeplanner een traject selecteert, krijgt bovendien informatie over tijdelijke aanpassingen aan dat traject. Onder de rubriek 'Reisinformatie' komt ook een link naar 'Omleidingen-Storingen'. In een latere fase zullen reizigers eveneens online-kaarten van de omleidingen kunnen raadplegen.

Te realiseren 2008-2009

De modernisering van de informatie aan de 40 000 haltes zal anderhalf jaar duren. De haltebenamingen op de schuilhuisjes zullen leesbaarder worden, de halteborden zullen worden vernieuwd en alle informatie aan de reizigers zal worden verbeterd. Begin 2009 komen de eerste haltes aan de beurt.

De uitrusting van de hoofdhalttes met realtime informatieborden zal starten begin 2009.

1.1.f Stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan

Iedereen is op geregelde tijdstippen voetganger. Maatregelen die de voetganger ten goede komen zijn per definitie inclusief. Ook het gebruik van de fiets als goedkoop, milieuvriendelijk en gezond vervoermiddel moet verder gepromoot en versterkt worden. De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in Vlaanderen. Zo'n 14% van de dagelijkse verplaatsingen gebeuren met de fiets. Vlaanderen is een van de regio's in de Europese Unie waar de fiets vaak gebruikt wordt. Toch moet het mogelijk zijn om nog meer mensen op de fiets te krijgen. Veel van de gemaakte verplaatsingen in Vlaanderen zijn immers korter dan 5 kilometer en dus in principe fietsbaar. Zeker in het woon-werkverkeer moet het aandeel fietsers omhoog.

Het gebruik van de fiets biedt uitstekende perspectieven om de mobiliteitsproblematiek op een duurzame manier aan te pakken. Daarnaast moet de verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren. Fietsers maken immers nog steeds veel meer kans op een dodelijk ongeval dan automobilisten.

Voetgangersbeleid

Realisaties 2007-2008

Omdat het voetgangersbeleid vooral op het lokale niveau gevoerd wordt, ondersteunt de Vlaamse overheid vooral projecten die tot doel hebben het gemeentelijke voetgangersbeleid te versterken. In dat perspectief werden in 2008 volgende initiatieven genomen:

- de toepassing van het STOP – principe in het woon – schoolverkeer wordt gestimuleerd via “projecten duurzaam naar school voor het basisonderwijs”. (zie deel 1.2);
- in de tweede (en volgende) generaties mobiliteitsplannen worden de gemeenten gestimuleerd om ook dieper in te gaan op het lokale voetgangersbeleid (zie deel 6.1);
- de Voetgangersbeweging en de Fietsersbond hebben een reeks van scripts (vragen en antwoorden) over voetgangers en fietsers uitgewerkt die gebruikt kunnen worden in de front-office van de provinciale mobiliteitspunten;

Te realiseren 2008-2009

- de actualisatie van het vademecum Voetgangersvoorzieningen zal in samenwerking met de minister van Openbare Werken worden opgestart;
- de Voetgangersbeweging stelt, met een projectsubsidie van de Vlaamse overheid, aanbevelingen op voor de voetgangersvriendelijke herinrichting van centrumgebieden.
- er zal een studiedag rond toegankelijkheid van het openbare domein georganiseerd worden.

*Trage Wegen***Realisaties 2007-2008**

Een netwerk van trage wegen stimuleert mensen om te voet of met de fiets te gaan. Trage wegen zijn verkeersveilig en een duurzaam alternatief voor verplaatsingen naar de winkel, de school, de jeugdbeweging, het sportcentrum of het werk. Bovendien gaat het vaak om een kort en dus snelle verbinding. Trage wegen behoren tot het lokale wegennetwerk waar grotendeels de gemeenten wegbeheerder van zijn. Het is dan ook belangrijk dat lokale besturen goed worden geïnformeerd en ondersteuning krijgen om het trage wegennetwerk uit te bouwen. In 2007 kreeg de vzw Trage Wegen de opdracht om in de periode mei 2007–april 2009 de dienstverlening verder te ontwikkelen en daarbij ook het ter beschikking stellen van informatie, know-how en praktijkgerichte ondersteuning verder te operationaliseren. Voor deze opdracht werd een bedrag van 77.887,7 euro vastgelegd op het VIF-artikel 3MBUF1230 van de begroting 2007.

In uitvoering van deze opdracht is in juni 2008 het trage-wegenloket geopend. In het trage-wegenloket kan voortaan iedereen op zoek gaan naar documentatie m.b.t. praktijkvoorbeelden, achtergrondinformatie, hulpmiddelen voor het opzetten van een inventaris tot standaardwerken inzake wegenrecht. Naast de bibliotheekfunctie kan er ook een afspraak worden gemaakt voor gerichte vragen. Op dit ogenblik is er ook een web-encyclopedie in ontwikkeling om alle beschikbare informatie op een meer gestructureerde manier via het internet te ontsluiten. Daarnaast wordt de vzw gevraagd om een aantal kennisgenerende activiteiten te ontwikkelen. In december 2007 werd een intensieve workshop georganiseerd met de experts van de Vlaamse Landmaatschappij. In mei 2008 werd samen met het onderzoekscentrum Kind en Samenleving, een aantal overlegorganen uit de jeugdsector en steden en gemeenten een studiedag/praktijkdag ‘Speelweefsel’ georganiseerd. Een speelweefsel omvat alle plekken en verbindingen die betekenis hebben voor kinderen en jongeren. De bedoeling is om de publieke ruimte aantrekkelijk te maken en te houden voor kinderen en jongeren i.p.v. kinderen en jongeren "van straat weg te houden". Zowel de formele speelruimten (speelpleinen, sportterreinen, jeugdwerkinfrastructuur, enz.) als de informele speelplekken of spelaanleidingen (straten en paden, onbebouwde kavels, parkings, bossen, enz.) kwamen aan bod. Ook de verbindingen of bewegingsmogelijkheden tussen deze plaatsen maken er deel van uit.

Te realiseren 2008-2009

In het kader van de opdracht die aan de vzw Trage Wegen in 2007 werd gegeven en die nog loopt tot in 2009 wordt de web-encyclopedie verder uitgebouwd. Daarnaast wordt in april 2009 nog een derde kennisgenerend initiatief genomen met de organisatie van een studiedag waarin alle kwaliteiten van trage wegen in de verf worden gezet, met aandacht voor hoe het belang van trage wegen vanuit verschillende invalshoeken (mobiliteit, natuur, recreatie, ...) de interesse voor trage wegen kan aanscherpen enerzijds, maar ook hoe en welke inrichting aan deze soms tegenstrijdige belangen kan beantwoorden.

In het kader van de subsidiëring van mobiliteitsprojecten is voor de vzw Trage wegen een subsidiebedrag van 44.271 euro ingeschreven op het artikel 1MB0F3301 van de begroting 2008 voor het project “Trage wegen snel getoetst. Op weg naar een werkdoos trage wegen en mobiliteit”. De bedoeling is dat met dit project voor de lokale besturen een ‘toolbox’ wordt ontwikkeld dat hen helpt om de aandacht voor trage wegen te integreren in hun lokale mobiliteitsbeleid. In 2007 werden de richtlijnen vastgelegd voor de aanpak van de evaluatie en bijsturing van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Vele steden en gemeenten hebben een mobiliteitsplan van vijf jaar of ouder en ook de aanstelling van de nieuwe besturen maakt dat in heel wat gemeenten nu werk wordt gemaakt van een tweede generatie mobiliteitsplannen. Met deze werkdoos kan het lokale trage wegenbeleid worden ingebed in dat nieuwe mobiliteitsplan. In de loop van het project wordt de werkdoos ontwikkeld aan de hand van proefprojecten waarbij gemeenten die in de loop van 2008-2009 reeds het traject van de evaluatie en bijsturing van hun plan doorlopen, een ondersteuning op maat krijgen. In 2009 zal het resultaat worden voorgesteld op een studiedag voor alle steden en gemeenten.

In 2008 werd in overleg met de ministers bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en Openbare Werken een voorontwerp van wijzigingsdecreet voor de wet op de Buurtwegen opgemaakt. Daarover is voor het zomerreces een interkabinettenvergadering gehouden. Na algemene bespreking van de tekst, is afgesproken om een nieuwe vergadering te organiseren, waarbij behalve de vertegenwoordigers van de kabinetten ook de parlementsleden uitgenodigd worden die de decreetsvoorstellen ondertekenden en indienden die gericht waren op algemene vernieuwing van de wetgeving op de buurtwegen of meer algemeen de trage wegen.

Investeren in kwaliteitsvolle en comfortabele fietsvoorzieningen

Realisaties 2007-2008

In 2008 is de inhaaloperatie voor de aanleg van veilige fietspaden, in het kader van de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk, voortgezet. Het gaat om fietsvoorzieningen langs gewest-, gemeente- en provinciewegen die belangrijk zijn voor het woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer.

In het kader van het Fietsfonds, dat bestemd is voor de betoelaging van de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen, werd eind vorig jaar op het budget 2007 (VIF363F6301) 851.466,60 euro vastgelegd. De verklaring voor het eerder beperkte gebruik van het Fietsfonds ligt in het feit dat de nieuwe gemeentebesturen pas begin 2007 van start zijn gegaan en dat Fietsfondsprojecten pas in een laat stadium, namelijk na gunning, worden vastgelegd. Daardoor zal het Fietsfonds pas in de loop van 2009 op kruissnelheid komen.

Een groot deel van de fietspaden langs gewestwegen werd, in samenwerking met de minister van Openbare Werken, aangelegd in het kader van de fietsmodules van het mobiliteitsconvenant. In 2007 werd 29,3 miljoen euro vastgelegd voor de modules 12 en 13. Ook in 2008 is voor de toepassing van de modules 12 en 13 30 miljoen euro ter beschikking op het begrotingsartikel MH6301D van het VIF. Van dit begrotingsartikel wordt een forfaitair bedrag van 8 miljoen euro overgedragen voor de onteigeningskosten voor fietspaden die in het kader van het mobiliteitsconvenant worden gerealiseerd. De in 2007 herziene modules voorzien immers dat de Vlaamse overheid instaat voor de onteigeningskosten; waar de gemeenten vroeger subsidies ontvingen voor deze kosten.

Te realiseren 2008-2009

In 2009 worden deze inspanningen verder gezet. Zo wordt er in samenwerking met de minister van Openbare Werken opnieuw een subsidie- en investeringsbedrag voorzien van 60 miljoen euro voor de aanleg van fietspaden. Op het begrotingsartikel MH6301D van het VIF wordt ongeveer 30 miljoen euro voorzien voor de modules 12 en 13 en 10 miljoen voor het Fietsfonds. Daarnaast voorziet de Vlaamse minister voor Openbare Werken 20 miljoen euro voor een verbeterde fietsinfrastructuur bij de herinrichting van gevaarlijke punten, bij de aanleg van doortochten, bij het structureel onderhoud van wegen, de aanleg van fietspaden via de module 11, enz.

Vademecum Fietsvoorzieningen

Dit vademecum dient als richtlijn voor de eigen diensten van de Vlaamse overheid, maar vormt ook een belangrijke leidraad en inspiratiebron voor andere wegbeheerders. Fietsvoorzieningen op het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk, die met middelen van de Vlaamse overheid worden aangelegd, moeten beantwoorden aan de eisen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Realisaties 2007-2008

In mei 2007 verscheen een nieuwe update van het Vademecum Fietsvoorzieningen op de website www.mobielvlaanderen.be. Aanpassingen die het gevolg zijn van wijzigingen aan de verkeersreglementering en nieuwe inzichten over de fietspaden op rotondes werden geïntegreerd. De ontwerprichtlijnen worden toegepast op alle fietspaden die worden aangelegd langs het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk.

Te realiseren 2008-2009

Een grondige herwerking van het vademecum, met o.a. een apart hoofdstuk over fietsparkeervoorzieningen en comforteisen is in voorbereiding. Deze herwerkte versie van het Fietsvademecum zal in 2009 ruim verspreid worden. Ook de versie van het Vademecum Fietsvoorzieningen op de website www.mobielvlaanderen.be wordt permanent up-to-date gehouden (o.a. wijzigingen verkeersreglement) en verder aangevuld.

Om de kennis over het vademecum beter te verspreiden wordt een vormingsaanbod voor de gebruikers van het vademecum uitgewerkt. Vooral lokale wegbeheerders worden opgeroepen hieraan deel te nemen.

*Ondersteuning lokaal fietsbeleid***Realisaties 2007-2008**

De ondersteuning van het lokale fietsbeleid verloopt via de provinciale steunpunten fietsbeleid waarvan de personeels- en werkingskosten voor 50% door de Vlaamse overheid worden gedragen. Deze 3-jarige overeenkomst loopt eind 2008 af. In het najaar 2008 wordt een doorlichting van het fietsbeleid in de Vlaamse gemeenten opgestart. Enerzijds is het de bedoeling om een beter zicht te krijgen op de lokale dynamiek rond het fietsbeleid, anderzijds is het de bedoeling om de gemeenten beter te betrekken bij de bovenlokale doelstellingen van het provinciale en Vlaamse fietsbeleid. Het gaat dan vooral om de realisatie van het bovenlokale fietsrouten netwerk en de toepassing van de aanbevelingen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Het is belangrijk dat het fietsbeleid dat gevoerd wordt regelmatig wordt geëvalueerd. BYPAD (Bicycle Policy Audit) laat lokale overheden toe om de kwaliteit van hun fietsbeleid onder de loep te nemen door de zwakke en sterke punten van het huidige beleid te analyseren en door duidelijke aanwijzingen te geven in verband met toekomstige verbeteringen. De Vlaamse overheid treedt als co-financierder op van de Vlaamse partners, tevens coördinator, van het door de Europese Commissie gesteunde BYPAD-project. Aan de Vlaamse partners werd gevraagd om dit evaluatie-instrument zodanig te verfijnen dat het ook bruikbaar is voor de evaluatie van het fietsbeleid van kleinere steden en gemeenten en regio's (bv. provincies). In 2008 liep dit project ten einde. Hoewel een pilootproject in de gemeente Bornem met goed gevolg werd uitgevoerd, bleek BYPAD voor kleinere gemeenten geen onverdeeld succes, o.a. vanwege de kostprijs. Een uitgewerkte methodologie om BYPAD in een provincie toe te passen kon niet in praktijk gebracht worden omdat de provincies die initieel hun interesse hadden laten blijken, uiteindelijk niet toehapten.

Te realiseren 2008-2009

De lokale overheden vervullen een cruciale rol bij de totstandkoming van het bovenlokale functionele fietsrouten netwerk (BFF). Toch zijn de gemeenten niet altijd goed geïnformeerd over dit netwerk. Omdat in de loop van 2008 een geactualiseerd netwerk tot stand werd gebracht moet in 2009 actie ondernomen worden om de toestand van het BFF op het gemeentelijke grondgebied mee te delen en de gemeenten op te roepen om medewerking te verlenen bij de aanleg van de prioritaire fietspaden.

De gemeenten worden ook opgeroepen om meer gebiedsgericht te werken en intergemeentelijk overleg te organiseren rond bovenlokale fietsverbindingen. De Vlaamse overheid werkt hiervoor samen met de provincies die een coördinerende rol blijven vervullen m.b.t. het bovenlokale fietsbeleid en de uitbouw van het netwerk. Eén en ander gebeurt in het verlengde van de doorlichting van het gemeentelijke fietsbeleid, die in 2008 werd opgestart. Deze doorlichting moet ook de aanzet geven voor de totstandkoming van een Vlaams netwerk van fietsvriendelijke gemeenten.

Wat de ruimtelijke knelpunten op het fietsrouten netwerk betreft krijgen de gemeenten een methode en instrumenten aangereikt om deze, samen met de provincies, op te lossen. De zeer specifieke, lokale situaties zorgen ervoor dat de realisatie van een kwaliteitsvolle en comfortabele fietsomgeving niet altijd noodzakelijk gepaard moet gaan met zware infrastructuurprojecten .

Fietspunten

Realisaties 2007-2008

In de loop van 2007 werden de eerste zeven fietspunten geopend bij stations van de NMBS-Holding in Vlaanderen (Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Kortrijk, Mechelen en Brugge). In 2008 startten nog 5 nieuwe fietspunten op bij de treinstations van Aarschot, Halle, Londerzeel, Vilvoorde en Hasselt.

De fietspunten worden gefinancierd met Vlaamse (sociale economie) en federale middelen en combineren doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit met sociaaleconomische objectieven. De initiatiefnemers willen fietsende NMBS-klienten beter bedienen en meer mensen aansporen om met de fiets naar het station te komen. Het is de bedoeling om in de komende jaren nog in andere stations in Vlaanderen fietspunten op te starten.

Te realiseren 2008-2009

De ervaringen en resultaten van de Fietspunten zullen in 2009 verder worden opgevolgd. In het kader van de beleidsmonitoring wordt getracht om met de sector afspraken te maken over het bijhouden van cijfermateriaal (indicatoren duurzame mobiliteit). Een uitbreiding met nieuwe Fietspunten in 2009 wordt overwogen.

Meldpunt Fietspaden

Veilige en comfortabele fietspaden verhogen de aantrekkingskracht van de fiets. Aandacht voor het onderhoud en het herstel van de fietspaden speelt hierbij een belangrijke rol. Via het Meldpunt Fietspaden kunnen abnormale situaties, die verband houden met de fietsinfrastructuur en die een gevaar inhouden voor fietsers, aan de wegbeheerder gesignaleerd worden.

Realisaties 2007-2008

Het Meldpunt Fietspaden werd in oktober 2007 operationeel en noteerde in de zomer 2008 reeds meer dan 2000 meldingen. In september 2008 werd de werking van het meldpunt geoptimaliseerd en werden enkele nieuwigheden ingevoerd, o.a. de mogelijkheid om foto's mee te sturen.

Te realiseren 2008-2009

Het meldpunt wordt op basis van tussentijdse evaluaties verder uitgebouwd tot een gebruiksvriendelijke webapplicatie. De rapportage over de werking wordt verder op punt gesteld waarbij ook meer aandacht zal gaan naar de resultaten van de behandeling van de knelpunten op het terrein, voornamelijk wat de gewestwegen betreft.

Bicity 2008

Realisaties 2007-2008

De Vlaamse overheid verleende haar steun aan deze fietsmanifestatie die op 18 mei voor de tweede maal plaatsvond. Deze manifestatie symboliseert de eis van verschillende fietsersverenigingen om de fietsers meer plaats te geven op de weg en in het beleid. Concreet werd mediaruimte aangekocht waarin fietsers opgeroepen werd om deel te nemen.

Te realiseren 2008-2009

De internationale fietsconferentie Velo-city 2009 vindt plaats in Brussel van 12 tot en met 15 mei 2009. Ook het Vlaamse fietsbeleid zal op dit internationale forum aan bod komen, o.a. via een meertalige brochure en een stand op de fietsbeurs. Bicity 2009, waaraan de Vlaamse overheid traditioneel haar medewerking verleent, vindt plaats tijdens Velo-city, wat deze fietsmanifestatie ook een internationale uitstraling zal geven.

Fietscongres

Realisaties 2007-2008

Op 17 september 2008 vond het tweede Vlaamse Fietscongres plaats, in samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Tijdens dit congres werd een tussentijds bilan opgemaakt van het gevoerde Vlaamse fietsbeleid van de afgelopen jaren. Er wordt gestreefd naar een jaarlijkse rapportage

van de resultaten van dit beleid. De inhaaloperatie van de Vlaamse overheid betreffende functioneel fietsbeleid boekt resultaten, die ook internationale belangstelling wekken. Deze zullen worden gepresenteerd op de internationale fietsconferentie Velo-city 2009 die van 12 tot 15 mei 2009 in Brussel plaatsvindt.

In 2006 organiseerde de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) voor de eerste keer een Fietscongres in Vlaanderen. Sindsdien werden verschillende initiatieven genomen. Denken we maar aan de aanstelling van de Vlaamse fietsmanager, de oprichting van het fietsfonds, het Meldpunt Fietspaden, enzovoort. Nu, twee jaar later, was het interessant om te bekijken waar we intussen staan. Hebben de genomen initiatieven het gewenste effect en wat kunnen we doen om nog meer mensen op de fiets te krijgen? Met dit congres werd een stand van zaken opgemaakt van het fietsbeleid in Vlaanderen.

Te realiseren 2008-2009

De conclusies van het Fietscongres worden in samenwerking met de minister van Openbare Werken en de partners op het gebied van het fietsbeleid besproken en zullen de aanzet vormen voor het uitzetten van de krijtlijnen van het fietsbeleid voor de komende jaren (2009-2010) en op langere termijn. 2010 is ook de tijdshorizon voor het bereiken van de doelstellingen die in het ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets werden geformuleerd. Begin 2009 worden ook de overeenkomsten Fietsbeleid, tussen de Vlaamse overheid en de provincies, vernieuwd.

Om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk beter bekend te maken bij de bevolking wordt een communicatieplan opgesteld en wordt gestart met de uitvoering ervan. Een aantrekkelijke naam, een herkenbaar logo voor het netwerk en de bewegwijzering van functionele routes zullen onderdeel zijn van de communicatiestrategie.

Sensibilisatie

Realisaties 2007-2008

De aanpak van de mobiliteitsweken – “heen-en-weer-week” en “aardig-op-weg-week” – werd in 2008 verder gezet. De mobiliteitsweken worden georganiseerd om het grote publiek te sensibiliseren rond duurzame mobiliteit. Ze vestigen de aandacht op de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen en kaarten een ander mobiliteitsbeleid aan op diverse beleidsniveaus en bij actoren zoals werkgevers en scholen. De twee actieperiodes bleven behouden (respectievelijk mei en september).

- De “heen-en-weer-week” was ook in 2008 thematisch georiënteerd. Er werd gewerkt met één thema en één of meerdere doelgroepen. De activiteiten werden rond het thema woon-werkverkeer gegroepeerd zodat de week inhoudelijk een duidelijke rode draad had. Er was daarbij voldoende aandacht voor het te voet gaan en het fietsen naar en van het werk.
- Tijdens de “aardig-op-weg-week” in september, lag de nadruk op het verkeersgedrag in de eigen woonbuurt. Hierbij werd veel aandacht besteed aan de voetgangers en de fietsers.

Te realiseren 2008-2009

De mobiliteitsweken – “heen-en-weer-week” en “aardig-op-weg-week” – worden in 2009 verder gezet. In hoofdlijnen blijven de mobiliteitsweken, ook in de toekomst, campagnes om het grote publiek te sensibiliseren rond duurzame mobiliteit. Ze vestigen de aandacht op de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen en kaarten een ander mobiliteitsbeleid aan op diverse beleidsniveaus en bij actoren zoals werkgevers en scholen. De twee actieperiodes blijven behouden (respectievelijk mei en september). De verdere uitwerking en invulling van de beide weken is momenteel nog onderwerp van overleg.

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

Cambio

Realisaties 2007-2008

2007 was vooral bedoeld als consolidatiejaar waarbij de werking in de bestaande Cambio-steden verder werd uitgebouwd. Dit resulteerde in een uitbreiding van zowel het wagenpark als het standplaatsennetwerk. Begin 2008 werden gesprekken opgestart met potentiële Cambio-steden. Pas

na voltooiing van de nodige potentieel-onderzoeken bij lokale bevolking en garanties op voldoende draagvlak bij lokale overheden zal geëvalueerd worden onder welke voorwaarden een eventuele opstart opportuun is (najaar 2008 - juni 2009). 2007 werd afgesloten met een ruime klantenbevraging ter evaluatie van de operationele werking van Cambio.

Te realiseren 2008-2009

Voor de periode oktober 2008 - oktober 2009 verwacht Cambio een toename van het ledenbestand. Het aantal gereserveerde standplaatsen wordt uitgebreid. Eind 2009 zal een analoge klantenbevraging georganiseerd worden

Particuliere autodelen

Realisaties 2007-2008

De in 2006 gestarte opdracht om het particuliere autodelen te implementeren en verder te promoten, werd in 2007 hernieuwd. In de loop van 2007-2008 werd dus opnieuw begeleiding en ondersteuning voorzien voor opstartende particuliere autodeelgroepen. In vergelijking met 2006-2007 werden er 10 autodeelgroepen meer gemeten (van 60 naar 70) en 100 extra leden (van 300 naar 400).

Te realiseren 2008-2009

Op het gebied van het particuliere autodelen zal de verdere promotie en de implementering verder gezet worden. Het hierboven vermelde contract loopt immers nog verder tot in mei 2009. Tijdens deze periode zal ook gewerkt worden aan de opmaak van een goed tel- en indicatorsysteem van particuliere autodelen waarbij een beter inzicht voorop staat betreffende het verband tussen het aantal autodeelgroepen en het aantal leden enerzijds en de vermindering van het aantal auto's/autokilometers en CO2-uitstoot anderzijds.

Carpool

Realisaties 2007-2008

In samenwerking met onderzoeksbureau Traject werd een uitgebreid onderzoek gevoerd naar de hinderpalen en voorwaarden voor het succesvol promoten van carpooling. Hieruit bleek dat een aantal technische modaliteiten van de Vlaamse Carpoolbank konden verbeterd worden en dat omkaderende promotie acties noodzakelijk waren. Tevens werd vastgesteld dat de bedrijven op het terrein meer begeleiding nodig hebben, enerzijds om carpoolprojecten op te starten en anderzijds om de reeds opgestarte carpoolprojecten succesvol te continueren.

In oktober 2007 werden de conclusies van het onderzoek omgezet in een actie- en communicatieplan ter promotie en verdere ontwikkeling van de Vlaamse carpoolbank.. Deze opdracht werd toevertrouwd aan Taxistop. De volledige uitvoering ervan gebeurt in 2008 en 2009. In grote lijnen zijn dit de belangrijkste actiepunten: restyling carpoolwebsite i.f.v. betere en duidelijke informatieverschaffing, ontwikkelen voordeelcalculator voor particulieren op de website, downloadmogelijkheden via de website, elektronische nieuwsbrieven naar bedrijven en leden, ledenkaart voor carpoolers, aanwezigheid op evenementen, organisatie van een ludieke wedstrijd voor het grote publiek, organisatie van een wedstrijd onder leden, en een wervingscampagne naar bedrijven.

Voor deze laatste actie zal Taxistop samen met de provinciale mobiliteitspunten de bedrijven proactief benaderen in functie van nieuwe inschrijvingen in de carpooldatabank enerzijds, en begeleiding en monitoring van nieuwe carpoolprojecten anderzijds.

Te realiseren 2008-2009

De hierboven vermelde overeenkomst met Taxistop loopt over een periode van 15 maand en zal dus in de periode 2008-2009 effectief uitgevoerd worden. De evaluatie is voorzien voor januari 2010.

In het najaar van 2008 zal ook een studie uitgevoerd worden om na te gaan welke factoren van invloed zijn op het feit dat bepaalde carpoolparkings meer of minder benut worden dan anderen. Dit ruimtelijk-verkeerskundig onderzoek naar het gebruik van carpoolparkings bestaat uit twee delen:

- Opmaak van een typologie van carpoolparkings op basis van een aantal variabelen;

- Onderzoek naar de ruimtelijke en verkeerskundige aspecten die het gebruik van carpoolparkings beïnvloeden.

In het voorjaar van 2009 zal deze studie beëindigd zijn.

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

Realisaties 2007-2008

Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van 18 juli 2003 voorzorg in de invoering van een boordcomputer/taximeter voor 19 september 2008.

De bedoeling was om:

- de administratieve handelingen in de taxi te verminderen;
- het luchthavenvervoer met taxi's mogelijk maken (door het gebruik van forfaits toe te staan);
- de controle vereenvoudigen.

Omdat er onvoldoende verschillende boordcomputers/taximeters op de Vlaamse markt aangeboden werden heeft de Vlaamse Regering beslist om de overgangstermijn voor de invoering van de toestellen te verlengen met 1 jaar (tot september 2009). Dit besluit werd gepubliceerd op 25 augustus 2008.

Te realiseren 2008-2009

Inzake het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, stel ik de volgende wijzigingen voor:

- Het niet-commercieel personenvervoer, dat aan kostprijs rijdt, uitsluiten van de vergunningsplicht (zoals mindermobielencentrales, Diensten Aangepast Vervoer, sociaal vervoer dat aangeboden door OCMW's, e.d.)
- Het niet-dringend zittend ziekenvervoer uitsluiten van de vergunningsplicht.
- De politierechtbanken bevoegd maken in plaats van de correctionele rechtbanken.
- De inbeslagneming van de voertuigen terug opnemen.
- Het belastingstelsel vereenvoudigen en harmoniseren.
- Het aanpassen van het tariefstelsel ten gevolge van de omzetting naar Belgisch recht van de Europese richtlijn inzake meetinstrumenten.

Deze wijzigingen zullen, na publicatie in het Belgische Staatsblad, verwerkt worden in het taxibesluit. Daarnaast zullen ook technische wijzigingen, die vooral betrekking hebben op de randapparatuur/taximeter, uitgevoerd worden.

In september 2008 werd eveneens gestart met de bouw van Centaurus, het Vlaamse communicatieplatform voor de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. De bouw, inclusief testen, zal 52 weken duren (einddatum september 2009). Dit platform heeft de volgende doelstellingen:

- het faciliteren van het administratieve beheer van de vergunningen afgeleverd door de Vlaamse steden en gemeenten. Daarnaast kan de provincie, als voogdijoverheid, ook gebruik maken van dit platform.
- het verhogen van de controle op deze diensten door een betere communicatie met de federale overheidsdiensten zoals de FOD Mobiliteit (Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen en GOCA's beter gekend als de technische controle) en de FOD Sociale Zekerheid.
- het genereren van statistieken met als doel het beleid van de Vlaamse overheid inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van bestuurder te ondersteunen.
- de politiediensten (zowel federaal als lokaal) toelaten om de gegevens van de vergunde exploitanten te raadplegen.

Het gebruik van Centaurus zal bovendien leiden tot een administratieve lastenverlaging voor de gemeenten en de (kandidaat-) exploitant van een taxidienst of een dienst voor het verhuren van

voertuigen met bestuurder en de betere bescherming van de vergunde exploitanten tegen malafide bedrijven.

Concreet gaat het over:

- de gemeenten in staat stellen om vergunningsaanvragen van bonafide exploitanten sneller af te handelen en die van malafide exploitanten gemakkelijker te weigeren;
- de gemeenten ondersteunen bij de vlotte opmaak en aflevering van de boorddocumenten voor de taxi's en de verhuurvoertuigen;
- de TX-nummerplaten toe te kennen op basis van de vergunning (in plaats van de verzekeringpolis).

1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen

Realisaties 2007-2008

Pilootprojecten duurzaam naar school voor het basisonderwijs

Klemtoon ligt hierbij op milieubewuste, gezonde en veilige woon-schoolverplaatsingen. Duurzaam Naar School is erop gericht leerlingen uit het basisonderwijs zoveel mogelijk met de fiets en te voet naar school te laten gaan. Gemeenten die initiatieven rond de zachte weggebruiker opzetten kunnen daarvoor subsidies krijgen. In de nieuwe projectformule zullen in de eerste plaats middelen voorzien worden om het stappen en trappen te bevorderen (basisluik).

Aanvullend kunnen gemeenten in een tweede stap subsidies krijgen voor de organisatie van netoverschrijdend leerlingenvervoer (optioneel luik). Het leerlingenvervoer zal optioneel kunnen gerealiseerd worden, mits er vooraf een onderzoek gebeurt naar de noodzaak en de meerwaarde ervan.

Het concept “Duurzaam Naar School” vervangt de vroegere projecten “Netoverschrijdend leerlingenvervoer” voor het gewoon basisonderwijs. In deze proefprojecten introduceerde men het STOP-principe dat voorrang geeft aan Stappen en Trappen, boven de Organisatie van leerlingenvervoer of Privé-vervoer. Bij deze projecten lag de nadruk op investeringen in busvervoer. Daardoor bleef het effect op stappers en trappers beperkt. Samen met ministers Vandenbroucke werd daarom gekozen voor een breder concept met meer aandacht voor te voet gaan en fietsen.

Realisaties 2007-2008

In het najaar van 2007 (op 17 december) werd de 1ste oproep gelanceerd om dossiers voor het basisluik “Duurzaam naar school” in te dienen voor het schooljaar 2008-2009. Voor het opstarten van projecten voor het schooljaar 2008-2009 werd 2,4 miljoen euro voorzien.

Naar aanleiding van de oproep werden er bij het Departement Onderwijs en Vorming 86 dossiers ingediend. Deze dossiers werden, na controle op ontvankelijkheid, inhoudelijk beoordeeld door de ambtelijke commissie. Er werden 76 dossiers weerhouden.

De 6 pilootgemeenten die in 2007-2008 netoverstijgend woonschoolvervoer hebben georganiseerd kunnen in het schooljaar 2008-2009 wel al instappen in een optionele luik van “Duurzaam Naar School”, dat netoverschrijdend busvervoer omvat. Die 6 gemeenten zijn Blankenberge, Rotselaar, Waasmunster, Asse, Bekkevoort en Hemiksem. De overige gemeenten die ingestapt zijn in het basisluik kunnen dit pas in het schooljaar 2009-2010.

De voor het basisluik geselecteerde gemeenten (schooljaar 2008-2009):

Antwerpen

Beerse, Berlaar, Bornem, Borsbeek, Brecht, Duffel, Essen, Heist op den Berg, Hemiksem, Laakdal, Mechelen, Meerhout, Mortsel, Niel, Retie, Schelle, Stabroek, Sint Amands, Turnhout, Wijnegem, Zoersel

Limburg

Alken, Bree, Diepenbeek, Gingelom, Hasselt, Hechtel-Eksel, Korteseem, Lommel, Lummen, Maasmechelen, Peer, Tessenderlo, Wellen

Oost-Vlaanderen

Beveren, Denderleeuw, Eeklo, Haaltert, Kluisbergen, Kruishoutem, Sint-Gillis-Waas, Stekene, Waasmunster

Vlaams-Brabant

Asse, Begijnendijk, Bekkevoort, Bierbeek, Boortmeerbeek, Boutersem, Dilbeek, Glabbeek, Geetbets, Kortenaeken, Landen, Leuven, Machelen, Overijse, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Sint-Pieters-Leeuw, Tienen, Vilvoorde

West-Vlaanderen

Beernem, Blankenberge, De Haan, Diksmuide, Kortemark, Ledegem, Middelkerke, Oostende, Roeselare, Veurne, Waregem, Wevelgem, Wingene, Zwevegem

In het schooljaar 2008-2009 bereikt ‘Duurzaam Naar School’ 150.000 leerlingen in 76 gemeenten. De gemeenten konden een selectie maken uit een lijst met concrete initiatieven. Die initiatieven zijn ondergebracht in drie categorieën: informatie & sensibilisatie, educatieve initiatieven en organisatorische initiatieven. Gemeenten kunnen bijvoorbeeld een vrijwilligersnetwerk voor voetgangersrijen of een fietspool uitbouwen. Zo gaan 31 van de geselecteerde gemeenten een fietspool organiseren en 68 gemeenten een schoolbereikbaarheidskaart opstellen, 25 gemeenten gaan van start met een voetgangerspool, 31 gemeenten zullen fietshelmen aankopen, 38 gemeenten willen fluorescerend materiaal aankopen, ...

Daarnaast konden gemeenten nog eigen creatieve voorstellen doen. Middelkerke investeert in een softwareprogramma om de schoolroutes te analyseren en te modelleren. Leuven zet dan weer activiteiten op met de politie en belooft leerlingen die trouw deelnemen.

Op 3 juni 2008 werd de geselecteerde gemeenten op een infodag toegelicht dat zij over de mogelijkheid beschikken om voor het schooljaar 2009-2010 een dossier in te dienen voor het starten van een vooronderzoek voor het optioneel luik “Duurzaam naar School”. Dit luik omvat de organisatie van netoverschrijdend leerlingenvervoer binnen de gemeentegrenzen. 12 gemeenten zijn met een vooronderzoek gestart. Het betreft volgende gemeenten:

Antwerpen:

Berlaar, Niel, Meerhout

Limburg:

Gingelom

Oost Vlaanderen:

Sint Gillis Waas

Vlaams Brabant:

Kortenaeken, Sint Pieters Leeuw, Machelen, Boortmeerbeek, Begijnendijk

West Vlaanderen:

Wingene, Kortemark

De Lijn biedt de gemeenten die een dossier willen opmaken dat kadert in het optionele luik ondersteuning bij het in kaart brengen van herkomst- bestemmingsgegevens van de leerlingen, de afbakening stap- en trapzones of het in kaart brengen van concrete verplaatsingsgegevens van leerlingen indien er al collectief vervoer beschikbaar is in de gemeente. Verder ondersteunt De Lijn de gemeente bij het uitwerken van: mogelijke busroutes, het verfijnen van busroutes (o.a. bepalen opstapplaatsen), de opmaak van de schatting van het aantal benodigde voertuigen, de opmaak van de kostenraming van het collectieve leerlingenvervoer voor betrokken gemeente en indien, gewenst de opmaak van de aanbesteding voor collectief vervoer.

Dit vooronderzoek loopt in de periode juli 2008 – januari 2009.

Te realiseren 2008-2009

Op 29 september 2008 werd een nieuwe oproep gelanceerd om een dossier voor het basisluik “Duurzaam naar School” in te dienen. Deze oproep richt zich enerzijds naar de gemeenten die tot op

heden nog geen dossiers hebben ingediend, en anderzijds naar de gemeenten die voor het schooljaar 2008-2009 reeds over een goedgekeurd dossier basisluik beschikken en hiervoor een vervolgdossier willen indienen.

De goedkeuring van de geselecteerde dossiers zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering in de loop van de maand april 2009. Voor het schooljaar 2009-2010 wordt er 4,8 miljoen vrijgemaakt,

De Lijn speelt bij de verdere concrete invulling van de goedgekeurde dossiers die kaderen in het optioneel luik (periode mei 2009-september 2009) een belangrijke rol.

Herziening aanvraag recht op individueel en collectief leerlingenvervoer

Realisaties 2007-2008

Sinds 27 mei 2008 gelden er nieuwe afspraken voor het bepalen van het recht op leerlingenvervoer. Het recht op leerlingenvervoer wordt vooraf bepaald en enkel leerlingen die recht hebben krijgen toegang tot het collectieve leerlingenvervoer. Voordien gebeurde deze controle achteraf en dit zorgde regelmatig voor problemen op het terrein.

In een 1ste fase werden de aanvragen handmatig behandeld door het coördinatiepunt leerlingenvervoer dat is ondergebracht bij het Departement Onderwijs en Vorming. In een 2de fase wordt teruggevallen op een applicatie op internet (zonder beveiligingen) voor het bepalen van de rechthebbendheid van een leerling voor een geselecteerde school. Overeenkomstig de planning zal deze in de loop van oktober 2008 op het web terug te vinden zijn en zullen ouders, leerlingen, scholen, De Lijn en het Departement Onderwijs en Vorming in één oogopslag kunnen zien voor welke school (of scholen: ingevolge de afwijking van 10%) de leerling van een recht op leerlingenvervoer kan genieten (voor individueel of collectief vervoer). Het betreft een gezamenlijke ontwikkeling van het Departement Onderwijs en Vorming en De Lijn.

Te realiseren 2008-2009

In een 3^{de} fase zal, naast de webapplicatie op het internet, een applicatie op extranet (met beveiligingen) ontwikkeld worden, waarbij naast het bepalen van rechthebbendheid de gegevens ook worden weggeschreven naar een databestand dat toegankelijk is voor scholen, het Departement Onderwijs en Vorming en De Lijn. Het is de bedoeling met deze applicatie te starten vanaf januari 2009.

De onderliggende werkwijze aangaande beveiligingen en afspraken m.b.t. het verlenen van toegang tot de applicatie worden momenteel uitgewerkt. Deze moeten met de scholen besproken worden voor verdere toepassing. Basis werkmethode toekomst is het werken met E-id (tijdelijk kan dit ook nog met federaal token).

Uitdoofbeleid voor niet-rechthebbende leerlingen buitengewoon onderwijs

Realisaties 2007-2008

Volgens de vigerende regelgeving beschikte een niet-rechthebbende leerling slechts over een tijdelijke opportuniteit om gebruik te maken van het collectief leerlingenvervoer. De komst van een nieuwe leerling, het inzetten van een voertuig met een andere capaciteit (capaciteit is gekoppeld aan rechthebbendheid), het wegvallen van een rechthebbende leerling op het traject,...waren alle factoren waardoor het vervoer van de niet-rechthebbende leerling in het gedrang kon worden gebracht en dat zorgde op het terrein telkens weer voor reacties van ouders, scholen en kinderen.

Omdat de niet-rechthebbende leerlingen geen vervoersgarantie hebben, krijgt het vervoer van deze leerlingen een uitdovend karakter. Dit houdt in dat de niet-rechthebbende leerlingen die voor 27 mei 2008 gebruik maakten van het leerlingenvervoer door de scholen en De Lijn werden opgelijst. Deze lijst krijgt de benaming 'afstreeplijst'.

De opname op deze lijst biedt de niet-rechthebbende leerling een vervoersgarantie voor de duur van het onderwijsniveau, mits de leerling de schoolt niet verlaat of verhuist, en zijn verplaatsing betaalt, overeenkomstig de tarieven van De Lijn. Van zodra de leerling de school verlaat, verhuist of zijn onderwijsniveau beëindigt, wordt zijn naam van de lijst geschrapt en kan hij niet langer gebruik maken van het leerlingenvervoer.

Te realiseren 2008-2009

Verdere praktische opvolging van de gemaakte afspraken met betrekking tot het vervoeren van de leerlingen die opgenomen werden op de in juni 2008 opgemaakte afstreeplijst en die nog voldoen aan de voorwaarden om te genieten van het leerlingenvervoer.

Wijziging regelgeving buitengewoon onderwijs: omschakeling van afstandgebonden naar gebiedsgebonden aanpak

Realisaties 2007-2008

In het najaar van 2006 werd voor de regio Oost Vlaams-Brabant gestart met een theoretische oefening rond een mogelijke herstructurering van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Deze oefening werd door De Lijn, het Departement Onderwijs, de onderwijskoepels en de betrokken scholen buitengewoon onderwijs in juni 2007 afgerond.

Het doel van deze oefening was om samen met de koepels en de scholen van de betrokken regio de verschillende knelpunten te analyseren en de verbeterpunten, die door alle partners worden gedragen, vast te leggen. De voorgestelde oplossingen moeten leiden tot vermindering van de ritduurtijden en dit met transparante en duidelijke regels voor scholen en ouders. De zorgvraag voor het kind moet daarbij centraal staan.

Dit proces werd inmiddels opgestart voor het basisonderwijs. In een eerste fase werden alle leerlingen die school lopen in het buitengewoon basisonderwijs per type en per net in kaart gebracht. Dit proces werd doorlopen in de periode januari-april 2008.

In een tweede fase wordt er gewerkt per regio, om zo te komen tot door de scholen “gedragen” afbakeningen van ophaalgebieden (op niveau grens gemeente of deelgemeente).

Vlaanderen werd opgedeeld in acht regio's. Per regio worden de scholen met leerlingen van het type 1, 2 en 8 samengebracht. Dit proces werd eind april 2008 opgestart en loopt tot eind juni 2009 voor het basisonderwijs. Het proces omvat steeds volgende stappen: de omkadering van het project en de werkwijze, het bespreken van het werkmateriaal met de betrokken scholen, het vastleggen per school van het ophaalgebied per type en het bepalen van de overlappende gebieden. Dit proces wordt in de loop van het schooljaar 2008-2009 ook ingepland voor de scholen met leerlingen van het type 3, 4, 6 en 7.

Nadat de analyse en vastlegging van de ophaalgebieden is gebeurd, zullen ook de schoolbusgebieden worden afgebakend. Dit is het gebied waarbinnen het mogelijk is om de ritduur voor de leerlingen op dagbasis te beperken tot 180 minuten voor de woon-schoolverplaatsing.

Te realiseren 2008-2009

Hoger beschreven proces zal vanaf het schooljaar 2009-2010 herhaald worden voor het buitengewoon secundair onderwijs. Hier spelen naast het type en het net ook de opleidingsvorm en de binnen de opleidingsvorm aangeboden opleidingen een rol. Het volledige proces wordt door De Lijn, het Departement Onderwijs en Vorming en de scholen samen doorlopen.

Reactivering commissie leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs (CLBO)

Realisaties 2007-2008

De CLBO werd in oktober 2007 opnieuw opgestart door de Vlaamse ministers van Mobiliteit en Onderwijs om een eenduidig kanaal te hebben voor het bespreken van alle aspecten van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs.

In deze CLBO zitten vertegenwoordigers van de onderwijskoepels, de erkende ouderverenigingen, het Departement Onderwijs en Vorming, De Lijn en (als waarnemers) de beide betrokken kabinetten.

Volgende taken behoren tot de CLBO:

- beleidsadviserend formuleren van voorstellen naar beide ministers;

- behandeling van vragen i.v.m. de uitvoering van het beleid (o.a. concrete beoordeling aanvragen tot afwijking OV3 en OV4 type 3, betwistingen inzake 10%-toepassingen,...);
- beleidsondersteunend werk (op basis van concrete moeilijke dossiers richtlijnen, werkwijzen, draaiboeken uitwerken).

De CLBO vergadert voor het bespreken van de haar toevertrouwde taken 5 maal per schooljaar.

Te realiseren 2008-2009

Continueren van de werking die in oktober 2007 werd opgestart.

Ritduur vermindering buitengewoon onderwijs

Realisaties 2007-2008

Het programma ter reductie van de ritduur, dat werd opgestart in september 2006, wordt verder uitgevoerd. Inmiddels werden op het terrein al 211 extra ritten aan het aanbod toegevoegd. Kortom: 86% van de voorziene extra ritten die kaderen in de reductie van de ritduurvermindering werden reeds op het terrein gerealiseerd. De op dit ogenblik nagestreefde maximale ritduur voor de weekritten bedraagt 220 min/dag.

Te realiseren 2008-2009

Vanaf 2008 werd er 1,1 miljoen euro voorzien om de ritduur verder terug te dringen tot 180 minuten/dag. Deze middelen worden vooral vanaf het najaar 2008 geïnvesteerd. Gespreid over Vlaanderen worden er in het najaar 2008 een 17-tal extra ritten voorzien in het aanbod. Deze middelen zullen in de loop van 2009 ook gebruikt worden om de kwaliteit van het aanbod in de regio Gent (Gentbrugge) sterk op te waarderen.

Gezinskorting op de Buzzy-Pass

Realisaties 2007-2008

Vanaf 1 juli krijgen ook gezinnen met co-ouderschap gezinskorting op de Buzzy Pass, het jongerenabonnement van De Lijn. Tot nu toe kregen kinderen van één gezin die niet op hetzelfde adres wonen geen korting bij de aankoop van meerdere abonnementen. Om de korting te kunnen geven, gaat De Lijn verder dan de wettelijke definitie van een gezin. Die beschouwt een gezin 'als mensen die op hetzelfde adres gedomicilieerd zijn'. Deze maatregel vormt ook een vertaling van de OCM (open coördinatiemethode).

HOOFDSTUK 2: VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN

Sinds het witboek van de Europese Commissie hebben alle EU-lidstaten zich ertoe verbonden om het aantal verkeersdoden tegen 2010 met 50 % te doen dalen. Deze doelstelling is ook opgenomen in het Vlaamse regeerakkoord.

In het **Mobiliteitsplan Vlaanderen** werden volgende concrete doelstellingen m.b.t. verkeersveiligheid geformuleerd:

“Een operationele vertaling van de hoger geformuleerde ambities, namelijk de Vlaamse achterstand tegen 2010 m.b.t. verkeersveiligheid t.a.v. de Europese koplopers tot de helft terug te brengen, rekening houdend met de ambities die deze landen zelf t.a.v. de ontwikkeling van hun verkeersveiligheid stellen, betekent bijgevolg concreet:

- *Maximaal nog 375 doden en dodelijk gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% t.o.v. 1999*
- *Maximaal nog 3.250 zwaar gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% t.o.v. 1999*

Aanvullend worden nog volgende doelstellingen gesteld:

- *Maximaal nog 55 doden en dodelijk gewonden per 1.000.000 jongeren onder de 26 jaar i.p.v. 143,5 in 1999*
- *Maximaal nog 57 licht gewonden per 100 miljoen voertuigkilometer i.p.v. 78,4 in 1999*

Een strategisch doel voor Vlaanderen is om na 2010 de achterstand ten opzichte van de veiligste landen verder te verkleinen. Daarom werd in het **Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen**, in afstemming met de doelstellingen van de Federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, als ambitieniveau gesteld om **tegen 2015 maximaal 250 doden en dodelijk gewonden en maximaal 2000 zwaargewonden** te tellen in Vlaanderen.

Dit Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, op 14 november 2007 goedgekeurd door de Vlaamse Regering, is een beleidsplan dat een kader uitstippelt voor het te voeren verkeersveiligheidsbeleid op Vlaams niveau in de volgende jaren. Het heeft als doel om de sterk dalende trend in de ongevallencijfers van de periode 1999-2004 te hernemen en moet toelaten om de Vlaamse bijdrage te realiseren aan de doelstelling van de Staten-Generaal 2007, nl. minder dan 500 verkeersslachtoffers tegen 2015 te halen. Bij de opmaak van dit plan werd vertrokken van een probleemanalyse van de heersende fenomenen en factoren van verkeersonveiligheid in Vlaanderen. Op basis van de waargenomen evoluties en probleempunten werd vervolgens een geactualiseerde beleidsvisie op de verkeersveiligheid in Vlaanderen ontwikkeld en werd een maatregelenpakket voorgesteld.

Op basis van hun inhoudelijke overeenkomsten werden deze maatregelen gegroepeerd in zes maatregelengroepen:

1. Opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer.
2. Bevorderen en afdwingen van veilig verkeersgedrag.
3. Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening.
4. Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader.
5. Aandacht voor bijzondere doelgroepen.
6. Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid.

Om een zo groot mogelijk draagvlak voor de voorgestelde maatregelen te verkrijgen, werd het Vlaams Forum Verkeersveiligheid geraadpleegd tijdens de opmaak van dit plan. Ook de MORA werd om advies gevraagd.

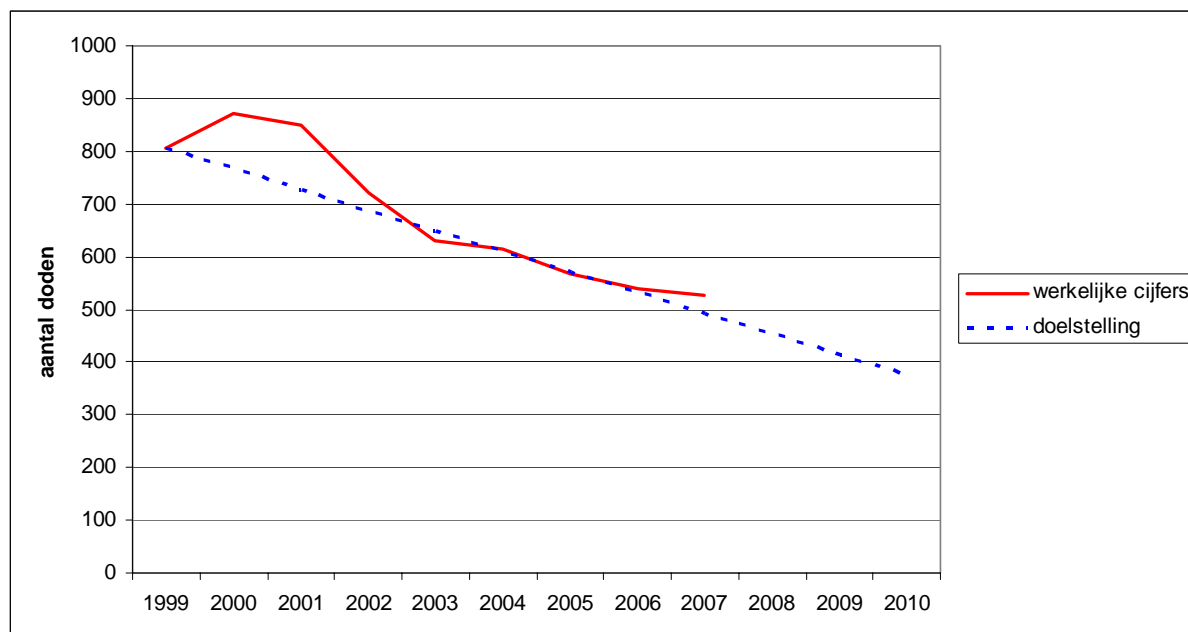
Voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan werd en wordt een belangrijk nieuw budget voorzien voor 2008 en 2009 (respectievelijk 13,446 miljoen euro en 14,883 miljoen euro).

De Vlaamse Regering heeft al verschillende stappen ondernomen om tegen 2010 het aantal verkeersdoden met 50 % te doen dalen. De cijfers van de laatste 10 jaar tonen aan dat Vlaanderen redelijk op koers zit. De officiële ongevals cijfers van 2007 geven aan dat het aantal doden 30 dagen in het Vlaamse Gewest is gedaald met bijna 38% t.o.v. het referentiegemiddelde (1998-2000). Maatregelen zoals het plaatsen van onbemande camera's, verlagen van snelheidsregime van 90 km/u naar 70 km/u op vele wegen, aangepaste verkeersboetes, infrastructurele verbeteringen met onder meer het wegwerken van zwarte punten en doorgedreven sensibilisatie en communicatiecampagnes hebben gezorgd voor een verhoogd maatschappelijk bewustzijn ten aanzien van verkeersveiligheid. De meest recente verkeersongevalscijfers wijzen echter op een omkering van deze trend, dus bijkomende maatregelen zijn absoluut noodzakelijk om deze dalende trend te kunnen verderzetten en bijgevolg de geformuleerde doelstellingen te halen.

Recente edities van de **Verkeersveiligheidsbarometer** (februari 2008) geven aan dat ernstige ongevallen met vrachtwagens in Vlaanderen in toenemende mate een probleem vormen, aangezien het aantal doden ter plaatse is gestegen met 27,4% ten opzichte van het jaartotaal van vorig jaar.

Omwille van de problematiek van ongevallen met vrachtwagens op de Vlaamse wegen werd op 18 maart 2008 een **ronde tafel veilig vrachtvervoer** georganiseerd samen met de transportsector. Twaalf maatregelen om het vrachtvervoer over de weg veiliger te maken, werden besproken. Het pakket maatregelen zet in op handhaving, rijgedrag, veiligheidscultuur in bedrijven en sensibilisatie. Het betreft extra controles in samenwerking met de minister van Openbare Werken (controle op overlading, controle op tussenafstand, controle op snelheid en inhaalverbod), vermijden van dodehoekongevallen (bewustmaking van jonge weggebruikers, spiegelafstelplaatsen, ingrepen aan infrastructuur), veiligheidscultuur in bedrijven (charter met de sector, defensief en ecologisch rijden, gezondheid vrachtwagenchauffeurs), ongevalanalyse ter plaatse, kwalitatief vrachtwagenennetwerk en een imagocampagne.

Figuur 1: Evolutie verkeersdoden – Vlaanderen – 1999-2007 t.o.v. doelstelling mobiliteitsplan



Bron: (Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie), verwerking Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, dept MOW, Vlaamse overheid

2.1 Verkeersveiligheid: de 3 E's

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

- de opleiding en sensibilisering van de weggebruiker ('education');
- verbetering van de verkeersomgeving en voertuigen ('engineering');
- de handhaving en controle van de regelgeving ('enforcement').

2.1.a Education

Het kunnen genieten van een goede opleiding en het kunnen opdoen van voldoende ervaring zijn belangrijke voorwaarden voor elke verkeersdeelnemer om op een veilige manier aan het dagelijkse verkeer te kunnen deelnemen. Op deze manier krijgen de weggebruikers de nodige verkeerskennis en vaardigheden aangeleerd. Omdat uit onderzoek bleek dat de verkeerseducatie en dus de verkeerskennis in het secundair onderwijs een zwakke schakel vormde, werd het voorbije jaar hierin sterk geïnvesteerd met het project 'Rijbewijs op school'.

Naast opleiding is het ook van belang dat de weggebruikers de attitude ontwikkelen om zich op een verkeersveilige manier in de verkeersomgeving te verplaatsen. Het is immers niet omdat men de kennis heeft hoe zich veilig te gedragen dat men deze ook steeds in de praktijk brengt. Hiervoor is sensibilisering van de weggebruikers een continue noodzaak.

Naast kinderen en jongeren vormen motorrijders en vrachtwagenbestuurders specifieke doelgroepen.

Rijbewijs op school

Realisaties 2007-2008

In 2007 werd het project *Rijbewijs op school* gelanceerd, een ambitieus project waarbij leerlingen uit het laatste jaar secundair onderwijs op school lessen theorie volgen en het theoretische rijexamen afleggen vanaf de leeftijd van 17 jaar. Bedoeling is dat op termijn alle jongeren op school de nodige kennis verwerven ter voorbereiding van het theoretische rijexamen categorie B.

Daardoor wordt het mogelijk om de befaamde eindterm 12 ook daadwerkelijk uit te voeren. Daarnaast krijgen de jongeren ook een vorming over verantwoorde mobiliteit, zoals bepaald in de verschillende vakoverschrijdende eindtermen. Het project is ook sociaal belangrijk. Een rijbewijs is vandaag de dag immers vaak een voorwaarde om volledig aan de samenleving te kunnen deelnemen en een extra troef om werk te vinden.

Het project is volledig gratis voor de scholen en leerlingen en bestaat uit de volgende onderdelen:

- gratis lesmateriaal voor leerlingen (handboeken en website);
- gratis 8 uur verkeerseducatie door professionele rijinstructeurs;
- gratis afname examen op school zelf door een erkend examencentrum.

Het project is een samenwerkingsverband tussen de VSV, erkende rij scholen en rijinstructeurs, GOCA en de scholen. De rij scholen/rijinstructeurs geven de theorielessen, GOCA zorgt voor de afname van de examens en de school maakt de nodige praktische afspraken voor een goede afhandeling van het project.

Het schooljaar 2007-2008 werd beschouwd als een proeffase, waarbij 25 scholen geselecteerd werden, goed voor zowat 2.000 leerlingen. In een eerste fase werden de scholen aangeschreven die hun strepen reeds verdienden op het vlak van mobiliteit en die onder andere beschikten over een geregistreerde verkeersgangmaker. Bij de selectie werd ervoor gezorgd dat er een evenwicht was tussen de provincies, netten en onderwijsvormen. De eerste fase werd opgestart in december 2007 en liep tot 1 mei 2008.

Het proefproject is zowel door leerlingen als leerkrachten zeer positief geëvalueerd. Alle resultaten samen vormen de basis voor een unieke databank. Het is immers de eerste keer dat er analyse materiaal

bestaat waarin gegevens als leeftijd, geslacht, studieniveau en voorbereidingstijd gelinkt worden aan examenscore. Op basis van de evaluatie kan het project opgevolgd en bijgestuurd worden waar nodig.

Te realiseren 2008-2009

Tijdens het schooljaar 2008-2009 wordt 'Rijbewijs op School' aangeboden aan alle secundaire scholen in Vlaanderen. Het maximum aantal potentiële deelnemers bedraagt 793 scholen. In totaal schreven 771 scholen zich in. Dat betekent dat ongeveer 45.000 leerlingen tijdens het schooljaar 2008-2009 hun theoretisch rijbewijs op school zullen kunnen halen.

On the road

Realisaties 2007-2008

Jongeren vertonen een sterk verhoogd risico op een ongeval tegenover de rest van de bevolking. Dit komt vooral door hun jonge leeftijd en geringe ervaring in het verkeer. Daarom werd gestart met *On the road*, een extra rijvaardigheidskursus van een halve dag voor jongeren die net hun rijbewijs behaalden (doelgroep 18-24-jarigen).

De rijvaardigheidskursus is gericht op het aanleren en verbeteren van een preventief rijgedrag. Nadruk bij de cursus ligt op het voorkomen van gevaarlijke situaties. Het potentieel van deze maatregel huist dan ook vooral in het reduceren van de oververtegenwoordiging van jongeren die net hun rijbewijs behaalden in de ongevallendata door een opleidingsmethode die verder gaat dan de traditionele rijopleidingen.

Voor de uitvoering van het project werd in 2007 samengewerkt met VAB, GOCA, Ethias en TMF. De lessen werden gegeven door gebrevetteerde rijschoolinstructeurs met meerdere jaren ervaring. De opleiding werd vooral op een praktische manier benaderd. De organisatie van *On the road* gebeurde op provinciale basis, met uitzondering van de provincie Limburg, waar een soortgelijke cursus reeds bestaat. In 2007 werd *On the road* op acht plaatsen in Vlaanderen georganiseerd, wat goed was voor 78 cursussen en 769 cursisten.

Te realiseren 2008-2009

De aanvullende opleiding *On the road* wordt in 2008-2009 verdergezet. Zo krijgen opnieuw 1.000 jongeren de kans *On the road* te volgen.

De opleiding wil de jongeren meer specifiek:

- inzicht verschaffen in de risico's verbonden aan snelheid, alcohol en het niet dragen van de gordel;
- inzicht verschaffen in alle mogelijke risico's verbonden aan het rijden met de wagen en de risico's eigen aan de doelgroep;
- inzicht verschaffen over het belang van de technische aspecten van het voertuig;
- leren welke gevolgen autogebruik of een foute rijstijl heeft op het milieu en leefomgeving;
- in staat stellen om op een correcte manier om te gaan met noodsituaties;
- een juiste en veilige zithouding, stuurhantering en kijktechniek aanleren;
- in staat stellen om de juiste rijtechnieken betreffende defensief en anticiperend rijden in de praktijk te brengen.

Voor de uitvoering van het project wordt opnieuw samengewerkt met VAB, GOCA, Ethias en TMF. Gebrevetteerde rijschoolinstructeurs met meerdere jaren ervaring zullen weer instaan voor het geven van de lessen op een praktische manier. De organisatie van *On the road* gebeurt nog steeds op provinciale basis, met uitzondering van de provincie Limburg, waar een soortgelijke cursus al bestaat.

Om de effectiviteit van de opleiding te meten wordt de opleiding in de periode 2008-2009 geëvalueerd door IMOB van de Universiteit Hasselt.

Verkeersgetuigen

Sinds 2005 ondersteunt de Vlaamse overheid in de provincie Limburg het verkeersgetuigenproject waarbij een verkeersslachtoffer getuigt over zijn leven voor en na een verkeersongeval en met leerlingen van het laatste jaar secundair onderwijs spreekt over verkeersveiligheid. De bedoeling van het project is om door confrontatie met de getuigenissen jongeren te informeren, sensibiliseren over en bewustmaken van veilig verkeersgedrag.

Realisaties 2007-2008

In 2007 werd dit project ook in de provincie West-Vlaanderen opgestart met de uitwerking van een concreet plan van aanpak voor de rekrutering, voorbereiding, begeleiding en opvolging van de verkeersgetuigen waarna zal overgegaan worden tot de praktische voorbereiding.

Te realiseren 2008-2009

Voor de periode 2008-2009 is het de bedoeling om het project verkeersgetuigen uit te breiden naar de andere provincies in Vlaanderen. De nodige stappen worden gezet om de andere provincies (Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Antwerpen) te overtuigen van het nut van het project. Ook zullen de nodige financiële middelen worden vrijgemaakt om dit project te ondersteunen vanuit de Vlaamse Overheid.

Als aanvulling op het project werd een educatieve film ontwikkeld. De DVD met de titel 'En plots is alles anders' is een rapportage over slachtoffers van verkeersongevallen (verkeersgetuigen). De rapportage toont op een aangrijpende maar altijd respectvolle manier hoe ingrijpend het leven van een slachtoffer van een verkeersongeval wijzigt. De bedoeling is om met de DVD jongeren van het secundair onderwijs (16-18 jarigen) de mogelijkheid te geven om meer inzicht te verwerven in wat zich echt afspeelt in de achtergrond van een verkeersongeval.

Inzicht in het onderwerp van een verkeersongeval is alleszins een cruciaal element van een gepaste attitudevorming. Via getuigenissen van verkeersslachtoffers, nabestaanden en specialisten reikt de dvd discussiethema's aan voor verdere bespreking in de klas.

De DVD heeft een dubbele doelstelling:

- Scholen die de getuigen op bezoek hebben gehad, kunnen deze DVD gebruiken om de getuigenis te bespreken;
- Scholen die de getuigen niet op bezoek hebben gehad, kunnen deze DVD gebruiken om de problematiek een eerste keer te bespreken.

Bij de DVD zal tevens een handleiding uitgewerkt worden om de leerkrachten te helpen om het thema te bespreken en dieper in te gaan op de verschillende facetten die aan bod komen in de DVD.

Verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs

Realisaties 2007-2008

De Stuurgroep Onderwijs van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) ondersteunt scholen, politie en andere geïnteresseerden met lesmateriaal en nascholingen over verkeers- en mobiliteitseducatie van kleuter- tot hoger onderwijs. In 2007 besteedde de stuurgroep extra aandacht aan het secundair onderwijs. Zo werd er een enquête uitgevoerd bij alle Vlaamse secundaire scholen. Om leerkrachten te inspireren, organiseerde de VSV in het najaar van 2007 ook vijf studiedagen voor het secundair onderwijs.

Verkeerseducatie heeft het nog steeds moeilijk om geïntegreerd te raken in het secundair onderwijs: recent onderzoek heeft aangetoond dat verkeerseducatie slechts in 1 op 5 secundaire scholen een permanent aandachtspunt is. Binnen de school moet dit thema strijden om tijd en aandacht; verkeers- en mobiliteitseducatie blijkt in het secundair onderwijs dan ook vooral via eenmalige projecten aan bod te komen. Er is met andere woorden nood aan permanente verkeerseducatie in het secundair onderwijs.

Met het oog op het realiseren van permanente verkeerseducatie in het secundair onderwijs werkte de stuurgroep onderwijs, in samenspraak met de verschillende onderwijskoepels, met het Educatief Actieplan Verkeers- en Mobiliteitseducatie een leidraad uit voor een geïntegreerde aanpak van verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs.

In de stuurgroep onderwijs gaven de verschillende onderwijskoepels aan dat de geïntegreerde aanpak met permanente aandacht voor verkeerseducatie enkel mogelijk is indien de Vlaamse secundaire scholen hiervoor beroep kunnen doen op begeleiding. Om dit te realiseren werd een netoverschrijdend project uitgewerkt met als doel pedagogische begeleiding van verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs.

Te realiseren 2008-2009

De pedagogische begeleiding van verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs zal in het schooljaar 2008-2009 uitgevoerd worden door de vzw Samenwerkingsverband Netgebonden Pedagogische Begeleidingsdiensten (vzw SNPB) in samenwerking met de VSV.

De vzw SNPB en de VSV nemen op een gelijkwaardige wijze deel aan het project. Concreet betekent dit dat er een wederzijdse afstemming gebeurt om de doelstellingen van het project te realiseren. De inbreng van de partners is complementair waardoor de strategische, organisatorische en inhoudelijke aspecten geïntegreerd en geconcretiseerd worden.

Door middel van het toekennen van een subsidie van 590.000 € aan de vzw SNPB, maakt de Vlaamse overheid het mogelijk dat er acht begeleiders en één projectcoördinator kunnen worden aangeworven om de Vlaamse secundaire scholen te adviseren en te begeleiden bij de uitbouw van verkeersinitiatieven.

De projectcoördinator coördineert de netoverschrijdende werking en de samenwerking met VSV. De begeleiders worden maximaal ingezet voor begeleiding van de leerkrachten en de schoolteams van betrokken scholen. Het is de bedoeling dat deze begeleiding vanaf 2009 op kruissnelheid komt. De werking van deze begeleiding zal tijdens het schooljaar 2008-2009 ook geëvalueerd worden.

Actualisatie educatieve materialen

De Stuurgroep Onderwijs van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde ondersteunt scholen, politie en andere geïnteresseerden met lesmateriaal en nascholing over verkeers- en mobiliteitseducatie van kleuter- tot hoger onderwijs.

Realisaties 2007-2008

In 2007-2008 heeft de Stuurgroep Onderwijs haar educatief aanbod verder uitgebreid en geoptimaliseerd.

Voor het basisonderwijs ging het om de cd-rom schoolbereikbaarheidskaart, *FietsIEfieTS*, Van meestapper tot superstapper en de verkeersbrevetten (inclusief folder). Voor het secundair onderwijs werd de cd-rom *Verkeers- en mobiliteitseducatie, ook bij u in de klas?* herdrukt.

Te realiseren 2008-2009

De Stuurgroep Onderwijs zal in de loop van 2009 een aantal educatieve uitgaven actualiseren.

Voor het basisonderwijs worden *Meester, mag ik op de bel duwen* en het *Startboek verkeersouders* herwerkt. Voor het secundair onderwijs is *Met het OV op stadsverkenning* toe aan actualisatie.

Nieuw educatief materiaal

Realisaties 2007-2008

De VSV heeft zich de voorbije jaren sterk geprofileerd met praktijkgericht educatief materiaal voor het basisonderwijs. In 2007 heeft de Stuurgroep Onderwijs haar pijlen meer op het secundair onderwijs gericht en werden de volgende materialen ontwikkeld:

- ***Inventaris educatief materiaal - Secundair onderwijs - Verkeer en mobiliteit***

Op vraag van verschillende leden van de Stuurgroep Onderwijs werd de inventaris educatief materiaal voor het secundair onderwijs herwerkt. In deze papieren databank kunnen lesgivers op zoek gaan naar actuele materialen en projecten om les te geven over verkeer en mobiliteit

in het secundair onderwijs. In de loop van 2008 kregen alle secundaire scholen een gids toegestuurd.

- **Website secundair onderwijs**

Uit een enquête bij secundaire scholen blijkt dat het voor velen een moeilijke zoektocht is om de geschikte materialen te vinden om les te geven over verkeer en mobiliteit. Daarom werd naast een papieren versie van de inventaris ook een digitale databank van deze materialen gemaakt. Zo kunnen lesgevers via verschillende zoekfuncties de weg naar geschikte educatieve materialen en projecten makkelijker vinden.

- **Trap het af**

Omdat de nood aan educatief materiaal groot is voor het secundair onderwijs en omdat er tot op heden weinig educatief materiaal voor de fietser ter beschikking is, werd de digitale toepassing “Trap het af” van de Fietsersbond vzw mee ondersteund. Leerlingen van de eerste graad worden op een speelse manier, aangepast aan hun leefwereld, gesensibiliseerd om veilig te fietsen.

Te realiseren 2008-2009

Er wordt in 2008-2009 ook nieuw educatief materiaal uitgebracht:

- ***Inventaris educatief materiaal - basisonderwijs - Verkeer en mobiliteit***

Naar analogie met de inventaris educatief materiaal voor het secundair onderwijs komt er eind 2008 ook een nieuwe editie van de inventaris educatief materiaal voor het basisonderwijs. In deze papieren databank kunnen lesgevers op zoek gaan naar actuele materialen en projecten om les te geven over verkeer en mobiliteit in het basisonderwijs. Alle basisscholen zullen een gids toegestuurd krijgen.

- ***DVD-pakket Croes Controle***

Croes Controle is een verkeerseducatief project van de stedelijke preventiedienst van de stad Turnhout en de Politie Regio Turnhout voor jongeren van de derde graad secundair onderwijs. De algemene doelstelling van het project is jongeren inzicht te verschaffen in het fenomeen van de weekendongevallen en hen aan te zetten om na te denken over risicogedrag in het verkeer. Met de cd-rom kunnen politie en leerkrachten een project opzetten over weekendongevallen en risicogedrag voor jonge chauffeurs én passagiers.

Wegens het grote succes van *Croes Controle* bieden de preventiedienst van de stad Turnhout en de Politie Regio Turnhout het projectmateriaal aan op cd-rom. Zo kan het zijn weg vinden naar alle politiezones en secundaire scholen in Vlaanderen. Het zal beschikbaar zijn in 2009.

- ***Omvattend educatief actieplan voor het secundair onderwijs.***

Om verkeers- en mobiliteitseducatie structureel aan bod te laten komen in het secundair onderwijs, werd door de stuurgroep onderwijs van de VSV een omvattend educatief actieplan opgesteld. Dit plan is opgevat als een kalender en biedt een waaier van mogelijkheden om een verkeersproject uit te werken. In het plan worden verschillende thema's verspreid over verschillende periodes in een schooljaar. Voor elke graad is er een apart plan. Het plan is een verzameling van ideeën, waarbij de school bepaalt wat wanneer het best aan bod komt. Dit actieplan is dus niet te lezen als een leerplan. Het is een instrument om creatief en flexibel mee om te gaan. Wat in het ene schooljaar niet aan bod kwam, kan misschien het daarop volgende schooljaar een item worden. Het is dus een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat verkeer en mobiliteit als een rode draad, geïntegreerd in het school- en klasgebeuren, op een effectieve en efficiënte manier aan bod komt. In november 2008 is het actieplan als educatieve uitgave beschikbaar.

Verkeersouders

Realisaties 2007-2008

In 2008 heeft de duizendste verkeersouder zich geregistreerd. Verkeersouders ondersteunen verkeerslessen op school en helpen mee aan een verkeersveilige schoolomgeving. Ze zijn dus van onschatbare waarde voor verkeersactieve scholen. Dankzij de VSV worden zij op een professionele manier ondersteund en begeleid.

Te realiseren 2008-2009

Deze ondersteuning en begeleiding van de verkeersouders wordt ook in de periode 2008-2009 verdergezet.

Veilig naar school

Realisaties 2007-2008

Met de *Jaarcampagne Veilig naar school* wil de Vlaamse overheid scholen ondersteuning bieden op het vlak van verkeers- en mobiliteitseducatie. Alle Vlaamse scholen, zowel de basisscholen als de secundaire scholen, ontvingen daarom begin september een sensibilisatieaffiche. De basisscholen kregen de affiche *Parkeren kan niet overal* en de secundaire scholen ontvingen voor elke graad een affiche *Snelheidsduivels*. Daarnaast werden tien provinciale navormingsdagen georganiseerd voor leerkrachten van de eerste en tweede graad lager onderwijs. Thema van de dagen was verkeerslessen in het algemeen en voetgangerslessen in het bijzonder.

Elk jaar verschijnen er ook vijf nummers van de *Nieuwsbrief Veilig naar School*. In februari, april, juli, september en november verschijnt telkens een nieuw nummer. De nieuwsbrief wordt verspreid naar alle basisscholen in Vlaanderen, departementen lerarenopleiding van de hogescholen, verkeersouders, startbaners verkeersveiligheid, verkeersparken, politie, gemeenten en heel wat andere geïnteresseerden. De nieuwsbrief is het uithangbord van de Stuurgroep Onderwijs voor het basisonderwijs en kent een stijgend succes. Eind 2007 werd hij verspreid op een oplage van 6.500 exemplaren.

Te realiseren 2008-2009

De *Nieuwsbrief Veilig naar School* wordt zeer gewaardeerd. Daarom zal deze in de periode 2008-2009 verder worden uitgegeven.

Label Verkeersactieve School

Realisaties 2007-2008

In 2007 werd de begeleiding van de 84 deelnemende scholen in de tien gemeenten voortgezet. De scholen worden voor een traject van twee schooljaren begeleid op gemeentelijk niveau om op een gestructureerde manier verkeersactiever te worden. Daarbij moeten ze praktische verkeerslessen geven, de schoolomgeving veiliger maken, ouders actief betrekken en hun draagvlak vergroten. Zo kunnen ze een kwaliteitslabel verdienen.

Voor de lokale begeleidingen werkt de VSV samen met de Fietzersbond vzw. In 2007 vonden twintig begeleidingsvergaderingen plaats. Om de scholen voldoende te ondersteunen worden ook educatieve materialen aangekocht voor de scholen. Tien gemeenten kregen in 2007 een extra stimulans met de zichtbaarheidskoffer. De gemeenten zullen de koffer ontlend aan de lagere scholen die deelnemen aan het project. Met het materiaal kan een spel worden gespeeld om kinderen te sensibiliseren om zichtbare en reflecterende kledij te dragen.

Op 28 september 2007 vond de eerste labeluitreiking plaats in het Speelgoedmuseum in Mechelen. De eerste acht scholen mochten hun label in ontvangst nemen en kregen een 'verkeersrondleiding' in het museum. In het najaar van 2008 wordt het tweejaarlijkse begeleidingstraject afgerond met een labeluitreiking voor de andere deelnemende scholen.

Uit een evaluatie bij de scholen, na het eerste schooljaar (2006-2007), blijkt dat ze tevreden zijn over het project. De inhoud van de vergaderingen voldoet aan de verwachtingen, de begeleiding op gemeentelijk niveau wordt als een meerwaarde gezien en de top drie van motivaties om mee te doen, stemmen overeen met de doelstellingen van het project, zijnde:

- 1) "Door deel te nemen, zullen er meer praktijklessen verkeer op de agenda staan"
- 2) "Het project zet ons aan om verkeer en mobiliteit gestructureerd en op lange termijn aan te pakken"
- 3) "Op de begeleidingsvergadering krijgen we veel nieuwe en interessante informatie over verkeers- en mobiliteitseducatie die we anders moeilijker/niet te weten zouden komen".

Te realiseren 2008-2009

De evaluatie van de startvergaderingen 2007-2008 leert ons dat de scholen tevreden waren over de inhoud van de vergadering. Daarom wordt vanaf september 2008 gestart met de begeleiding van tien nieuwe gemeenten en hun lagere scholen.

*Schoolvervoerplannen en bereikbaarheidskaarten***Realisaties 2007-2008**

Scholen en gemeenten die werk willen maken van de opmaak van een schoolvervoerplan en/of een schoolbereikbaarheidskaart kunnen rekenen op begeleiding. Terwijl vroeger het initiatief kwam van de individuele school, stellen we nu vast dat meer en meer steden en gemeenten het initiatief nemen en scholen aansporen om schoolvervoerplannen op te stellen. Gemeenten vormen dan clusters van scholen die worden uitgenodigd op een startvergadering. Nadien volgen werkgroepsessies op maat van de individuele school. De lokale ambtenaar zorgt er samen met de VSV-begeleider voor dat de acties die de verschillende scholen plannen zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd. Er wordt nu ook een sjabloon voor de lay-out van een schoolbereikbaarheidskaart aangeboden, wat het voor de gemeenten een pak eenvoudiger maakt.

Te realiseren 2008-2009

Het begeleidingsaanbod voor de opmaak van een schoolvervoerplan en/of een schoolbereikbaarheidskaart wordt voortgezet. De Vlaamse overheid heeft hiertoe een extra impuls gegeven met het project *Duurzaam Naar School*. Vlaamse gemeenten krijgen via dit project subsidie om initiatieven te ontwikkelen die het stappen en trappen promoten. Er wordt van de gemeenten en hun scholen verwacht dat zij een schoolbereikbaarheidskaart opmaken. Middels het actieplan kunnen gemeenten subsidies ontvangen voor de opmaak van schoolvervoersplannen.

*Verkeer-de Wereld***Realisaties 2007-2008**

Met de middelen van dit project werd de organisatie Kind en Samenleving ondersteund op het vlak van kinderparticipatie bij mobiliteitsprojecten. In dat verband werkte de VSV mee aan de organisatie van de studiedag *Kinderparticipatie en mobiliteit* op 27 september 2007. Daarnaast wordt Kind en Samenleving ingeschakeld in het begeleidingstraject van scholen bij de opmaak van schoolvervoerplannen, waar zij voor de scholen in kaart brengen hoe ze hun leerlingen daarbij meer kunnen betrekken. Eind 2007 werd daarvoor een proefproject in Mechelen gestart.

Te realiseren 2008-2009

Met de middelen van dit project wordt vanaf het najaar 2008 gestart met een jaarcampagne voor jongeren over zichtbaarheid. Er wordt expliciet voor gekozen om jongeren van het secundair onderwijs te bereiken buiten de schoolse sfeer. Dit vanuit de overweging dat dit meer effect zou kunnen hebben dan de boodschap over te brengen vanuit de klassieke 'leeromgeving'. Veel jongeren zetten zich daar immers tegen af. Via jeugdbewegingen, jeugdhuizen en werkingen voor jongeren met een handicap wil dit project dan ook jongeren bereiken tussen 12 en 18 jaar.

Tijdens de campagne worden jongeren gesensibiliseerd om zichtbaar deel te nemen aan het verkeer. Er wordt ook een beroep gedaan op hun creativiteit om die boodschap verder uit te dragen.

*Verkeersveiligheid nabij gemeenschapsvoorzieningen***Realisaties 2007-2008**

Het project *Verkeersveiligheid nabij gemeenschapsvoorzieningen; wat goed is voor kinderen, is goed voor de samenleving*, opgestart in het voorjaar van 2008, heeft als doel om op basis van lokale noden van jeugdleden participatietrajecten met kinderen en tieners op te zetten met betrekking tot de verkeersveiligheid rond gemeenschapsvoorzieningen (cultuurcentrum, sportcomplex, jeugdlokalen, skate-infrastructuur,...) in een aantal casegemeenten. De participatietrajecten zelf moeten onder meer

leiden tot het verkeersveiliger maken van de ruimtelijke omgeving van gemeenschapsvoorzieningen en tot educatieve en sociale leereffecten bij kinderen en/of tieners.

Te realiseren 2008-2009

Als laatste fase van het project is het in het voorjaar van 2009 de bedoeling om de resultaten van het project te verspreiden en om een instrument te ontwikkelen dat anderen aanzet tot het uitvoeren van gelijkaardige initiatieven.

Verkeerscoaches

Realisaties 2007-2008

Verkeerscoaches zijn jongeren van de derde graad van het secundair onderwijs die optreden bij verkeersonveilig gedrag aan de schoolpoort. Daarnaast kunnen zij nog een aantal andere taken invullen die de verkeersveiligheid ten goede komen. In 2006 werd een handleiding opgesteld om alle secundaire scholen in staat te stellen met dit project van start te kunnen gaan. Daarnaast werd het project voorgesteld op de provinciale studiedagen secundair onderwijs in 2007. Scholen, gemeenten en politiezones blijken zich echter terughoudend op te stellen. Om geïnteresseerden van hun drempelvrees af te helpen werd op 15 mei 2008 een studiedag georganiseerd bij de verkeerscoaches in Gent.

Het project kreeg internationale erkenning. In september kreeg de VSV in Madrid de eerste prijs in de categorie 'lokale acties' van de Europese Prijs voor de Verkeersveiligheid, van de Fondation NORAUTO. De prijs heeft een waarde van 8.000 euro, geld dat uiteraard besteed zal worden aan de verdere verspreiding van het project.

Te realiseren 2008-2009

Dit project wordt voortgezet tijdens 2008 en 2009. In 2009 zullen wellicht ook buiten Gent verkeerscoaches aan de slag gaan.

Mobi+

Realisaties 2007-2008

Mobi+ is een opfriscursus verkeer voor 55+'ers. De opleiding duurt vier halve dagen en biedt een kwaliteitsvolle opfrissing aan over alle elementen van het verkeer. De cursussen worden georganiseerd voor kleine groepen op lokaal niveau aan een interessant tarief en stellen de deelnemers in staat om zo lang mogelijk op een verantwoorde manier mobiel te blijven. In 2007 werd de opleiding in 36 gemeenten georganiseerd voor in totaal 1.250 deelnemers.

Te realiseren 2008-2009

In 2008 worden nieuwe communicatiewegen bewandeld. Zo zal een eerste website voor senioren over verkeer en mobiliteit worden ontwikkeld. Deze website moet senioren helpen met al hun vragen over het verkeersreglement, openbaar vervoer, enz. Via deze weg kunnen ze ook inschrijven voor een cursus *Mobi+* in hun buurt.

De website is niet enkel voor de senior interessant, maar kan ook de organisatie, inschrijvingen en communicatieverstreking naar de rijsscholen, gemeentebesturen en andere vergemakkelijken. Een organisatie kan via de website alle documenten terugvinden om *Mobi+* te organiseren. Langs de andere kant is het een ideaal middel om weer te geven welke rijsscholen en gemeenten zich hebben ingeschreven. Hierdoor wordt ook de administratieve afhandeling van *Mobi+* vergemakkelijkt.

Begeleiding beschermde werkplaatsen & mobiliteitstraining voor personen met een handicap

Realisaties 2007-2008

Aan beschermde werkplaatsen en gezinsvervangende tehuizen wordt een opleidingsprogramma over verkeersveiligheid aangeboden. Doelstelling is bij te dragen tot een veiliger verkeersgedrag van werknemers/bewoners. Het opleidingsaanbod bestaat uit twee programma's. Ten eerste is er een module verkeers- en mobiliteitseducatie die bestaat uit de volgende vijf onderdelen: de wegcode in de praktijk, fiets- en/of bromfietscontrole, behendigheidsproeven, training van verkeersgedrag en een

verkeerseducatieve wandeling in de omgeving van de werkplaats/het tehuis. Daarnaast is ook de Mobibuzz op bezoek geweest bij enkele beschermde werkplaatsen.

Te realiseren 2008-2009

Het programma wordt verdergezet.

Ondersteuning tentoonstelling PIME vzw

Realisaties 2007-2008

Het provinciaal instituut voor Milieu Educatie (PIME vzw) informeert vanaf februari 2008, door middel van de interactieve tentoonstelling NAFTOFNI, kinderen en jongeren over duurzame mobiliteit. Met PIME vzw werd een overeenkomst afgesloten om binnen deze tentoonstelling educatieve modules, gericht op het thema verkeersveiligheid uit te werken en te evalueren.

Te realiseren 2008-2009

De interactieve tentoonstelling NAFTOFNI heeft een looptijd van 3 jaar en loopt vanaf februari 2008 tot en met december 2010.

Virale communicatie

Te realiseren 2008-2009

Deze opdracht heeft als doel jongeren te sensibiliseren rond verkeersveiligheid. Via het gebruik van communicatieplatforms worden volgende objectieven nagestreefd:

- Bewustmaking van risicogedrag in het verkeer en de gevolgen van een ongeval;
- Via deze sensibilisering jonge verkeersdeelnemers vatbaar maken voor het aannemen van informatie over een veilig verkeersgedrag;
- Jongeren helpen bij het vormen van een inzicht in de problematiek verkeersveiligheid om zodoende de mentaliteit te beïnvloeden;
- Het realiseren van een attitudeaanpassing van de jonge weggebruikers ten aanzien van een veilig rijgedrag.

Project 'startpakket voor vrije begeleiders'

Te realiseren 2008-2009

Het kunnen besturen van een motorvoertuig is vandaag de dag bijna een vereiste geworden om te kunnen functioneren in de hedendaagse maatschappij. In het kader van het behalen van het rijbewijs speelt de opleiding een belangrijke rol. Veilig zelf een motorvoertuig besturen vereist immers een goede kennis, goede vaardigheden, een goed begrip van risico en de juiste denkprocessen. Hierbij is de taak van de vrije begeleiders tijdens de stageperiode niet te minimaliseren. Zij staan de kandidaat-bestuurders immers veelal bij met raad en daad. Hierbij is het juist van belang dat correcte informatie wordt overgedragen en er zorg voor wordt gedragen dat de kandidaat-bestuurder voldoende rijervaring opdoet. De vzw KWB zal met het project 'Startpakket voor vrije begeleiders' vormingsmomenten organiseren om zo bij te dragen tot een kwalitatieve begeleiding van kandidaat-bestuurders.

Screening motorrijders

Realisaties 2007-2008

Tot hiertoe worden jaarlijkse motorscreenings georganiseerd door de Motorcycle Action Group (MAG). Hiermee worden jaarlijks een 1000-tal motorrijders bereikt. De bedoeling van deze screenings is om motorrijders te testen op hun vaardigheden om een motor te besturen en een aantal tips te geven om verkeersveilig aan het verkeer deel te nemen. Indien de vaardigheid onvoldoende wordt bevonden, worden de motorrijders doorverwezen om een bijkomende cursus te volgen aan een rijsschool.

Te realiseren 2008-2009

In de periode 2008-2009 wordt, in opvolging van de jaarlijkse motorscreenings, de organisatie van een bijkomende rijopleiding of training voor motorrijders voorzien met als doel de rijervaring te verbeteren.

Hiernaast zal een werkgroep met vertegenwoordigers van de belangenverenigingen en rijopleiders een algemeen kader – dat omschrijft waar een aanvullende rijopleiding aan moet voldoen – uitwerken. In deze opleiding moet naast techniek ook aandacht zijn voor elementen die inspelen op de attitude van de motorrijders.

Campagne beschermingskledij motorrijders

Te realiseren 2008-2009

Onderzoek heeft aangetoond dat motorrijders niet steeds de volledige veiligheidskledij dragen bij het rijden met hun motor. Daarom zal samen met het BIVV via een sensibiliseringscampagne getracht worden om het dragen van beschermende kledij (broek, vest, handschoenen, naast de verplichte helm) te verhogen. Met deze maatregel wil men met andere woorden motorrijders bewust maken van het belang van het dragen van beschermende kledij ter voorkoming van letsels of vermindering van de letselernst.

Veiligheidscultuur bedrijven

Realisaties 2007-2008

Het is belangrijk dat bedrijven een veiligheidscultuur uitdragen in hun organisatie. Het gaat bijvoorbeeld om defensief en ecologisch rijden, om kwaliteit van werk, om gezonde werkomstandigheden en eetgewoonten, enz. Samen met de transportsector wordt bekeken hoe een veiligheidscultuur bij transportbedrijven kan verankerd worden.

De groep van beroepschauffeurs is vaker onderhevig aan de risico's van vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur dan de gemiddelde Belgische bevolking, waardoor het risico op ongevallen toeneemt. Slaperigheid wordt vaak veroorzaakt door overgewicht, een lage graad van fysieke activiteit, lange en onregelmatige werktijden of gezondheidsproblemen. Een gezonde, evenwichtige voeding is van belang. Daarom werd een gezondheidscampagne door de sector georganiseerd, gesubsidieerd door de Vlaamse overheid, gedurende 2 weken. Het betreft een sensibiliseringscampagne onder de titel 'Ik rij veilig en gezond'. Met deze campagne worden vrachtwagenchauffeurs bewust gemaakt van het (potentieel) probleem, zodat ze gemotiveerd worden om gezonder te leven en veiliger te rijden. De campagne bestond uit een sensibilisering van de werkgevers via een informatiefolder en een actie naar de vrachtwagenchauffeurs. Tijdens deze actie hebben promoteteams in de vijf provincies flesjes water, appels, stickers en flyers met enkele gezondheidstips uitgedeeld.

Te realiseren 2008-2009

Om de aandacht voor verkeersveiligheid binnen bedrijven te verhogen, worden volgende initiatieven ondernomen voor de periode 2008-2009:

- ***Imagocampagne vrachtwagens***
Om het imago van vrachtwagenbestuurders te verbeteren en het draagvlak te verhogen, werden de voorbereidingen afgerond voor een imagocampagne rond wederzijds respect. De campagne heet "trucks gewoon groter – geef ze wat ruimte" en wordt gedragen door de sector. De campagne zal lopen van 20 oktober tot 30 november 2008.
- ***Charter met de sector***
De provincie Vlaams-Brabant reikt jaarlijks het label 'Wijs op Weg' uit aan (transport)bedrijven die uitdrukkelijk verklaren de aandachtspunten van het veiligheidscharter (van de provincie en FEBETRA) te onderschrijven. Die bedrijven verbinden zich ertoe permanent aandacht te besteden aan de verbetering van de verkeersveiligheid in hun onderneming en bij hun chauffeurs. Verkeersveiligheid is echter bij vele (transport)bedrijven nog niet ingebed in de bedrijfscultuur. Het charter en het label zullen daarom uitgebreid worden naar heel Vlaanderen.
- ***Defensief en ecologisch rijden***
De Bond Beter Leefmilieu zal in 2009 via een sensibiliseringsproject ecodriving promoten binnen de sector. Dit project wordt gesubsidieerd door de Vlaamse overheid.

▪ **Gezondheid vrachtwagenchauffeurs**

De gezondheidscampagne door de sector zal opgevolgd worden door een vervolgcampagne, waarvan de modaliteiten nog zullen worden uitgewerkt. Daarnaast zal ook een onderzoek gebeuren naar de kwaliteit van de dienstzones voor vrachtwagenchauffeurs (parkings, eten,...).

Bewustmaking jonge weggebruikers van dodehoekproblematiek

Te realiseren 2008-2009

Weggebruikers moeten bewust gemaakt worden van het bestaan van de dode hoek. Het is belangrijk dat jonge weggebruikers hierover goed geïnformeerd worden. Daarom slaan SAV, VSV en Fietsersbond de handen in elkaar om een project uit te werken waarbij leerlingen in basisscholen bewust gemaakt worden van de problematiek.

Affichecampagnes

Realisaties 2007-2008

Voor het grote publiek zijn er de jaarlijks weerkerende affichecampagnes langs snelwegen, die worden georganiseerd in samenwerking met de minister van Openbare Werken. In 2008 kwamen de volgende thema's aan bod: coördinatiepunt wegenwerken, ritsen, "heen-en-weer-week", zwerfvuil, autoluw verkeer en een imagocampagne zwaar vervoer.

Te realiseren 2008-2009

In samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken worden in 2009 opnieuw zes affichecampagnes langs de snelwegen en de belangrijkste gewestwegen gevoerd.

2.1.b Engineering: de weginfrastructuur

Schoolomgevingen

Realisaties 2007-2008

Binnen het kader van het mobiliteitsconvenant wordt samen met de minister bevoegd voor openbare werken en de steden en gemeenten verder gewerkt aan de verhoging van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen. In 2007 werden opnieuw, ondanks het aantreden van nieuwe legislaturen, 12 modules 10 ondertekend (VIF-artikel 3MBUH6301). Daarnaast zijn tientallen projecten die de 2 voorgaande jaren werden vastgelegd uitgevoerd. Het accent wordt gelegd op functionele en kostenefficiënte ingrepen die de inrichting aanpassen in overeenstemming met een 30km/h snelheidslimiet.

Alle schoolomgevingen waarin gewestwegen betrokken zijn, werden opgelijst en vóór 1 september 2005 voorzien van de wettelijk verplichte zone 30-signalisatie, in samenwerking met de minister van Openbare Werken. Wegens de korte tijdsperiode om deze federale beslissing op het terrein uit te voeren, werden in een aantal gevallen een voorlopige permanente zone 30-signalisatie aangebracht. In de loop van de voorbije drie jaar werd – waar nodig – deze permanente zone 30-signalisatie vervangen door een dynamische zone. Deze nieuwe dynamische zones zijn uitgevoerd met LED-technologie en worden gestuurd en bewaakt van op afstand. Zo zijn er in totaal 259 dynamische zones 30 langs de gewestwegen voorzien. Eind 2008 zullen er 254 van deze 259 dynamische zones in dienst zijn. Bij de overige 5 schoolomgevingen is er voorlopig nog een permanente zone 30. De omvorming naar dynamische zone 30 is er gepland maar kan voorlopig om diverse redenen zoals andere geplande wegenwerken, momenteel niet voltooid worden

Sinds begin 2008 werd in samenwerking met de minister van Openbare Werken de draad voor de opmaak van een 'Vademecum Schoolomgevingen' terug opgenomen en ging een nieuw samengestelde stuurgroep aan de slag. Het 2 jaar geleden opgestelde concept voor het Vademecum werd herzien en aangevuld. De verschillende werkgroepen zijn ondertussen operationeel.

Te realiseren 2008-2009

De middelen op het VIF-artikel 3MBUH6301 voor de module 10 van het mobiliteitsconvenant worden ook in 2008 en 2009 nog beschikbaar gesteld. In oktober 2008, naar aanleiding van het begin van het nieuwe schooljaar, zal de aandacht voor schoolomgevingen en module 10 worden aangescherpt via een uitgave van de Mobiliteitsbrief rond dit thema.

De Vlaamse Jeugdraad pleit ervoor om de principes van de module 10 open te trekken naar andere 'jeugdplekken'. Ze vindt dat het huidige instrumentarium van het mobiliteitsconvenant een leemte vertoont aangezien de mogelijkheid tot uitvoeren van verkeersveilige ingrepen in de omgeving van jeugdplekken nergens is opgenomen. Dit voorstel zal samen met alle betrokken actoren worden onderzocht en verder worden verfijnd.

De planning van het 'Vademecum Schoolomgevingen' voorziet om tegen begin 2009 het basisontwerp uit te werken. Er wordt ook getracht een interactieve toolbox uit te werken die steden en gemeenten maar ook schooldirecties, leerkrachten en ouders wegwijs zal moeten maken door het labyrint van mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid rond scholen.

Aangepaste infrastructuur voor motorrijders

Realisaties 2007-2008

Het aantal motorrijders neemt jaar na jaar toe. Aangezien motorrijders in het verkeer bijzonder kwetsbaar zijn, is het van belang aandacht te besteden aan een aangepaste infrastructuur. Daarom werd in samenwerking met de minister van Openbare Werken een 'Vademecum Motorrijders' opgesteld. Dit vademecum dient als uitgangspunt voor infrastructuraanpassingen op het gewestwegennet.

Het vademecum kan echter eveneens als leidraad dienen voor het ontwerp van gemeente- en provinciewegen en werd dan ook onder de lokale besturen verspreid. In het vademecum werd bijzondere aandacht besteed aan een voldoende stroefheid van het wegdek (markeringen), het wegwerken van ongeregelheden in het wegdek en het vermijden van onnodige obstakels.

Verkeerscentrum – dynamische signalisatie

De investeringen in de uitbouw van moderne telematica gaan verder met het oog op ongevalpreventie en het optimaliseren van de capaciteit van de hoofdtransportnetten. De agglomeratie Antwerpen werd grotendeels uitgerust met verkeerstelematica, welke wordt aangestuurd vanuit het Verkeerscentrum Antwerpen.

Realisaties 2007-2008

De E313 zal in 2008 vanaf Geel in de richting van Antwerpen uitgerust zijn met monitoring- en sturingssystemen voor het dynamische verkeersmanagement op deze as. In een eerste fase bestaat deze uitrusting uit 20-tal rijstrooksignalisatie portalen, 40 meet- en detectiestations. Daarnaast wordt het volledige wegsegment maximaal afgedekt met AID-camera's (Automatische Incident Detectie) en wordt kort voor elk op- en afritten complex een vrij programmeerbaar dynamisch bord geplaatst.

In 2008 wordt onderzocht in hoeverre een samenwerking mogelijk is met andere openbare actoren wat betreft de organisatie van het verkeersbeheer in de regio Antwerpen. Hierbij worden tevens de opportuniteiten rond een verdere samenwerking tussen Verkeerscentrum met onder meer De Lijn en NMBS afgetoetst. 2 dynamische borden die zijn verbonden met de Park & Ride parkings in de regio Antwerpen werden in 2008 in dienst genomen.

In 2008 werd een belangrijke stap gezet in de verdere uitbouw van het Dynamisch Verkeersbeheer in Vlaanderen.

Door het Verkeerscentrum werd de beleidsnota "Uitbouw van Dynamisch Verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet" voorgesteld. Voor het realiseren van de nodige infrastructuur wordt onderzocht hoe deze kan worden gefinancierd – al dan niet via een alternatieve financiering- en wordt afgetoetst in hoeverre innovatief aanbesteden hiertoe kan worden aangewend. Deze oefening zal worden verdergezet in 2009.

Centraal in de ontwikkeling van het Dynamisch Verkeersbeheer staat de verdere uitbouw van het Vlaams Verkeerscentrum. Op 16 juli 2008 heeft de Vlaamse Regering de goedkeuring gegeven aan het opstarten van een operationele eenheid van het Vlaams Verkeerscentrum voor de regio Gent. Hierbij ligt de focus op zowel het realiseren van telematica-infrastructuur op de weg, evenals het investeren in een controlezaal van waaruit de verkeersafwikkeling wordt opgevolgd en variabele signalisatie wordt aangestuurd. Bij deze realisaties wordt erover gewaakt dat dit in synergie gebeurt met de controlezaal van het Verkeerscentrum voor de regio Antwerpen. Voor de eerste fase van de investeringen worden er in 2008 alvast een eerste luik van 6 miljoen euro vrijgemaakt door de minister bevoegd voor Openbare Werken.

In nauwe samenwerking met de Federale Politie werd gestart met de uitbouw van het regionale verkeerscentrum te Gent (TCC Gent) voor het operationele verkeerbeheer. De nodige middelen werden voorzien samen met de minister bevoegd voor Openbare Werken voor het uitrusten van een operatorzaal van waaruit in de toekomst – na verdere investering in de nodige telematicasystemen langs de weg - de verkeersafwikkeling in de regio Gent alsook op de assen Antwerpen-Gent en Brussel-Gent zal worden opgevolgd en de variabele signalisatie zal worden aangestuurd.

Om de hinder die veroorzaakt wordt door mobiele werkzaamheden op autosnelwegen tot een minimum te herleiden, werd een methodiek van ‘toegelaten tijdsvensters’ ingevoerd. Deze bepalen dat aannemers alleen nog werkzaamheden kunnen uitvoeren in de meer verkeersluwe periodes.

Het Verkeerscentrum neemt deel aan het EU-project i-Travel waarin de toepassingsmogelijkheden van multimodale reisinformatie worden onderzocht.

Om de kwaliteit van haar dienstverlening verder te optimaliseren heeft het Verkeerscentrum via haar website een eerste tevredenheidsbevraging georganiseerd onder de vorm van een enquête waaraan ruim 3200 respondenten hebben deelgenomen. Hieruit bleek dat zowel de website als Spitsmail een belangrijke rol als pre-trip verkeersinformatiekanalen vervullen. Hieruit bleek dat zowel de website als Spitsmail een belangrijke rol als pre-trip verkeersinformatiekanalen vervullen. Spitsmail is de gratis e-mail service van het Vlaams Verkeerscentrum. Na inschrijving op de website ontvangt men verkeersinformatie op maat en op het gewenste tijdstip. Het doel is een goede informatie en het vlot bereiken van de gewenste bestemming. Dit is uitgebreid met de website www.filebeeld.be. Met deze website is het mogelijk een kaart van de Vlaamse hoofdwegen met daarop de markeringen van meldingen op het scherm van de GSM te ontvangen.

Te realiseren 2008-2009

Met de stad Antwerpen, de Lokale Politie Antwerpen en de Federale Politie worden verdere contacten gelegd om te komen tot een integraal verkeersbeheer op het hoofdwegennet in het stedelijke gebied Antwerpen. Dit gebeurt in het kader van enerzijds een globale aanpak van de mobiliteitsproblemen en anderzijds van een nieuwe huisvesting voor het Verkeerscentrum Antwerpen.

Het Verkeerscentrum Antwerpen en de Permanente Wachtdienst, inclusief de Tunnelbewaking, van de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen zullen, in overleg met de collega bevoegd voor Openbare Werken, degelijk worden gehuisvest.

Het Verkeerscentrum en Mobiris, het verkeerscentrum van het Brussels Gewest, wisselen op operationeel niveau systematisch verkeersinfo met regio-overschrijdende impact uit zodat beide verkeerscentra coherente verkeersinformatie aan de weggebruikers kunnen geven.

Wellicht is bijkomende winst uit een globalere aansturing in grotere (stedelijke) gebieden te halen. De verkenning in hoeverre de nieuwe generatie van aansturingmethodieken kunnen beantwoorden aan de gestelde verwachtingen dient middels proefopstellingen en evaluaties in 2009 uitgewerkt te worden.

Het uitbouwen van de nodige telematica-infrastructuur voor de Gentse regio wordt geraamd op een totale investering van 21 miljoen euro. Deze telematica omvat voornamelijk monitoringsystemen (camerabewaking, tellussen, ...) evenals sturingssystemen (veranderlijke tekstuele borden en rijstrooksignalisatie). Deze investeringen worden gespreid over drie jaar waarbij ook voor 2009 6

miljoen euro werd vrijgemaakt door de minister van Openbare Werken. De uitvoering is voorzien vanaf begin 2009.

In nauwe samenwerking met de Federale Politie zal de uitbouw van het regionale verkeerscentrum te Gent (TCC Gent) voor het operationele verkeerbeheer geconcretiseerd worden. De nodige middelen worden voorzien voor het uitrusten van een operatorzaal van waaruit in de toekomst de verkeersafwikkeling in de regio Gent alsook op de assen Antwerpen-Gent en Brussel-Gent zal worden opgevolgd en de variabele signalisatie zal worden aangestuurd.

Snelheidsbeheer

Realisaties 2007-2008

Het Verkeerscentrum heeft een operationele koppeling gemaakt tussen de meetgegevens snelheid en bezettingsgraad afkomstig van de camera's met automatische incidentdetectie en de aansturing van de rijstrooksignalisatie.

Een studie onderzocht de mogelijkheden van ISA. De huidige technologie laat in principe toe om ISA in te voeren in het bijzonder in het kader van demonstratieprojecten. Een eventuele grootschalige ontplooiing is afhankelijk van de evolutie van de marktontwikkelingen intelligentere systemen aan boord van voertuigen.

Te realiseren 2008-2009

In samenwerking met de minister van Openbare Werken wordt nagegaan hoe automatische meetgegevens kunnen worden ingezet voor de real-time aansturing van het rijstrooksignalisatiesysteem. Dit zal de performantie van dit systeem verder verhogen. De beveiliging van filestaarten, het doorvoeren van snelheidsharmonisatie en blokrijden om de doorstroming van het verkeer te bevorderen kunnen hierdoor worden geoptimaliseerd.

De snelheidbeperking tot 70 km/u in en om de Kennedytunnel zal variabel worden gemaakt in functie van de verkeersafwikkeling

Verkeersbordendatabank

Er wordt werk gemaakt van de ontwikkeling van een verkeersbordendatabank. Dit initiatief vloeit voort uit de nood om te kunnen beschikken over een snelheidskaart. Op dit moment heeft immers niemand een duidelijk beeld over de geldende snelheidsregimes op de verschillende wegen in Vlaanderen. Dit initiatief kadert ook binnen de recente ontwikkelingen inzake de aanvullende reglementen. In het decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer is immers de opmaak van een gegevensbank voorzien. Met deze gegevensbank is het de bedoeling om alle aanvullende reglementen en alle verkeerstekens (verkeersborden en verkeerslichten) in één tool te omvatten en te visualiseren. Aangezien de signalisatie op alle wegen gevat is, verkrijgt men een overzicht van de geldende snelheidsregimes, wat de gegevensbank geschikt maakt om een snelheidskaart op te stellen. Verder krijgt men zicht op onder andere bewegwijzering en parkeerregimes. Er werd reeds heel wat voorbereidend werk verricht voor de ontwikkeling van de webtoepassing.

Realisaties 2007-2008

Om tot een éénduidige databank te komen is een nulmeting noodzakelijk. Deze nulmeting zal gebeuren aan de hand van de mobile mapping-techniek. Hierbij wordt de weg afgereden met een auto waarop digitale camera's zijn bevestigd om foto's en/of videobeelden te maken. Deze beelden worden daarna digitaal verwerkt, waardoor opname van de gegevens in de databank mogelijk wordt.

De aannemer aan wie de nulmeting voor de verkeerstekens langs de niet-gewestwegen werd gegund, startte in het najaar van 2008 met de opmeting van het proefgebied.

In 2007 werd ook in opdracht van de minister van Openbare Werken al gestart met de volledige inventarisatie van de verticale signalisatie langs de gewestwegen. Deze inventarisatie loopt verder in 2008.

Te realiseren 2008-2009

Mits gunstige proefresultaten, zal in de beleidsperiode 2008-2009 bij benadering de helft van het aantal kilometers niet-gewestwegen in Vlaanderen geïnventariseerd worden aan de hand van mobile mapping.

Tegen einde 2009 zal ook het Agentschap Wegen en Verkeer beschikken over een GIS-gerelateerde databank van de verticale signalisatie langs gewestwegen.

De webtoepassing die zal zorgen voor de ontsluiting van de gegevens in de verkeersbordendatabank zal halfweg 2009 beschikbaar zijn. Deze zal bestaan uit een KijkGIS, waarmee de signalisatie op alle Vlaamse wegen geraadpleegd zal kunnen worden en een EditGIS, waarmee signalisatie gewijzigd zal kunnen worden.

Met de gemeenten wordt een samenwerkingsovereenkomst afgesloten waarin de engagementen van zowel de Vlaamse overheid als de gemeenten omschreven zijn. Hierin is de update van de gegevens door de gemeenten opgenomen, om tot een permanent actuele databank te komen.

Met de kaartenmakers wordt de nodige technische afstemming voorzien zodat de data van de verkeersbordendatabank de basis kan vormen voor diverse toepassingen die kaderen in het ROSATTE-project.

Wegencategorisering

Van de wegcategorisering zijn reeds verschillende luiken gerealiseerd, zoals een selectieve inperking van de toegelaten snelheid, een gedifferentieerde aanpak schoolomgevingen en de opmaak van globale bewegwijzeringplannen per provincie.

Realisaties 2007-2008

Bij de uitvoering van elk project wordt gestreefd naar het consequent realiseren van de categorisering volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), van singuliere ingrepen tot herinrichting van wegvakken, zowel klein- als grootschalig.

Te realiseren 2008-2009

In 2009 zullen (onder meer in het buitenland) de gegevens worden verzameld voor de verdere inrichtingscriteria. De inrichtingscriteria worden uitgewerkt met per wegcategorie als basis een voorstel van wegnormen. Hiertoe zullen in binnen- en buitenland de nodige gegevens worden verzameld.

Bij het bepalen van deze inrichtingscriteria moet voldoende aandacht besteed worden aan:

- de vereisten en de overslagmogelijkheden voor de uitzonderlijke transporten;
- de fietsvoorzieningen waarvoor het vademecum en het totaalplan fiets de basis moeten vormen.

*Kwalitatief vrachtwagenennetwerk***Te realiseren 2008-2009**

Het vrachtvervoer volgt bij het afleggen van hun trajecten niet steeds de meest geschikte routes. Zo gebeurt het wel eens dat vrachtwagens zich vastrijden in dorpskernen of te nauwe straten. Daarom stelt het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen: "Toepassing van de principes van functionaliteit en homogeniteit van het wegennetwerk moet ervoor zorgen dat goederenstromen over de weg zoveel mogelijk afgewikkeld worden op wegen die daartoe goed uitgerust zijn. Het gaat dan in het bijzonder om autosnelwegen en primaire wegen."

In de periode 2008-2009 zal dan ook een studie opgestart worden met als doel een methodiek uit te werken om te komen tot een evenwichtig en operationeel vrachtroutennetwerk. Dit vrachtroutennetwerk zal ervoor moeten zorgen dat het doorgaande vrachtverkeer zich verplaatst langs de hiervoor meest geschikte wegen.

*Spiegelafstelplaatsen***Te realiseren 2008-2009**

Om een juiste afstelling van de aanwezige antidodehoeksystemen te verzekeren, worden op een aantal locaties zones ingericht waar vrachtwagenbestuurders deze spiegels correct kunnen afstellen. Deze spiegelafstelplaatsen zullen komen op plaatsen waar vrachtwagens sowieso moeten wachten of voorbij komen. In overleg met de sector worden de meest aangewezen locaties geselecteerd en in 2009 uitgerust.

Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid

Infrastructuur is één van de hoofdthema's uit het meerjarenprogramma van het steunpunt. Voor meer details zie '2.2.b Onderzoek'.

Fietsfonds

Zie '1.1.f Stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan'.

2.1.c Engineering: het voertuig*Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA)***Realisaties 2007-2008**

De reeks eigen ISA onderzoeken zijn afgesloten. De internationale ontwikkelingen en studies worden echter verder nauw opgevolgd door de administratie en het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid. Zo gaat bijzondere interesse onder meer uit naar de combinatie van snelheidsadvies en afstandsregeling (ACC – Adaptive Cruise Control) (cfr. vrachtwagensector).

Te realiseren 2008-2009

De internationale ontwikkelingen en studies worden ook tijdens de periode 2008-2009 verder opgevolgd.

Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid

Innovatie en ICT voor een veiligere mobiliteit is één van de hoofdthema's uit het meerjarenprogramma van het steunpunt. Voor meer details zie '2.2.b Onderzoek'.

2.1.d Enforcement: handhaving*Flitspalen***Realisaties 2007-2008**

Actueel beschikt Vlaanderen over 1000 roodlichtcamera opstellingen, geplaatst op 400 kruispunten uitgerust met verkeerslichten op gewestwegen. Dit gebeurde in samenwerking met de minister van Openbare Werken. Deze camera's controleren naast roodlicht-negaties ook overdreven snelheid. Daarnaast staan 215 snelheidscamera's opgesteld op gewestwegen.

Ter voorbereiding en verdere operationalisering van het flitspalenbeleid, waarbij tot doel werd gesteld het verder uitbreiden van het aantal flitspalen op hiertoe vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geschikte locaties (ook met name op autosnelwegen), werden een werkgroep en een task force opgericht.

De werkgroep flitspalen kreeg de opdracht om:

- een voorstel van plaatsingsbeleid uit te tekenen;
- een voorstel van criteria uit te werken voor de uitvoering van dit plaatsingsbeleid met een prioritisering van onbemande camera's langs snelwegen;
- het aantal met verkeerslichten geregelde kruispunten te inventariseren op
 - primaire wegen
 - secundaire (gewest)wegen
 - lokale (gewest)wegen

- een analyse van de huidige toestand van het aantal kruispunten uit te voeren;
- een kosten-baten analyse uit te voeren in verband met de datatransmissie;
- een raming van de kosten te berekenen van de noodzakelijke verwerkingssoftware;
- de meerkosten van de ombouw van natte film naar digitale camera's te begroten;
- de kostprijs te bepalen voor de handhaving van het inhaalverbod en de afstand tussen vrachtwagens, met digitale onbemande camera's.

Een task force flitspalen, met een vertegenwoordiging van de diverse betrokken actoren en beleidsmensen, werd opgericht om de activiteiten inhoudelijk en operationeel op te volgen. Het voorzitterschap ligt afwisselend bij de minister van Openbare Werken en de minister van Mobiliteit. De werkzaamheden hebben onder meer geleid tot het opstellen van een programma flitspalen voor het jaar 2008. Het goedgekeurde programma omvat voor 2008

- installatie van snelheidscamera's op 20 locaties langs autosnelwegen;
- installatie van roodlicht- en snelheidscamera's op 25 kruispunten;
- installatie van snelheidscamera's op 35 locaties.

Vlaanderen investeert dus in de verdere uitbouw van het netwerk van onbemande camera's via de plaatsing van digitale camera's.

Voor de realisatie van het flitspalenbeleid is een celkrediet gecreëerd op het VIF-artikel 3MDUH7316. Het budget van 2.225.000 euro van 2007 werd voor het begrotingsjaar 2008 verhoogd met 5 miljoen euro.

In 2007 en 2008 werd het netwerk van onbemande camera's alvast verder uitgebouwd in het kader van lopende TV3V-projecten en op reeds vastgelegde kredieten.

Om de snelheid van een voertuig te meten over een langere afstand werd het project "trajectcontrole" opgestart. Hierbij wordt de tijd gemeten van de doortocht van een voertuig tussen twee ver van elkaar gelegen punten, om de gemiddelde snelheid ervan te kunnen berekenen. Het project werd inmiddels aanbesteed.

Te realiseren 2008-2009

De activiteiten in het kader van de werkgroep en task force flitspalen worden voortgezet, met inbegrip van de uitvoering van het programma flitspalen voor het jaar 2008, het opstellen van een gelijkaardig programma voor het jaar 2009 en de uitbouw van het trajectcontrolesysteem.

Het bestaande programma omvat een 35-tal snelheidscamera's en 50 nieuwe roodlichtcamera installaties op met verkeerslichten geregelde kruispunten. Het omvat naast de afwerking van het bestaande programma 30 snelheidscamera's op gewestwegen en 40 snelheidscamera's op het autosnelwegennet. Deze worden allen uitgerust met hoogkwalitatieve digitale camera's van de laatste generatie.

Het systeem van trajectcontrole zal, na de testfase ter hoogte van het viaduct van Gentbrugge en de nodige wettelijke en organisatorische aanpassingen, operationeel worden, in samenwerking met de minister van Openbare Werken.

Controle op tussenafstand en inhaalverbod

Buiten de bebouwde kommen moeten vrachtwagens onderling een afstand houden van minimum 50 meter. Het is belangrijk dat hierop gecontroleerd wordt om kop-staartongevallen, met dikwijls zware gevolgen omwille van de massa, zoveel mogelijk te vermijden. Momenteel is er op de E17 te Kruikeke een proefopstelling waarbij met 3 camera's de verkeerssituatie wordt ingeschat. In een 2^e fase zal een onbemande oplossing uitgewerkt worden. Ook het inhaalverbod voor vrachtwagens, in voege vanaf 1 januari 2008, kan via camera's gehandhaafd worden.

Te realiseren 2008-2009

Op een 10-tal geselecteerde locaties op autosnelwegen zullen in samenwerking met de minister van Openbare Werken daartoe camera's met deze doeleinden geplaatst worden. Op het VIF-artikel 3MDUH7316 werd 5,842 miljoen euro voorzien in 2008. In 2009 zal de minister van Openbare Werken een gelijkaardig budget voorzien. De aanbesteding en definiëring van de locaties is gepland in 2008.

Controle op overlading

Vandaag worden vrachtwagens bij controles op overlading willekeurig van de weg gehaald en gecontroleerd op de weegbrug. Dit is niet efficiënt aangezien het merendeel van de gecontroleerde vrachtwagens in orde is en dus eigenlijk voor niets van de weg gehaald is.

Uit een proefopstelling van "Weigh in motion" op de E313 in Ranst is gebleken dat 1 op 40 vrachtwagens overladen is. 1 op 10 was zelfs te zwaar geladen op één van de assen. Dit is niet alleen slecht voor het wegdek, maar ook voor de verkeersveiligheid. Het voertuig zelf is niet aangepast aan een te zware lading en hoe zwaarder het voertuig, hoe groter de remafstand én de impact bij een ongeval.

Realisaties 2007-2008

Ter voorkoming van spoorvorming werd het project "Weigh in motion" (WIM) opgestart in samenwerking met de minister van Openbare Werken. Dit project beoogt de vrachtwagens al rijdend te wegen door middel van weeginfrastructuur geplaatst in het wegdek van de autosnelwegen, zodat de te zwaar geladen vrachtwagens op voorhand geselecteerd worden en afgeleid kunnen worden naar de vaste aswegers. Op de vaste aswegers worden deze vrachtwagens opnieuw gewogen en zonodig wordt een proces-verbaal opgesteld. Aangezien de proefopstelling "Weigh in motion" (WIM) op de E313 in Ranst positief geëvalueerd werd, zal er geïnvesteerd worden in deze automatische weegsystemen..

Te realiseren 2008-2009

De installatie van een 10-tal prioritaire WIM-locaties zal opgestart worden en verder gerealiseerd worden in 2009.

Tevens worden in het najaar 2008 de hard- en software van de vaste asweeginstallaties gemoderniseerd en worden de gegevens ervan gecentraliseerd naar een nieuwe server.

Aanvullende reglementen

Realisaties 2007-2008

Sinds 1 januari 2008 berust het toezicht op de aanvullende reglementen bij de Vlaamse overheid. Aanvullende reglementen op gemeente- en provinciewegen kunnen na overmaking ter kennisgeving in werking treden. Voor aanvullende reglementen op gewestwegen is nog steeds een goedkeuringsprocedure voorzien. In de eerste helft van 2008 werden 1.812 aanvullende reglementen ontvangen van 218 gemeenten.

Daarnaast werden er ook 446 adviezen met betrekking tot de aanvullende reglementen geregistreerd. Het decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer van 16 mei 2008 is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 10 juni 2008. Dit decreet is nog niet in werking getreden in afwachting van het uitvoeringsbesluit.

Te realiseren 2008-2009

Het decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer zal in werking kunnen treden na afkondiging van het uitvoeringsbesluit. Dit houdt onder meer in dat de gemeenteraad de bevoegdheid voor het vaststellen van aanvullende reglementen kan delegeren aan het college van burgemeester en schepenen.

De aanvullende reglementen zullen eveneens gekoppeld worden aan de verkeersbordendatabank. Hierdoor worden de maatregelen, vervat in de aanvullende reglementen, gevisualiseerd en de administratieve lasten van de gemeenten inzake het opstellen van de aanvullende reglementen geminimaliseerd.

*Administratieve afhandeling van verkeersboetes***Realisaties 2007-2008**

Een studie werd uitgevoerd om een beeld te krijgen van de kosten en baten van de invoering van een systeem van administratieve geldboetes. In deze kosten-batenanalyse werd door gebruik te maken van een aantal verschillende scenario's de kostprijs van de inning van een dergelijke boete berekend en afgewogen t.o.v. de inkomsten.

Te realiseren 2008-2009

In afwachting van een verdere overdracht van bevoegdheden naar de gewesten worden geen verdere stappen ondernomen.

2.2 Verkeersveiligheid: extra aandachtspunten**2.2.a Een zorgzame ondersteuning van verkeersslachtoffers***Staten-Generaal Verkeersslachtoffers***Realisaties 2007-2008**

Het convenant tussen de minister van Welzijn met de drie partnerorganisaties, vzw Steunpunt Algemeen Welzijnswerk, vzw ZEBRA en vzw Ouders van Verongelukte Kinderen werd ondertekend en het nieuwe Steunpunt Verkeersslachtoffers is gestart met de coördinatie en uitvoering van de projecten voorzien in het opgestelde actieplan.

Het convenant voorziet ter uitvoering van de opdrachten een jaarlijkse som van 250.000 euro op het budget van de minister van Welzijn. De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid maakt deel uit van de stuurgroep die het convenant opvolgt en verleent zijn medewerking aan de drie verenigingen op vlak van informatieverstrekking en participatie aan werkgroepen.

Zoals aangekondigd werden initiatieven m.b.t. de uitbreiding van ervaringsverhalen bij verkeerseducatie en de bevordering van de re-integratie van mensen met een fysieke mobiliteitsbeperking verder gezet.

Te realiseren 2008-2009

De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid zal via deelname aan de stuurgroep het convenant verder opvolgen en zijn medewerking blijven verlenen aan de drie verenigingen op vlak van informatieverstrekking en participatie aan werkgroepen. Initiatieven m.b.t. de uitbreiding van ervaringsverhalen bij verkeerseducatie en de bevordering van de re-integratie van mensen met een fysieke mobiliteitsbeperking worden eveneens voortgezet.

Een voorbeeld daarvan is alvast de productie van de DVD 'En plots is alles anders'. Deze DVD is bijzonder geschikt om de specifieke situaties van verkeersslachtoffers te documenteren wat de mogelijkheid biedt om naast het educatief aspect inzake verkeersveiligheid naar de doelgroep van jonge weggebruikers toe ook te wijzen op de vaak moeilijke omstandigheden waarin betrokken personen en hun na- en naastbestaanden ook lang na de gebeurtenis nog verkeren (zie ook 2.1.a verkeersgetuigen).

*Emobiel -Zeppekit***Realisaties 2007-2008**

Het project *Emobiel* is gestart op 1 april 2007 en werd in mei 2008 beëindigd. Het veranderde ondertussen van naam in *Zeppekit*, omdat er reeds een naamgenoot bestond in de IT-wereld. Het project heeft als doel de gebeurtenis van een verkeersongeval in klasverband bespreekbaar te maken. Daartoe werd een koffer ontwikkeld met relevant leer- en lesmateriaal die scholen en leerkrachten een houvast biedt in de omgang met dit emotioneel beladen onderwerp. In eerste instantie werd het instrument uitgewerkt voor het reactief gebruik, d.w.z. voor het gebruik naar aanleiding van een reëel verkeersongeval waarbij een kind (of na- en naastbestanden van een kind) uit de klas betrokken was.

Te realiseren 2008-2009

Het weten van wat een verkeersongeval en zijn gevolgen voor het eigen leven en dat van anderen kan betekenen, is niet alleen van belang wanneer men er rechtstreeks mee wordt geconfronteerd. Veeleer vormt deze kennis de basis van een intrinsieke motivatie van (jonge) verkeersdeelnemers om verkeersongevallen te willen voorkomen. Het is bijgevolg de bedoeling van een vervolgproject om het bestaande potentieel van de ZEPPEKIT door aanpassingen en aanvullingen uit te werken, zodat het instrument ook zonder aanleiding van een echt verkeersongeval kan toegepast worden (preventieve voorlichting). Dit project kadert dus zowel binnen het thema “betere opvang en begeleiding van (jonge) verkeersslachtoffers” als binnen het thema “bevorderen van een positieve attitude t.o.v. een adequaat en veilig verkeersgedrag”. Het slaagt er meer bepaald in om deze twee verschillende invalshoeken met elkaar in verband te brengen.

2.2.b Onderzoek

Het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor verkeersveiligheid, als opvolger van het Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit (2001-2006), is met zijn onderzoekswerkzaamheden operationeel van start kunnen gaan medio 2007. De deelnemende onderzoeksinstituten aan het steunpunt zijn Universiteit Hasselt (coördinator), Vrije Universiteit Brussel, Provinciale Hogeschool Limburg, VITO (partner) en de Universiteit Gent (onderaanneming). Een beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en het uitbatende consortium werd afgesloten waarin ook het meerjarenprogramma betreffende onderzoek werd vastgelegd.

Hierdoor was het jaar 2007 voor het Steunpunt een overgangsjaar waarin sommige onderzoeken uit het vorige steunpunt werden afgewerkt, alsook een aantal nieuwe onderzoeksprojecten werden opgestart, zoals gedefinieerd in het meerjarenprogramma 2007-2011.

Het meerjarenprogramma omvat volgende hoofdthema's: referentiedatabank voor onderzoek naar verkeersveiligheid in Vlaanderen, infrastructuur, bereikbaarheid, innovatie en ICT voor een veiligere mobiliteit, evaluatiemethoden, risicobepaling, beleidsorganisatie en –monitoring, duurzame mobiliteit.

Herkenbaarheid snelheidsregime

Realisaties 2007-2008

In samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) en het Steunpunt Verkeersveiligheid werden twee proefprojecten ontwikkeld om te komen tot een geschikt type wegmarkering dat de weggebruiker aanvullende informatie biedt over de toegelaten snelheid op wegvakken met een snelheidsbeperking tot 70 km/u. Twee verschillende types wegmarkeringen werden geëvalueerd, enerzijds door middel van een experiment op vier wegvakken in Vlaanderen, anderzijds door middel van een onderzoek in een rijnsimulator.

Beide onderzoeken wezen uit dat de gewenste daling van de gemiddelde snelheid niet wordt bereikt. De resultaten van het terreinexperiment gaven zelfs een stijging van de gemiddelde snelheid aan. In het simulatoronderzoek werd geen specifiek effect op de snelheid gevonden. De gevonden effecten kunnen te maken hebben met de mate waarin de voorgestelde markeringen al dan niet voldoende opvallend waren voor de meeste bestuurders (bijkomende wegmarkeringen of cijfers worden niet steeds als dusdanig herkend of opgemerkt), maar ook met het verwachtingspatroon en de taakbelasting van de weggebruikers.

Veiligheid fietsers op rotondes

Realisaties 2007-2008

Met betrekking tot het onderzoek over rotondes heeft eerder onderzoek van het Steunpunt Verkeersveiligheid aangetoond dat de omvorming van een kruispunt tot een rotonde over het algemeen een gunstig effect heeft op het aantal verkeersongevallen met gekwetsten. Voor fietsers bleek de balans evenwel minder positief en werd een beduidende stijging van het aantal ongevallen gevonden. In een vervolgonderzoek werd bijkomende informatie gezocht over de invloed van bepaalde kenmerken, zoals het type fietspad. Het onderzoek had betrekking op 90 rotondes in Vlaanderen. Het aantal ongevallen met fietsers vóór en na de aanleg van deze rotondes werd vergeleken met de evolutie

in een vergelijkingsgroep van 172 kruispunten. Vervolgens werd de invloed geanalyseerd van het type fietspad en van enkele andere infrastructuurkenmerken. Rotondes met aanliggende fietspaden blijken beduidend zwakker te presteren dan de overige drie types (gemengd verkeer, vrijliggend fietspad, ongelijkgrondse kruising). Het aantal zware ongevallen met fietsers neemt echter toe, ongeacht het type fietspad. Rotondes die werden aangelegd op kruispunten waar voordien verkeerslichten stonden, presteren zwakker dan rotondes op andere types van kruispunten.

Op basis van deze onderzoeksresultaten werd het Vademecum Fietsvoorzieningen reeds aangepast.

Te realiseren 2008-2009

In 2008-2009 wordt bijkomende informatie verzameld over de verkeers- en infrastructuurkenmerken op Vlaamse rotondes met het oog op het onderzoek tussen de samenhang van bepaalde ontwerpkenmerken van rotondes en het aantal verkeersongevallen op rotondes.

Doortochtherinrichtingen

Realisaties 2007-2008

Het Steunpunt heeft een onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van doortochtherinrichtingen op de verkeersveiligheid. Voor een representatieve steekproef van doortochten werd nagegaan of de herinrichting heeft geleid tot een stijging van de verkeersveiligheid. Enigszins tegen de verwachting in blijkt dat voor alle ongevallen samen er geen statistisch significante stijging of daling van de verkeersveiligheid kan worden vastgesteld. Bovendien bleek er geen consistent beeld waar te nemen voor de verschillende doortochten, bij sommige was de verkeersveiligheid verhoogd terwijl bij andere deze net was verlaagd. Daarom werd via een verkennende analyse een relatie gelegd met de ontwerpprincipes van doortochten en kon vastgesteld worden dat de kwaliteit van de herinrichting een correlatie vertoont met de toe- of afname van de verkeersveiligheid. Hieruit kan geconcludeerd worden dat een consistente toepassing van de ontwerpprincipes voor doortochten de verkeersveiligheid verhoogt en dat het bijgevolg aan te bevelen is om streng genoeg op deze kwaliteit toe te zien.

Risicomodellen voor kruispunten

Realisaties 2007-2008

In 2008 werd door het Steunpunt een literatuuronderzoek afgerond naar methodes en benodigde gegevens voor het opstellen van risicomodellen voor kruispunten in Vlaanderen. Op basis van dat rapport werden risicomodellen ontwikkeld voor een steekproef van kruispunten in Vlaanderen. Deze risicomodellen verschaffen inzicht in de relatie tussen bepaalde ontwerp- en verkeerskenmerken van een kruispunt en de hieraan gerelateerde verkeersonveiligheid.

Dataverzameling en –ontsluiting

Realisaties 2007-2008

In het vorige Steunpunt Verkeersveiligheid werd een grote hoeveelheid aan verkeersveiligheidsgegevens vergaard. Ook in het huidige Steunpunt worden bijkomende gegevens verzameld en gegenereerd. Daarom werkte het steunpunt in de periode 2007-2008 aan een structuur en de implementatie van een informatiesysteem om de beschikbare verkeersveiligheidsgegevens op een meer gebruiksvriendelijke manier te borgen en te ontsluiten.

Te realiseren 2008-2009

Dit informatiesysteem moet ook de opvolging van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen vergemakkelijken doordat jaarlijks een stand van zaken in verband met de toestand van verkeersveiligheid kan worden gegenereerd.

Innovatie en ICT voor een veiligere mobiliteit

Realisaties 2007-2008

In het Steunpunt werd een overzicht en analyse gemaakt van ITS-ontwikkelingen en hun effecten op verkeersveiligheid op basis van internationale literatuur en projecten.

Tevens werd de methodologie uitgewerkt voor een pilootonderzoek dat een relatie zal leggen tussen het rijgedrag en verkeersveiligheid waarbij tevens de impact van nieuwe voertuigtechnologieën ter bevordering van de verkeersveiligheid bestudeerd kan worden.

Te realiseren 2008-2009

In 2009 zal de piloottest naar de relatie tussen rijgedrag en verkeersveiligheid worden uitgevoerd met behulp van een aantal geïnstrumenteerde voertuigen die worden uitgerust met geschikte technologieën om deze effecten te bestuderen.

Beleidsevaluatie en benchmarking

Realisaties 2007-2008

Het steunpunt voerde een onderzoek uit naar geschikte methodes en technieken (ex-ante en ex-post) voor het beoordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Daarnaast werd in het Steunpunt een conceptueel kader en methodologie ontwikkeld op basis van performantieindicatoren dat gebruikt kan worden om de verkeersveiligheidsprestaties van een land/regio op verschillende risicodomeinen weer te geven en te vergelijken met andere landen/regio's. De methodologie laat bovendien toe om te identificeren op welke risicodomeinen prioritair dient ingezet te worden in vergelijking tot één of meerdere voorbeeldlanden.

Tenslotte werd in 2008 gestart met de uitwerking van een methodiek om de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid op lokaal niveau te bepalen aan de hand van een meetinstrument. Het meetinstrument maakt inzichtelijk op welke vlakken het lokale beleid goed of minder goed presteert. Hieruit kunnen aanbevelingen worden afgeleid om de kwaliteit van het lokale verkeersveiligheidsbeleid te verhogen.

Te realiseren 2008-2009

In opvolging van een eerste onderzoek naar geschikte methodes en technieken (ex-ante en ex-post) voor het beoordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen zullen deze methodes en technieken in een volgende fase worden toegepast op een aantal concrete cases.

De verfijning van het meetinstrument om de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid op lokaal niveau te bepalen op basis van input van bevoorrechte getuigen en de toepassing op enkele concrete cases maakt deel uit van het onderzoek in 2009.

Gelijke kansen en verkeersveiligheid

Realisaties 2007-2008

In dit project gaat het steunpunt na in welke mate verschillende vormen/bronnen van angst bepalende factoren zijn in vervoerswijzekeuze bij ouderen in Vlaanderen. Op deze manier wordt er inzicht verkregen in wie in zijn mobiliteit belemmerd wordt door angst, in welke situaties angst een rol speelt en welke vervoersmiddelen of wegomgevingen erdoor gemeden worden. In 2007 voerde het steunpunt hieromtrent een verkennend literatuuronderzoek uit. In 2008 startte het Steunpunt vervolgens een onderzoek aan de hand van een vragenlijst bij een steekproef van Vlaamse ouderen om deze aspecten meer concreet in kaart te brengen.

Te realiseren 2008-2009

De resultaten van het in 2008 opgestarte onderzoek bij een steekproef van Vlaamse ouderen worden in 2009 verwacht.

Duurzame mobiliteit

Realisaties 2007-2008

In het Steunpunt wordt ook onderzoek uitgevoerd omtrent 'duurzame mobiliteit'. In dit kader werd een literatuuronderzoek uitgevoerd naar een invulling van het concept 'snelheidsmanagement'. Tevens werd een studie afgerond waarin zwarte punten voor geluidshinder door straatverkeer in Vlaanderen werden onderzocht.

Te realiseren 2008-2009

Vertrekkende van het literatuuronderzoek naar een invulling van het concept ‘snelheidsmanagement’ zal in de periode 2008-2009 een onderzoek worden uitgevoerd naar het draagvlak omtrent snelheidsremmende maatregelen.

In een vervolgstap van de studie naar zwarte punten voor geluidshinder zullen een aantal cases worden geselecteerd die verder in detail bestudeerd zullen worden.

*Ongevalsoorzaken- en factoren bij ongevallen met motorrijders***Realisaties 2007-2008**

Een diepteanalyse werd uitgevoerd naar de ongevalsfactoren en –oorzaken bij ongevallen met motorrijders. Hierbij werd samengewerkt tussen de belangengroepering, onderzoeks- en verzekeringswereld. Al te vaak worden motorrijders niet (tijdig) opgemerkt door andere weggebruikers met aanrijdingen tot gevolg. De motorrijder loopt hierbij het grootste risico op verwondingen.

De studie besluit dat een verbetering van de rijopleiding van zowel autobestuurder (met betrekking tot kijktechniek) als van de motorrijder (met betrekking tot rijwielbeheersing) kan bijdragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid van de motorrijder.

Te realiseren 2008-2009

Met de resultaten van deze studie zal onder meer rekening gehouden worden bij de uitwerking van de verdere projecten rond motorrijders.

*Diepteonderzoek van verkeersongevallen***Te realiseren 2008-2009**

Om de verkeersveiligheid op een effectieve manier te kunnen verhogen, is het nodig om een goed beeld te kunnen krijgen van de oorzaken van verkeersongevallen. Een beter inzicht in de oorzaken van ongevallen laat toe de maatregelen beter af te stemmen op de daadwerkelijke problemen. De structurele uitwerking van ongevalanalyse bleek dan ook aangewezen. Om op deze nood in te spelen wordt door het BIVV in samenwerking met het Vlaams Gewest een pilootproject gelanceerd met het oog op de ontwikkeling van diepteonderzoek van verkeersongevallen. Het Vlaams Gewest zorgt via een subsidie van 130.000 € ervoor dat 2 voltijds equivalente personeelsleden op het project tewerkgesteld kunnen worden.

Dit pilootproject zal zich in eerste instantie toespitsen op ongevallen met vrachtwagens, gezien de huidige problematiek van vrachtwagenongevallen op de Vlaamse (autosnel)wegen.

*Ongevallen-GIS***Realisaties 2007-2008**

De vooropgestelde technische uitbouw van het MOBGIS dat mogelijk maakt dat de ongevalendatabank voor analyses kan worden gelinkt met een brede waaier van interne en externe geodatasets is gerealiseerd. De nodige tools voor een snellere en meer kwalitatieve bepaling van de gevaarlijke punten zijn beschikbaar. De kwaliteit en de beschikbaarheid van de basisdata zelf blijft een ernstig probleem. De vernieuwde aanvraagprocedures op federaal niveau zetten een rem op het operationaliseren van het ongevallen-GIS naar een up-to-date databank noodzakelijk voor een adequate beleidsmonitoring.

Te realiseren 2008-2009

Om de diverse beschikbaarheid aan data beter te benutten wordt de administratie in uitvoering van één van de maatregelen van het Verkeersveiligheidsplan gevraagd de veelzijdige databronnen op een systematische en meer gestructureerde manier te onderzoeken. In eerste instantie wordt overleg gepleegd met de Federale Politie. Er wordt gestreefd naar vaste procedures voor het verzamelen en publiceren van de data en er wordt gezocht naar gepaste methodieken voor ongevalsanalyses. Door betere gegevens kan de overheid de verkeersveiligheidsproblemen beter duiden wat toelaat maatregelen beter af te stemmen op de problemen. Deze data zullen ook als basis dienen voor de

bepaling van relevante kengetallen en indicatoren voor de monitoring van het verkeersveiligheidsbeleid.

Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid

Te realiseren 2008-2009

Verscheidene projecten die deel uitmaken van het meerjarenprogramma van het Steunpunt zullen worden voortgezet in de periode 2008-2009.

Daarnaast werden echter ook enkele nieuwe projecten in de tweede helft van 2008 opgestart welke zullen doorlopen in 2009:

- Een eerste project betreft een onderzoek naar de evaluatie van het gevaarlijke puntenprogramma in Vlaanderen. In eerste instantie wordt in 2008 een methodiek uitgewerkt voor deze evaluatie welke daarna in 2009 zal worden toegepast op een selectie van heringerichte gevaarlijke punten.
- Een tweede project betreft een onderzoek naar de relatie tussen landgebruik en infrastructuur op verplaatsingen en verkeersveiligheid. De doelstelling is na te gaan op welke wijze de verkeersveiligheid beïnvloed wordt door aspecten die te maken hebben met ruimtelijke ordening en landgebruik. Naast de uitwerking van een methodologie zal er een toepassing worden uitgewerkt op een aantal concrete cases.

2.2.c Versterking van het draagvlak

Mobiliteitscommunicatie in Vlaanderen

Realisaties 2007-2008

Door de KULeuven werden 2 studies beëindigd. Dit resulteerde in volgende output:

- Mobiliteitscommunicatie in Vlaanderen: Actoren en doelgroepen
- Mobiliteitscommunicatie in Vlaanderen: Sensibilisatie en gedragsbeïnvloeding door mobiliteitscampagnes of andere communicatietechnieken.

In deze studies werd respectievelijk onderzocht hoe communicatiecampagnes moeten opgezet worden om sensibilisatiedoelstellingen optimaal te realiseren en werden de doelgroepen en actoren van het mobiliteitsbeleid bestudeerd.

Te realiseren 2008-2009

De resultaten van het onderzoek van de KULeuven zorgen voor een wetenschappelijke basis om het communicatiebeleid naar doelgroepen sterker uit te bouwen.

Het “Vlaams Forum Verkeersveiligheid”

Realisaties 2007-2008

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VFV), opgericht in 2004, is een ontmoetingsplaats voor overheid, onderzoekswereld en belangengroepen. Het forum heeft een dubbele functie: overleg en advies. Binnen het forum worden ideeën en standpunten uitgewisseld en besproken waardoor de verschillende partners nauw bij het beleid kunnen worden betrokken. Om de werking van het forum zo efficiënt mogelijk te laten verlopen zijn drie thematische werkgroepen actief: educatie en sensibilisatie, technologie en infrastructuur, en handhaving. Zij brengen geregeld verslag uit van hun werkzaamheden op de plenaire vergadering van het forum.

Belangrijk thema in 2008 was de vertaling van de federale doelstellingen inzake handhaving naar Vlaams en lokaal niveau. Bij gebrek aan goede cijfergegevens die als basis kunnen dienen, zijn de federale doelstellingen (cf. Staten-Generaal) slechts algemeen en in grote orde. Zo stelt de Staten-Generaal uit 2002 dat bv. 40 miljoen voertuigen per jaar gecontroleerd moeten worden op snelheid (of 8 controles per voertuig per jaar). De Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) stelt in het verslag van de Staten-Generaal van maart 2007 volgende doelstellingen voorop (blz. 36): 1 bestuurder

op 3 te onderwerpen aan een ademtest en minstens 1.800.000 voertuigen te controleren op gordeldracht (1 op 3 voertuigen). Op heden zijn dit de enige concrete doelstellingen inzake handhaving. Door de federale doelstellingen te vertalen tot op lokaal niveau, wordt een groter engagement bekomen van alle betrokkenen.

Te realiseren 2008-2009

De werking van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid wordt onverminderd voortgezet. Binnen de schoot van dit forum worden nieuwe initiatieven gepland. Vertrekbasis daarbij zijn de maatregelenfiches uit het voorstel van Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Een aantal thema's zullen door de diverse werkgroepen verder geconcretiseerd worden.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid (23 mei 2008)

Realisaties 2007-2008

Het congres stond dit jaar in het teken van de rol van communicatie in een verkeersveiligheidscultuur. Zoals elk jaar is er in de voormiddag een algemeen gedeelte voorzien, waarin dit thema vanuit verschillende invalshoeken werd bekeken. Communicatie houdt immers niet op bij het voeren van sensibilisatiecampagnes. Ook permanente educatie, (her)inrichting van wegen, signalisatie en handhavingcampagnes maken deel uit van een efficiënt en geloofwaardig communicatiebeleid op het vlak van verkeersveiligheid. In de namiddag werden dan weer enkele goede voorbeeldprojecten en onderzoeksresultaten voorgesteld.

Zoals de voorbije jaren wordt er naar aanleiding van het congres een *Jaarboek Verkeersveiligheid* uitgebracht, waarin een stand van zaken van de verkeersveiligheid in Vlaanderen wordt geschetst. Naast de teksten van het congres, onderzoeksresultaten en een adressenbestand bevat het boek ook voorbeeldprojecten die niet op het congres worden voorgesteld. Omdat alleen de beste initiatieven worden opgenomen, is dit jaarboek een belangrijk referentiewerk.

Te realiseren 2008-2009

Net zoals alle jaren zal ook in 2009 het congres Verkeersveiligheid georganiseerd worden.

Project 'verenigingen voor verkeersveiligheid'

Te realiseren 2008-2009

Het project 'verenigingen voor verkeersveiligheid' zal via een traject van 1 jaar bestaande projecten rond verkeersveiligheid bij verenigingen bundelen, afstemmen, verbreden en bestendigen.

De vzw Samen zal hierbij in een 1^e fase van het project instaan voor:

- Het verkennen en in kaart brengen van de bestaande initiatieven in het Vlaamse verenigingsleven inzake verkeersveiligheid.
- Het opzetten van een (permanent) overleg- en communicatiekanaal tussen beleid, gespecialiseerde mobiliteitsverenigingen en het reguliere verenigingsleven.

Op basis van de resultaten van de eerste 2 stappen zal de vzw Samen bestaande verenigingsinspanningen verbreden. De concrete acties zullen afhangen van de resultaten uit fase 1, maar zullen zeker volgende elementen bevatten:

- o Ondersteuning en verbreding van 3 bestaande initiatieven;
- o Op basis van de ondersteuning van de bestaande initiatieven een checklist - met criteria en aandachtspunten - opstellen zodat verenigingen autonoom hun initiatieven kunnen verbreden;
- o Communicatie over de checklist naar de verenigingen met een oproep om de eigen initiatieven te verbreden;
- o Een bundeling in een pakket van minstens 25 acties die verbreedbaar zijn;
- o Continue interne en externe communicatie;
- o Een evaluatie van de uitgevoerde activiteiten.

2.2.d Openbaar vervoer en verkeersveiligheid

Studie verkeersveiligheid vrije tram- en busbanen

Te realiseren 2008-2009

Naar aanleiding van een aantal ongevallen op vrije tram- en busbanen werd de vraag gesteld of de aanleg van vrije tram- en busbanen mogelijk is in conflict met een andere doelstelling van het mobiliteitsbeleid, namelijk het bevorderen van de verkeersveiligheid. Daarom werd een studie opgestart om een beeld te krijgen van de verkeersveiligheid op vrije tram- en busbanen met inbegrip van de factoren die ten grondslag liggen aan verkeersongevallen op deze locaties. De studie moet tenslotte leiden tot het opstellen van beleidsaanbevelingen en richtlijnen voor de aanleg van tram- en busbanen. Deze studie wordt in de loop van het najaar 2008 afgerond.

2.3 Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid

Te realiseren 2008-2009

In het geval van een wijziging van de Bijzondere Wet in de zin van de resoluties van het Vlaams Parlement inzake mobiliteit, zal een implementatieplan opgesteld worden om de nieuwe bevoegdheden zo snel en zo adequaat mogelijk in te zetten voor meer verkeersveiligheid en een betere mobiliteit.

HOOFDSTUK 3: BEREIKBAARHEID VERSTERKEN

Bereikbaarheid is het gemak, uitgedrukt in tijds-, comfort- en financiële kosten, waarmee je van de ene bestemming op de andere bestemming kunt geraken. Dit betekent dat niet alle plaatsen op alle ogenblikken voor iedereen op een identieke weerstand bereikbaar moet zijn. Deze selectieve bereikbaarheid gebeurt, door de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem, gedifferentieerd in tijd en ruimte en op een maatschappelijk kostenefficiënte wijze.

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

3.1 Door de verdere verbetering van de bereikbaarheid

Naast de projecten in het kader van Netmanagement, ontwikkelde De Lijn strategische plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio)

Realisaties 2007-2008

In Vlaams – Brabant is verder actief ingespeeld op het initiatief van de Vlaamse regering voor een betere ontsluiting en ontwikkeling van de luchthavenregio Zaventem, het ‘START’-initiatief. In 2006 werden er al 2 nieuwe lijnen opgestart en werd het aanbod op een bestaande lijn uitgebreid. In 2007 werden ook de andere START-buslijnen gerealiseerd. Op dit ogenblik zijn 13 START-lijnen actief:

- lijn 830: Groenendaal – Hoeilaart – Overijse – Tervuren – Luchthaven – Cargo
- lijn 652: Leuven – Herent – Erps-Kwerps – Kortenberg – Nossegem – Luchthaven – Cargo
- lijn 272: Brussel – Schaarbeek – Evere – Keiberg – Luchthaven en bijbehorende sneldienst 471 Brussel-Noord – Keiberg – Zaventem-Luchthaven
- lijn 682: Mechelen – Zemst – Weerde – Elewijt – Perk – Cargo – Luchthaven
- lijn 820: Dilbeek – Jette UZ – Vilvoorde – Cargo – Luchthaven
- lijn 821: Merchtem – Meise – Grimbergen – Vilvoorde – Cargo – Luchthaven
- lijn 621: Kapelle-o/d-Bos – Grimbergen – Vilvoorde – Buda – Keiberg – Luchthaven
- lijn 681: Mechelen – Bonheiden – Boortmeerbeek – Cargo – Luchthaven
- lijn 683: Mechelen – Hofstade – Zemst – Houtem – Cargo – Luchthaven
- lijn 616: Leuven – Bertem – Leefdaal – Vossem – Moorsel – Luchthaven – Cargo
- lijn 651: Leuven – Everberg – Kortenberg – Steenokkerzeel – Cargo – Luchthaven
- lijn 272: Bonheiden – Keerbergen – Haacht – Kampenhout – Cargo – Luchthaven
- lijn 659: Roodebeek – Kraainem – Luchthaven – Cargo

Te realiseren 2008-2009

Het openbaar vervoerplan zal verder worden uitgevoerd: naast de 13 rechtstreekse buslijnen van en naar de luchthavenregio, zullen er ook lokale toevoerlijnen worden ingelegd naar de knooppunten van openbaar vervoer en frequentieverhogingen op de bestaande streeklijnen.

In het kader van netmanagement zullen ook de snelbusdiensten van en naar Brussel worden uitgebreid, in 2008 Aalst-Brussel.

Spartacus Limburg

Realisaties 2007-2008

In Limburg is het Spartacusplan volgens de met de Vlaamse Regering afgesproken en in het Limburgplan aangehaalde prioriteitsbepaling verder verfijnd en onderbouwd. De realisatie van de eerste sneltramas Hasselt – Maastricht werd verder geconcretiseerd. De drie in 2007 ingevoerde Limburgse snelbusdiensten passen ook uitdrukkelijk in de dragende structuur van het Spartacusplan.

In augustus 2008 is gestart met de aanleg van een trambusbaan in Hasselt. Dit zijn de eerste tramsporen die in het kader van het Spartacusplan worden aangelegd. In de toekomst zal hierover de tram tussen Hasselt en Maastricht sporen. De project-MER- en GRUP-procedures voor de 1^e Spartacuslijn Hasselt-Maastricht werden opgestart.

Te realiseren 2008-2009

De studies, nodig om de nodige vergunningen te krijgen voor de tramlijnen Hasselt-Maastricht-Diepenbeek, Hasselt-Diepenbeek-Genk-As-Maasmechelen, en Hasselt-Neerpelt-Lommel, worden verder gezet. Ook het bestek wordt verder afgewerkt met het oog op het selecteren van een private partner voor privaat-publieke samenwerking.

Neptunus West-Vlaanderen

Realisaties 2007-2008

Verder is in 2007 het Neptunusplan voor de toekomstige ontwikkeling van het openbaar vervoer in West-Vlaanderen voorgesteld. Met alle relevante beleidspartners is het debat erover aangevat. Het plan steunt op de principes van het netmanagement en voorziet in een optimale verknoping van de diverse openbaar vervoerlagen. De in 2007 en 2008 doorgevoerde ingrepen in de exploitatie van de kusttram – versterking plus invoering sneltram – vormen nu al realisaties van dit strategisch toekomstplan.

Te realiseren 2008-2009

Het Neptunusplan van De Lijn is voorgesteld in het najaar van 2007. Het plan bevat een breed gamma aan voorstellen van De Lijn. Er zal worden verder gewerkt aan het bewerkstelligen van een draagvlak voor de uitvoering van de verschillende projecten.

Pegasus Oost-Vlaanderen

Realisaties 2007-2008

In de stadsregio Gent werden de frequenties en de amplitude van het tramnet opgevoerd.

Te realiseren 2008-2009

Volgende projecten worden voorzien om uitgewerkt te worden in het kader van Pegasus Oost-Vlaanderen:

- voorbereiding verlenging tramlijn naar Zwijnaarde Dorp
- doorstromingsstudie as Kortrijksepoortstraat-Kouter (toeritdosering en vernieuwing Kortrijksesteenweg-Elisabethlaan)
- studie aanleg tramlijn voor ontsluiting UZ Gent
- studie en voorbereiding ontsluiting met tramlijn van nieuw te ontwikkelen site Flanders Expo (The Loop)

Het Pegasusplan zal in 2008 en 2009 geactualiseerd worden. Hierbij zal niet alleen het OV-net van en naar de steden Gent en Antwerpen worden bestudeerd, maar heel de Vlaamse Ruit.

Pegasusplan Antwerpen

Te realiseren 2008-2009

Volgende projecten worden voorzien om uitgewerkt te worden in het kader van Pegasus Antwerpen:

- verlenging van tramlijn 11 via de Dascottalei;
- uitvoeringsstudie van de ingebruikname van de premetrokokker onder de Turnhoutsebaan en daarop aansluitend de tramverlenging richting P&R Wommelgem;
- studie en keuze van het tramtracé naast Autolei tussen Herentalsebaan en Turnhoutsebaan via rond punt Wommelgem.

Het Pegasusplan zal in 2008 en 2009 geactualiseerd worden. Hierbij zal niet alleen het OV-net van en naar de steden Gent en Antwerpen worden bestudeerd, maar heel de Vlaamse Ruit.

*Alternatieve financiering van De Lijn-projecten***Realisaties 2007-2008**

Met haar beslissingen van 9 en 16 februari 2007 heeft de Vlaamse Regering, het licht op groen gezet voor de alternatieve financiering van een aantal belangrijke sleutelprojecten binnen de uitbouw van de voorstedelijke vervoernetten rond de grootstedelijke gebieden.

In uitvoering van deze beslissingen zijn zowel het Fonds voor Stationsomgevingen als de NV Lijninvest opgericht.

Lijninvest is opgericht als 99,99 % dochteronderneming van De Lijn met het oog op het nemen van participaties in ‘Special Purpose Vehicles’ of ‘Speciale Projectvennootschappen’ (SPV’s) in het kader van Publiek Private Samenwerkings- of PPS-projecten.

Via Lijninvest zal niet alleen geparticipeerd worden in een projectvennootschap met als doel de realisatie van de sneltramassen in het kader van het Limburgse Spartacusplan (zie boven: voor de eerste sneltramas is op het vlak van investeringen financiering voorzien). Lijninvest zal ook een belangrijke rol spelen in het uitbouwen van de voorstedelijke netten rond Antwerpen en Gent.

Te realiseren 2008-2009

Wat Antwerpen betreft is op dit ogenblik financiering voorzien voor de realisatie van:

- een reeks projecten uit de eerste fase van het ‘Masterplan Antwerpen’ met name:
 - project Brabo 1:
 - tramverlenging Deurne – Wijnegem
 - tramverlenging Mortsel – Boechout
 - stelplaats Deurne
 - project Brabo 2:
 - traminfrastructuur Leien fase 2 – Ekeren
 - traminfrastructuur Eilandje + nieuw Zuid
 - bijhorende tractiestations en trams
- een project uit het Pegasusplan Antwerpen, met name de in gebruik name van de premetrokoer onder de Turnhoutsebaan met tramverlenging naar een aan te leggen P&R te Wommelgem.

Het projectencluster Brabo 1 is in de loop van 2007 in de markt geplaatst, met het oog op de selectie van een private partner en start van de werken in 2009. De overige projecten Brabo 2 zijn in 2008 voorbereid. Daarbij zal een maximale transfereerbaarheid van de goed bevonden aanpak uit Brabo 1 worden nagestreefd.

Voor Gent is in de huidige fase financiering voorzien voor de verlenging van de tramlijn die nu stopt aan Zwijnaarde Brug tot Zwijnaarde Dorp.

3.2 Door een gerichte inzet van maatregelen om de doorstroming te verbeteren*Infrastructurele doorstromingsprojecten***Realisaties 2007-2008**

In 2008 werd in samenwerking met de minister van Openbare Werken opnieuw een afzonderlijk budget van 18.000.000 euro voor doorstromingsmaatregelen voorzien. Het grootste gedeelte van dit programma bestaat uit infrastructuuringrepen, gaande van aanpassingen aan kruispunten, aanleggen van busbanen (ook op autosnelwegen), tot herinrichten van wegvakken of bushaltes.

De Lijn levert niet alleen haar bijdrage in de programmaopmaak van het budget VIF 73.16; zij voorziet ook jaarlijks een investeringsbedrag onder de rubriek doorstroming in haar eigen fysisch

programma, dit ten laste van begrotingsartikel 1MBUE6141. In de loop van 2007-2008 werden via dit kanaal een aantal studies én een aantal realisaties gefinancierd, hoofdzakelijk wat betreft de onderdelen/uitvoeringen van tramlijnverlengingen in eigen of bijzonder overrijdbare bedding.

Te realiseren 2008-2009

De investeringsinspanningen op het gebied van verkeerslichtenbeïnvloeding, zowel voor installaties met selectieve lussen als met draadloze technologie, worden in samenwerking met de minister van Openbare Werken verder gezet in 2009.

De vastgelegde projecten in 2008 zullen uitvoering kennen in 2009.

Voor het jaar 2009 zal een nieuw investeringsprogramma worden opgesteld. De Taskforce “Doorstroming” coördineert het investeringsprogramma dat samen met de minister bevoegd voor Openbare Werken wordt goedgekeurd.

Verkeerslichtenbeïnvloeding

Realisaties 2007-2008

Een ander deel van het investeringsprogramma omvat verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer, namelijk het nog beter aansturen van de verkeerslichten zowel voor de algemene verkeersafwikkeling als ten voordele van het openbaar vervoer. De grenzen van de tot nu gebruikte methodes zijn nagenoeg bereikt. Het gaat hier over het verkeersafhankelijke (in feite voertuigafhankelijke) verkeerslichten en de klassieke (= individuele) verkeerslichtenbeïnvloeding.

Naast de traditionele installaties van beïnvloeding van de verkeerslichten door het openbaar vervoer, die gebruik maken van selectieve lussen in het wegdek, werd een proefproject opgestart voor draadloze verkeerbeïnvloeding door middel van virtuele lussen in samenwerking met de minister van Openbare Werken. Deze technologie maakt gebruik van de GPS-techniek voor de communicatie tussen de voertuigen van De Lijn en de verkeersregelaars. Bij dit project worden 14 kruispunten langs de Kustweg en 10 kusttrams uitgerust met de nieuwe apparatuur. Deze moderne techniek maakt het mogelijk de virtuele lussen soepel en zelfs automatisch te verplaatsen in functie van de verkeersafwikkeling.

In 2007 werd een haalbaarheid- en effectenstudie opgestart naar het geven van absolute voorrang aan een tramlijn op een belangrijke stedelijke openbaar-vervoeras in Antwerpen (tramlijn 15 op de N1 - steeds rijden met uitzondering van halteren).

Te realiseren 2008-2009

Op drie van de deeltrajecten van de tramlijn 15 (zie bovenvermelde studie) zal bovendien in samenwerking met de minister van Openbare Werken een vergelijkend onderzoek worden gehouden naar de efficiëntie van de drie op de markt verkrijgbare softwarepakketten op het terrein van de voertuigafhankelijke verkeerslichtenregelingen op langere trajecten en /of binnen een ruimer gebied.

Eén van deze pakketten werd trouwens uitgetest (simulatie resultaten eind mei 2008) op de Tiensesteenweg in Leuven. Deze pakketten laten toe het principe van de toeritdosering actief te betrekken in de verkeerslichtenbeïnvloeding.

Maatregelen bij De Lijn die de doorstroming bevorderen.

Realisaties 2007-2008

Naast de investeringen in weggebonden infrastructuur wordt bij De Lijn ook gedacht aan andere ingrepen die een faciliterend effect hebben op de doorstroming van de voertuigen van het openbaar vervoer. Het steeds meer uitbreiden van het eigen voorverkoopnet (start uitbreiding: voorjaar 2006) zorgde voor beduidende tijdwinsten bij het halteren.

De invoering van sms-ticketing (najaar 2007) en de verkoop via het e-loket van De Post (medio 2008) zijn hiervan een logisch vervolg.

Te realiseren 2008-2009

De Lijn onderzoekt of sms-ticketing kan worden uitgebreid naar heel Vlaanderen.

3.3 Door het voeren van een sturend prijsbeleid**3.3.a De infrastructuurgebruiker betaalt mee****Realisaties 2007-2008**

De Vlaamse Regering verklaarde zich in 2008 voorstander van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en wenst zich daarbij te inspireren op het Duitse systeem, LKW-Maut. De invoering mag echter de concurrentiepositie van onze transportsector en logistieke sector niet aantasten. In dit kader pleegde de minister-president overleg met zijn Nederlandse collega en met zijn Waalse en Brusselse collega. Op ambtelijk niveau werd verder studiewerk verricht.

Aansluitend hierbij, wenst de Vlaamse Regering verder te gaan met de hervorming van de autofiscaliteit in de richting van een grotere variabilisering van de kosten in functie van de gereden kilometers en in functie van de ecoscore van de wagens.

Te realiseren 2008-2009

Vlaanderen volgt nauwgezet de herziening van de richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen op. Deze 'Eurovignetrichtlijn' bepaalt immers de krijtlijnen voor de uitwerking van een kilometerheffing voor vrachtverkeer.

In 2009 streeft de Vlaamse Regering ernaar het engagement ten aanzien van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens (gezamenlijk in de Benelux) verder voor te bereiden, enerzijds door te streven naar een politiek akkoord met de Gewesten en anderzijds door een voorstel van implementatie voor maatschappelijk debat aan de MORA voor te leggen op basis van het volledige dossier van de ambtelijke werkgroep.

3.3.b Tarievenbeleid bij De Lijn**Realisaties 2007-2008**

Op 1 februari 2008 gingen volgende wijzigingen aan het tariefsysteem van De Lijn in:

Indexatie abonnementen

De prijs van de abonnementen werd geïndexeerd met gemiddeld 1,74%.

Indexatie biljet en kaart

Ook de prijs van biljetten en kaarten verkocht op het voertuig werd aangepast aan de index. Met deze prijsaanpassing wordt de voorverkoop van vervoerbewijzen verder gestimuleerd. Door minder te verkopen op het voertuig kan er tijd en meer stiptheid gewonnen worden.

Nieuw soort ticket – sms-ticket

In Antwerpen en Gent loopt sinds 6 september 2007 een test met sms-ticketing. Met een sms'je naar het nummer 4884 kunnen reizigers hun plaats op bus of tram betalen. Gemiddeld kochten 593 mensen per dag een biljet via hun gsm. Een biljet kost 1,20 euro, per sms'je betalen reizigers 0,15 euro.

Dit systeem zorgt, net als de vervoerbewijzen in voorverkoop, voor een vlottere doorstroming op onze trams en bussen en dus voor een stipter openbaar vervoer.

Gelijktijdig met de het on-line gaan van de vernieuwde website introduceerde De Lijn ook de mogelijkheid om online een abonnement te kopen: Buzzy Pazz, Omnipas en Omnipas 60+.

Te realiseren 2008-2009

De Lijn onderzoekt of sms-ticketing kan worden uitgebreid naar heel Vlaanderen.

3.4 Door activiteiten anders te organiseren

Stationsomgevingen

Realisaties 2007-2008

Het Fonds voor Stationsomgevingen richt zich met reguliere begrotingsmiddelen op de financiering van het aandeel van De Lijn in de (her)aanleg van stationsomgevingen. De Vlaamse Regering heeft in 2007 beslist om voor de financiering van de herinrichting van stationsomgevingen een IVA met rechtspersoonlijkheid op te richten met als naam 'Fonds Stationsomgevingen'.

De investeringen die De Lijn in de daaropvolgende jaren zal aangaan in verband met de (her)aanleg van stationsomgevingen worden gefinancierd vanuit het nieuw opgerichte 'Fonds voor stationsomgevingen'. Op 2 februari 2007 keurde de Vlaamse Regering een door De Lijn aangeleverde lijst van stationsomgevingen goed die – in elk geval als eerste schijf – voor financiering vanuit het Fonds voor Stationsomgevingen in aanmerking komen. Het Fonds heeft de vorm aangenomen van een Intern Verzelfstandigd Agentschap met rechtspersoonlijkheid, dat onder het beheer valt van de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De decretale basis is hiervoor gelegd en het oprichtingsbesluit is goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

In het besluit tot oprichting van het Fonds staan de criteria opgesomd waaraan een project moet voldoen om voor financiering via het Fonds in aanmerking te komen. Zo moet ervoor een samenwerkingsovereenkomst gesloten zijn tussen minstens de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, de NMBS en een lokaal bestuur. Voor de projecten gelden de technische standaarden en toegankelijkheidsnormen van De Lijn; Het Fonds en De Lijn leggen in gezamenlijk overleg binnen de budgettaire grenzen jaarlijks aan de minister een investeringsprogramma voor de stationsomgevingen ter goedkeuring voor. De Lijn wordt belast met de uitvoering en opvolging van de goedgekeurde investeringsprojecten. Het Fonds wordt gespijsd vanuit de reguliere begrotingsmiddelen en het overschot van de beschikbaarheidsvergoedingen.

In 2008 werd in het kader van het fonds de studie voor de herinrichting en de aankoop van het postgebouw voor de stationsomgeving Gent-Sint-Pieters aangepakt

Te realiseren 2008-2009

Voor het jaar 2009 maakt De Lijn een investeringsprogramma op.

HOOFDSTUK 4: LEEFBAARHEID VERBETEREN

4.1 Door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving

Sluipverkeer

Realisaties 2007-2008

De studieopdracht in verband met deze problematiek in de Zuid-Oostrand van Antwerpen krijgt een vervolgtraject: een platform onder voorzitterschap van de provincie met vertegenwoordiging van de gemeenten, het Vlaamse gewest en alle relevante administraties zal een lijst van acties (quickwins en langetermijnacties) opvolgen, zoals die naar voren kwam uit voormelde studie. Op die manier kunnen de aanbevelingen omgezet worden naar realisaties op het terrein. Vanuit de begroting mobiliteit wordt de coördinatie van deze opvolgingsstructuur uitbesteed en gefinancierd, naar model van het Coördinatieplatform voor het Economisch Netwerk Albertkanaal.

In het voorjaar werden een aantal infosessies georganiseerd voor de betrokken gemeenten, waarbij gedetailleerd werd toegelicht welke Vlaamse en provinciale financieringsbronnen kunnen aangewend worden voor het aanpakken van verkeersproblemen op lokaal niveau (mobiliteitsconvenant, derdebetalerssystemen De Lijn, Pendelfonds, Duurzaam naar school, 10 op 10 voor Verkeersveiligheid,...).

Te realiseren 2008-2009

Het coördinatieplatform werd opgericht en dient voor de toekomst verder uitgebouwd te worden. Vanuit een gemeenschappelijke overtuiging dat samenwerken absoluut nodig en noodzakelijk is, zullen in de loop van de komende jaren studies opgestart en acties geïmplementeerd worden. Een aantal acties zitten nu al op niveau uitvoering en krijgen vorm op het terrein vanaf 2009 (bijvoorbeeld uitbreiding tangentiële buslijnen in kader van netmanagement), andere zijn in voorbereiding en voor nog andere moet nog een draagvlak gevonden worden. Tal van voorbeeldstudies en proefprojecten zullen in dit gebied de komende jaren ingang vinden (doorstromingsstudie voor openbaar vervoer, verkeerslichtenaansturing, verkeersbordendatabank,...).

Naar analogie met de aanpak van de problematiek in de Zuid-Oostrand van Antwerpen zullen ook andere gebieden worden aangepakt.

4.2 Door de infrastructuur beter aan te passen aan hun omgeving

Realisaties 2007-2008

Om te komen tot een aangepaste infrastructuur of inplanting van nieuwe initiatieven, dienen de mobiliteitseffecten ervan op voorhand te worden ingeschat. Dit laat toe om pro-actief eventueel de nodige wijzigingen of milderende maatregelen te nemen.

Om te komen tot een uniforme aanpak op het vlak van het in kaart brengen van mobiliteitseffecten, werd een ontwerp Richtlijnenboek Mober (Mobiliteitseffectenrapportage) opgesteld. Dit omvat een inhoudelijke en methodologische handleiding voor het opstellen van Mober. Maart 2008 werd een eerste ontwerp voorgesteld aan een breed samengestelde klankbordgroep.

Te realiseren 2008-2009

Het Richtlijnenboek Mober zal in de periode 2008-2009 worden gefinaliseerd. Dit richtlijnenboek zal het kader vormen om vanuit het Departement Mobiliteit advies te verlenen wat betreft de mobiliteitseffecten van nieuwe relevante plannen en projecten. Om planlast te vermijden heeft de Vlaamse Regering beslist om geen nieuwe procedure in te voeren voor het in kaart brengen van de gevolgen op vlak van mobiliteit. Wel wordt het in kaart brengen van de gevolgen op het vlak van mobiliteit ingebouwd in bestaande procedures op vlak van milieu en ruimtelijke ordening (stedenbouwkundige vergunningsaanvraag). Concreet wordt ten eerste voor plannen en projecten die onderworpen zijn aan de procedure van milieueffectrapportage, binnen deze procedure de effecten op het vlak van mobiliteit volwaardig in kaart gebracht, en voor advies voorgelegd aan het departement

Mobiliteit en Openbare Werken. Dit geldt ook voor het in voege zijnde integratiespoor 'milieueffectrapportage-planningsproces ruimtelijk uitvoeringsplan'. Ten tweede zullen bij aanzienlijke projecten die niet onderworpen zijn aan de milieueffectrapportage maar wel aan de stedenbouwkundige vergunningsplicht, de gevolgen op het vlak van mobiliteit voorafgaand in kaart moeten worden gebracht. Deze volwaardige inschatting van de mobiliteitseffecten zal in voorkomend geval deel uitmaken van het aanvraagdossier voor de stedenbouwkundige vergunning.

4.3 Door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren

Tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit bestaat een intense wisselwerking. Enerzijds zijn bereikbaarheid en een kwaliteitsvolle inrichting van de ruimte belangrijke verklarende factoren bij locatiekeuze. Anderzijds heeft de inplanting van activiteiten een belangrijke impact op onze mobiliteit, en vraagt dit op zich bijzondere aandacht voor de inrichting van het publiek domein. Tot voor een tiental jaren kende Vlaanderen te weinig een geïntegreerd ruimtelijk beleid, dit met allerlei problemen tot gevolg (sluipverkeer, parkeeroverlast, geringe bereikbaarheid met openbaar vervoer, enz.). Sindsdien zijn, voornamelijk onder impuls van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het decreet op de ruimtelijke ordening, diverse planningsinstrumenten ontwikkeld of geactiveerd, die een geïntegreerde benadering ondersteunen.

Realisaties 2007-2008

In het najaar van 2007 alsook 2008 organiseerde de VSV studiedagen die tot doel hadden de complexe wisselwerking tussen ruimtelijke ordening, stedenbouw en mobiliteit beter te begrijpen. Door te focussen op een aantal instrumenten, werden de deelnemers in staat gesteld om aan de hand hiervan geïntegreerde oplossingen uit te werken in praktische situaties.

Door middel van concrete voorbeelden werd ook duidelijk dat de wijze waarop een probleem wordt aangepakt en het tijdstip waarop verschillende actoren of aspecten bij het planningsproces worden betrokken, vaak cruciaal zijn om te komen tot een geïntegreerde oplossing.

Te realiseren 2008-2009

Najaar 2008 organiseert de VSV opnieuw een studiedag over de intensieve wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Er zal gefocust worden op een aantal instrumenten die moeten toelaten geïntegreerde oplossingen uit te werken in praktische situaties. Dit zal geïllustreerd worden met behulp van concrete voorbeelden.

HOOFDSTUK 5: DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN

Het mobiliteitsbeleid moet ernaar streven om milieu en natuurhinder te verminderen. De aanpassing van het rijgedrag, nieuwe ontwikkelingen in de voertuigtechniek en een beperking van het verkeersvolume van het wegverkeer, vormen hiervoor de voornaamste hefboomen.

5.1 Door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken

Gebruik milieutechnische aanpassingen huidige brandstoffen en gebruik van alternatieve brandstoffen bij De Lijn

Realisaties 2007-2008

In het kader van de Kyoto-doelstellingen voert De Lijn een bewuste politiek van onderzoek naar en inzet van alternatieven voor fossiele brandstoffen.

De voorbije periode werd de uitrusting van de bussen met een Euro 2-motor met een roetfilter afgerond. Het gaat om 679 bussen, waarvan 80 bussen omwille van technische redenen niet konden uitgerust worden met een roetfilter.

Voor de bussen met Euro 3-motoren werd het programma opgestart. Er werden 127 roetfilters besteld, waarvan er 93 geleverd werden in het voorjaar van 2008. De montage hiervan is bezig. De levering van de 34 andere is gepland voor eind augustus 2008.

Waar dat technisch mogelijk is, wordt de roetfilter bovendien gecombineerd met ureuminjectie. Via ureuminjectie wordt de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) gereduceerd. Door de combinatie van deze twee technieken kan met deze bussen al de facto de Euro 5-norm worden gehaald. Bij de 345 van deze bussen waarvoor dat technisch mogelijk is, wordt ook een NO_x-vermindering geïnstalleerd. Hiervan werden er 141 besteld begin 2008, er zijn er nu 98 geleverd, de overige 43 tegen eind september.

Te realiseren 2008-2009

De huidige inspanningen met betrekking tot de milieu-investeringen van De Lijn worden ook in 2008 onverminderd voortgezet.

Alle nieuwe bussen, geleverd vanaf 2006, zijn origineel al uitgerust met een roetfilter. In de periode 2007-2009 zal het aantal bussen met een roetfilter bij De Lijn meer dan verdubbelen, goed voor een investering van 8 miljoen euro.

Tussen oktober 2008 en de zomer van 2009 worden nog 337 roetfilters besteld; De onderhandelingsprocedure voor 60 werd gestart in juli 2008, bestelling tegen november 08. De bestelling van de overblijvende 277 is voor begin 2009.

Dit najaar worden nog 80 gecombineerde installaties roetfilters met NO_x-reductie besteld, het roetfilterprogramma zal afgewerkt zijn tegen de zomer 2009.

Alle bussen die geleverd werden vanaf eind 2007 voldoen aan de Euro 5-norm en de EEVnorm en zijn dus uitgerust met gesloten roetfilters en een NO_x-reductie-installatie. Een verdere verbetering wordt pas verwacht vanaf 2012 met de invoering van de Euro 6-norm.

De Lijn heeft nu een onderhandelingsprocedure lopen voor de aankoop van 35 hybride bussen. Tegen eind 2008 zal dan de effectieve toewijzing volgen. Er wordt verwacht dat deze bussen een brandstofvermindering van ongeveer 20% zullen realiseren, wat een evenredige vermindering van de CO₂ zal teweegbrengen.

5.2 Door beter te voorkomen dan te genezen

Lokatiebeleid

Zie punt 4.3

Modale verschuiving naar openbaar vervoer

In het kader van de Vlaamse Klimaatconferentie is er uitdrukkelijk op gewezen dat, bij een voldoende bezettingsgraad, een modale verschuiving van privé-auto naar openbaar vervoer op zich al een wezenlijke bijdrage levert tot de beperking van de uitstoot van broeikasgassen en pollutanten.

Om de modale verschuiving naar openbaar vervoer te beïnvloeden heeft De Lijn, naast alle standaard activiteiten m.b.t. het aanbod van openbaar vervoer (zie ook projecten vermeld onder hoofdstuk 1 hoofdstuk 3) sinds oktober 2002 de mogelijkheid in het leven geroepen een nummerplaat in te ruilen voor een abonnement van De Lijn gedurende 3 jaren. Dit wordt het DINA-systeem genoemd. In juni 2008 waren er 32.105 dergelijke abonnementen in omloop.

5.3 Aangepast rijgedrag

Realisaties 2007-2008

Diverse projecten rond energiezuinig rijden of waar energiezuinig rijden van uitmaakt zijn afgerond waaronder:

- e-positief rijden op initiatief van FEBIAC;
- "Wijs op weg" op initiatief van BBL door middel van een charter met rij scholen;
- "Move for climate" op initiatief van VOKA gericht op een breed gamma aan maatregelen om CO₂-uitstoot door transport bij bedrijven te reduceren.

Andere projecten zijn lopende waaronder Ecodreven op initiatief van de Bond Beter Leefmilieu (BBL). Dit project is gericht naar bedrijven zowel voor personenwagens als vrachtwagens.

Voor beroepschauffeurs zijn er bijscholingscursussen via de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) en de erkende rij scholen. Met simulators leren cursisten er milieuvriendelijk rijden.

Begin 2008 werd het charter met rij scholen nieuw leven ingeblazen. Er wordt tevens een platform opgericht in 2008 om de verschillende initiatieven rond energiezuinig rijden beter op elkaar af te stemmen.

Te realiseren 2008-2009

Een verankering van aspecten rond energiezuinig rijgedrag in de rijopleiding en het rijexamen blijft een aandachtspunt. In 2009 krijgt eco-driving opnieuw de nodige aandacht. In samenwerking met BBL staat in 2009 opnieuw de transportsector in de kijker.

5.4 Door de autofiscaliteit te hervormen

Realisaties 2007-2008

Midden 2006 keurde de Vlaamse Regering een hervorming van de verkeersbelastingen principieel goed. Een voorstel voor hervorming van de BIV werd in de loop van 2007 uitgewerkt, in samenwerking met de minister van Begroting en Financiën en de minister van Openbare Werken, en besproken op een ambtelijke werkgroep. Er heeft in 2007 overleg plaats gevonden met de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie (FEBIAC) over het principe om Ecoscore al dan niet te integreren in de hervorming van de verkeersbelastingen.

Te realiseren 2008-2009

Eind 2008 zal een definitief voorstel voor de hervorming van de BIV en de jaarlijkse verkeersbelastingen aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Verder overleg met de andere

gewesten is gepland in de periode 2008-2009. De hervorming zal ten vroegste ingaan op 1 januari 2010, samen met de overname van de inning van de verkeersbelastingen.

HOOFDSTUK 6: VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT

Binnen dit kader zijn 3 aspecten van belang:

1. maatregelen moeten doorwerken op de verschillende bestuursniveaus en beleidsdomeinen. Een geïntegreerde aanpak/planning is noodzakelijk;
2. er is een zo groot mogelijke deelname aan het beleid wenselijk van de verschillende doelgroepen en actoren;
3. mobiliteit(sbeleid) is een dynamisch gegeven: alleen via een goede monitoring en evaluatie kan er bijgestuurd worden waar nodig.

6.1 Het mobiliteitsconvenant verder verfijnen

Het convenantbeleid heeft een positieve bijdrage geleverd op het vlak van overleg en communicatie tussen de verschillende actoren. Het heeft onmiskenbaar geleid tot een meer planmatige aanpak en een kwaliteitsverbetering van de projecten en bijgevolg tot een meer doelgerichte aanwending van de investeringsmiddelen. Daarnaast zijn de mobiliteitsproblemen op lokaal vlak meer integraal benaderd en is de kennis van mobiliteit bij alle partners sterk verruimd.

Na tien jaar werd het instrument grondig geëvalueerd en bijgestuurd. Dit resulteerde in een nieuwe set van aangepaste moduleteksten en in de ontwikkeling van een methodiek om de bestaande mobiliteitsplannen te evalueren en bij te sturen zodat vorm kan worden gegeven aan een volgende generatie mobiliteitsplannen. Deze elementen waren ook opgenomen in het voorstel van resolutie nr. 921 betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants, aangenomen in plenaire vergadering op 6 december 2007.

Mobiliteitsconvenanten gebonden investeringen gebeuren op de artikels 3MBDUH6301, 3MBDUH7311 en 3MBDUH7312 van het VIF (resp. ongeveer 60,1 miljoen, 279,9 miljoen euro en 2,473 miljoen euro - budget 2008). Op deze artikels gebeuren tevens niet convenanten gebonden investeringen.

6.1 a De gemeentelijke mobiliteitsplannen : op naar de tweede generatie

Realisaties 2007-2008

In 2007 werd de methodiek van de sneltoets ter beschikking gesteld. De sneltoets screent het bestaande mobiliteitsplan op de huidige actualiteitswaarde en gaat na hoe het plan aansluit bij de actuele planningscontext en beleidsvisies. Het is een krachtig instrument voor de nieuwe lokale besturen om het mobiliteitsplan te toetsen aan de nieuwe beleidsvisie en verder in te passen in de integrale lokale beleidsvisies.

Begin oktober 2008 hadden 304 (=99%) op de 308 Vlaamse gemeenten een moederconvenant afgesloten. 292 (=96%) van deze gemeenten bezitten een eerste conform verklaard mobiliteitsplan. 200 van deze gemeenten hebben evenwel een mobiliteitsplan van vijf jaar of ouder. Zij voeren momenteel de sneltoets uit of zullen die zo snel mogelijk voorbereiden. 131 (=66%) van deze gemeenten ronden de sneltoets af. Gezien het grote aantal gemeenten dat zich momenteel in sneltoetsfase bevindt, loopt het aantal conform verklaarde sneltoetsen maand na maand snel op wat betekent dat de evaluatie en screening van de eerste generatie mobiliteitsplannen nu volop loopt.

Bij de sneltoets kwamen tot nu toe de meeste gemeenten (80%) uit op spoor 2: verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan. 10 gemeenten kiezen er voor hun mobiliteitsplan te vernieuwen gebaseerd op een nieuw beleidsscenario (spoor1). 16 gemeenten gaan voor de verdere uitvoering van het beleidsplan zoals het oorspronkelijk werd vastgelegd mits een actualisatie van hun actieprogramma (spoor 3).

Te realiseren 2008-2009

In de periode 2008-2009 zijn er bijkomend 36 gemeenten die de sneltoets zullen moeten uitvoeren. Tijdens deze periode zullen ook de eerste tweede generatie mobiliteitsplannen vorm krijgen. Zodra de sneltoets is afgerond, heeft de lokale overheid 12 maanden de tijd om een nieuw of verbreed/verdiept mobiliteitsplan conform te laten verklaren op de Provinciale Auditcommissie. Kleine en regionale steden krijgen 18 maanden, de grootsteden Antwerpen en Gent 24 maanden. Wanneer gekozen is voor spoor 3, actualiseren van het beleidsplan, heeft elke gemeente maximaal 6 maanden te tijd om het geactualiseerde plan conform te laten verklaren.

Met het hoge aantal gemeenten die kiezen voor spoor 2: verbreden en verdiepen krijgen we ook een brede toepassing van deze nieuwe methodiek. De eerste ervaringen leerden dat vooral de eerste fase in het stappenplan moeizaam tot stand komt. Via een intensieve uitwisseling van de ervaringen tussen de betrokken mobiliteitsbegeleiders zal de methode worden verfijnd en verduidelijkt. Er zal ook aandacht worden besteed aan bijkomende communicatie en waar nodig wordt bijkomend materiaal (sjablonen, voorbeelden, ...) ter beschikking gesteld.

De module 1 die voorziet in een financiële ondersteuning van de gemeenten bij de opmaak en bijsturing van het mobiliteitsplan zal beperkt worden aangepast zodat elke gemeente, ongeacht de keuze van het te volgen spoor, ongeacht de inzet van een studie bureau en/of eigen personeel, hierop beroep kan doen voor de opmaak van een tweede (en volgende) generatie mobiliteitsplan. Voor de subsidiëring van module 1 wordt jaarlijks 1.106.000 euro ingeschreven op het begrotingsartikel 1MBOF4311.

6.1.b De uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan: de toepassing van de modules

Realisaties 2007-2008

Globaal gezien kende het afsluiten van het aantal modules de afgelopen jaren een terugval dat uiteraard samenhangt met het aflopen van de gemeentelijke legislatuur. Deze tendens was ook terug te vinden in de jaren 1999 en 2000. Bovendien zal men er ook voor het jaar 2008 mee rekening moeten houden dat veel gemeenten in het proces zitten van de opmaak van een tweede generatie mobiliteitsplan.

In 2007 werden in het totaal 94 modules afgesloten. Het grootste aandeel van de modules gaat naar fietspaden (23%), waarvan meer dan vier vijfden betrekking heeft op de module 13. De (her-)inrichting van weginfrastructuur (modules 2, 3, 16 en 18) is goed voor 10% van de modules.

32% van de afgesloten modules hebben betrekking op openbaar vervoer. Dat is een opvallend hoog aantal. Dat is te verklaren door het feit dat het project basismobiliteit de afgelopen jaren op zijn einde liep en de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, die ook een voortrekkersrol heeft in het afsluiten van de modules, het project netmanagement al in voorbereiding had. De realisatie van deze projecten gericht op de verhoging en optimalisatie van het aanbod zijn geïntegreerd in de aangepaste modules. De uitvoering van dit programma is ook niet gebonden aan de lokale legislatuurperiode. Uiteraard geldt volgens de convenantprocedure dat in de betrokken gemeenten een geldend beleidsplan beschikbaar moet zijn.

Voor het overige nemen nog de verlichtingmodules (11%), de herinrichting van schoolomgevingen (13%) en flankerende maatregelen (10%) een belangrijk aandeel in het aantal afgesloten modules.

Het aantal modules dat zijn afgesloten sinds de invoering van de nieuwe teksten is nog uitermate beperkt: 8 waarvan 4 modules 13, 2 modules 15, 1 module 4 en 1 module 17. Hierbij dient er aan te worden herinnerd dat deze modules nu later in de procedure worden afgesloten, pas na een conform verklaarde projectnota. Bovendien bepaalt de datum van de gemeenteraadsbeslissing in relatie tot deze van het nieuwe Ministerieel Besluit van 22/02/2007 of de oude of nieuwe tekst wordt gevolgd.

Naar aanleiding van de herziening van het instrument mobiliteitsconvenant werden volgende twee omzendbrieven aangepast:

- de omzendbrief 2001/5 over de taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen;
- de omzendbrief 2002/1 over het werken met start-, project-, en evaluatienota's: hierbij worden methodes en richtlijnen rond projectevaluatie uitgewerkt.

Te realiseren 2008-2009

De implementatie van de nieuwe moduleteksten wordt opgevolgd. De vernieuwingen hebben zowel betrekking op de te volgen procedure als (bij bepaalde modules) op verschuivingen van verantwoordelijkheden. Eventueel vastgestelde knelpunten zullen worden geïnventariseerd en onderzocht.

Mobiliteitsconvenanten gebonden investeringen gebeuren op de artikels 3MBDUH6301, 3MBDUH7311 en 3MBDUH7312 van het VIF (resp. ongeveer 60,1 miljoen, 279,9 miljoen euro en 2,473 miljoen euro - budget 2008). Op deze artikels gebeuren tevens niet convenanten gebonden investeringen.

6.1.c De ondersteuning van de gemeenten

Realisaties 2007-2008

De inzet van de sneltoets en de opmaak van de tweede generatie mobiliteitsplannen maken dat er in deze periode veel aandacht uitging naar begeleiding, vorming en communicatie. De 'eerstelijns'-begeleiding wordt verzorgd door de mobiliteitsbegeleiders. In elke provincie is er een cel van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, waarin de mobiliteitscoördinator en de mobiliteitsbegeleiders voor de gemeenten van deze provincie zijn ondergebracht, operationeel.

Zij volgen van nabij de gemeenten die het vernieuwde instrumentarium toepassen. De eerste ervaringen met de sneltoets en het stappenplan 'verbreden-verdiepen' werden geregeld geëvalueerd en zorgde voor een aantal bijstellingen.

Ter ondersteuning van gemeenten, is ook alle communicatie en informatieverstrekking die via de website Mobiel Vlaanderen verloopt, meer bepaald via de webpagina's van het mobiliteitsconvenant, en via de Mobiliteitsbrief verder uitgebouwd. Het mobiliteitsconvenant is uitgegroeid tot een permanent samenwerkingsverband tussen de verschillende regionale en lokale partners om een duurzame mobiliteit na te streven en te realiseren. Onderlinge communicatie en vormingsinitiatieven zijn dan ook 2 pijlers die voor een vlotte, efficiënte en kwalitatieve doorwerking moeten zorgen.

De website en de Mobiliteitsbrief zijn de 2 permanente communicatiekanalen om de betrokken actoren, en in hoofdzaak de lokale besturen, te informeren, te sensibiliseren, te activeren en te begeleiden door praktische én herkenbare informatie beschikbaar te stellen. Voor deze opdracht werd een overeenkomst afgesloten met de uitgeverij NV Wolters Kluwer voor een bedrag van 167.453,57 euro op het VIF-artikel 3MBUH1231 van de begroting 2007.

Met de opkomst van de tweede generatie mobiliteitsplannen is het duidelijk dat meer nog dan vroeger lokale thema's worden uitgewerkt. De methodiek van de sneltoets leidt de gemeenten door het beslissingsproces om thema's te selecteren die het lokale bestuur zelf een sterke invulling kan geven. Het is de taak van de Vlaamse overheid om ook hierbij ondersteuning te geven. Dat kan door het ter beschikking stellen van vademecums of richtlijnenboeken, stappenplannen, handleidingen, e.d. In andere gevallen voert de Vlaamse overheid een pilootproject uit waarvan de resultaten omgezet worden in aanbevelingen die breed inzetbaar zijn. Al deze informatie wordt ontsloten via de convenantwebsite.

Het programma voor de opbouw van deze ondersteuning is afhankelijk van de inzetbaarheid van eigen middelen en personeel en de beschikbaarheid van onderzoeksbudgetten (begrotingsartikels 1MBOF1223 en 3MBUF1230). Om de gemeenten te helpen een concrete uitvoering te geven aan de principes van duurzaam parkeren werd het Vademecum Parkeervoorzieningen opgemaakt. De pilootstudie van het sluipverkeer in de Zuidoostrand van Antwerpen leverde aanbevelingen op voor de aanpak van de problematiek rond routes voor zwaar verkeer en sluipverkeer in het algemeen.

Te realiseren 2008-2009

De inzet van de mobiliteitsbegeleiders en de initiatieven inzake communicatie en informatieverstrekking worden onverminderd voortgezet. Naar thematische ondersteuning zullen richtlijnen, aanbevelingen, methodieken worden aangereikt rond volgende thema's:

- Toegankelijkheid : toegankelijkheid en openbaar vervoer en hoe toegankelijkheid integreren in een globale mobiliteitsvisie?
- Trage wegen : de selectie van het trage wegennetwerk als 'bindmiddel' voor het lokale wegennetwerk voor zachte weggebruikers (zie 1.1.f)
- De integratie van een preventieve aanpak inzake verkeersveiligheid: de inzet van het gemeentelijk mobiliteitsplan in de doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan
- Een instrument voor de multidimensionele opmaak van het actieprogramma
- Richtlijnen voor evaluatie met het oog op de invoering van gebruik van evaluatienota's
- Aanbevelingen voor de verkeersveilige inrichting van tram- en busbanen
- Aanbevelingen m.b.t. het gebruik van verkeerslichtenbeïnvloeding als doorstromingsmaatregel
- Aandacht voor participatie
- Een leidraad voor gemeenten voor verkeersveilige weg- en kruispuntinrichtingen
- Een vademecum schoolomgevingen (zie 2.1.b)
- Opvolging planning fietspaden

6.2 Door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen

Mobiliteitsdecreet

Realisaties 2007-2008

Op basis van de krachtlijnen omschreven in de Beleidsnota Mobiliteit en de Beleidsbrieven Mobiliteit, werd het proces opgestart om te komen tot een mobiliteitsdecreet. Het doel van dit decreet is ten eerste het omschrijven van de missie, doelstellingen en principes van het mobiliteitsbeleid, ten tweede het voorzien van een coherente vorm van beleidsplanning en ten derde het invoeren van een instrument om mobiliteitseffecten van initiatieven op voorhand te kunnen inschatten.

Bij de start van dit proces is bewust gekozen voor een procedure waarbij de talrijke actoren betrokken bij het mobiliteitsbeleid in een vroege fase van de procedure hun inbreng konden doen. Zo konden aandachtspunten en bezorgdheden van deze actoren verwerkt worden in de concrete totstandkoming van de finale tekst van het decreet. Concreet werd in een eerste fase in een *greenpaper* de uitgangspunten en inhoud op hoofdlijnen van een mogelijk mobiliteitsdecreet uitgeschreven.

Deze *greenpaper* werd ten eerste op 5 februari 2008 door de Vlaamse minister van Mobiliteit overgemaakt aan de MORA, waarin de verschillende maatschappelijke geledingen in vertegenwoordigd zijn.

Deze adviesvraag aan de MORA over de *greenpaper* had tot doel al in een vroege fase van de besluitvorming de wenselijke inhoud van dat decreet maatschappelijk te toetsen. De MORA heeft op 19 maart 2008 haar advies uitgebracht over de inhoud van de *greenpaper*.

Ten tweede is parallel een ambtelijke werkgroep georganiseerd met vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen mobiliteit en openbare werken, ruimtelijke ordening en milieu. Ook deze werkgroep heeft geleid tot duidelijke adviezen vanuit de aanwezige beleidsdomeinen.

Een belangrijke rode draad in de inbreng van de geraadpleegde actoren vormt de wens om maximaal te streven naar het integreren van nieuwe instrumenten en procedures in bestaande instrumenten en procedures.

Het is slechts in een tweede fase en rekening houdend met de resultaten van het MORA-advies en de ambtelijke werkgroep dat een coherent voorstel van voorontwerp van het decreet tot stand is gekomen. Dit voorstel maakt sinds juni 2008 onderwerp uit van politieke besprekingen.

Te realiseren 2008-2009

Het voorontwerp Mobiliteitsdecreet werd na goedkeuring door de Vlaamse Regering op 3 oktober 2008 voorgelegd aan de bevoegde adviesinstanties. Na ontvangst van de adviezen zal het -na eventuele aanpassingen- ontwerp decreet door de Vlaamse Regering voorgelegd worden aan het Vlaamse Parlement.

Aanvullende reglementen

Zie project 2.1.d

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

Realisaties 2007-2008

De strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werd in uitvoering van het decreet van 7 juli 2006 plechtig geïnstalleerd op 18 september 2007.

Inmiddels werden, zoals decretaal voorzien, twee permanente werkcommissies opgericht, respectievelijk de MORA-commissie goederenvervoer en de MORA-commissie personenvervoer

De inbedding in de SERV concretiseerde zich ondermeer door het besluit van de sociale partners om de SERV-adviesopdracht t.a.v. transportbeleid en mobiliteitsbeleid in het algemeen, vanaf nu bij prioriteit binnen de Mobiliteitsraad van Vlaanderen op te nemen.

Tijdens zijn eerste werkingsjaar heeft de MORA zes adviezen en één aanbeveling overgemaakt aan de Vlaamse Regering. Zo bracht de MORA advies uit over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (09/11/2007), over het voorontwerp van decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens (19/12/2007), over de greenpaper mobiliteitsdecreet (19/03/2008), over hoofdstuk XIV Aslasten van het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen inzake energie leefmilieu openbare werken landbouw en visserij (23/04/2008), over het voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten (21/05/2008) en over fysieke interregionale mobiliteit (04/07/2008), evenals een aanbeveling over het Groenboek, een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur (19/12/2007).

Te realiseren 2008-2009

Naast haar decretale adviesopdrachten zal de MORA in 2008-2009 ook betrokken worden bij de evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de inhoudelijke invulling van de mobiliteitscampagnes. Er zullen tevens afspraken gemaakt worden over het decretaal voorziene Mobiliteitsrapport.

6.4 Door meer samenwerking met doelgroepen

Het subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten

Realisaties 2007-2008

Het subsidiedecreet, dat voorziet in een basissubsidie van de erkende verenigingen en tegelijk de mogelijkheid geeft om duurzame mobiliteitsprojecten te financieren, blijft ook in 2008 van kracht.

De erkende mobiliteitsverenigingen hebben ook in 2008 recht op hun basissubsidie en op basis van de ingediende projectvoorstellen werden in 2008 opnieuw een aantal mobiliteitsprojecten gefinancierd. In totaal is hiervoor 513.000 euro voorzien.

De basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen bedroeg 210.000 euro. Voor de projectsubsidies werd 277.261 euro uitgetrokken. Volgende projecten ontvingen een projectsubsiëring:

- Trage wegen snel getoetst, op weg naar een werkdoos trage wegen en mobiliteit
- Fietsparkeervoorzieningen, goede praktijkvoorbeelden
- Studenten-tour
- Rode draad – preventie rijden onder invloed van drugs
- Platform ecologisch, energiezuinig rijgedrag
- Wat goed is voor kinderen = is goed voor de samenleving
- EHBO - eerste hulp bij onderhoud

Tegelijk wordt ook verder gewerkt aan de aanpassing van het huidige decreet om het decreet inhoudelijk beter bij het beleid te doen aansluiten en ook om een efficiëntere manier van werken te implementeren voor het toekennen van de subsidies. Een aantal krachtlijnen hierbij zijn ondermeer:

- een duidelijker taakomschrijving voor de erkende mobiliteitsvereniging en de koepel van de mobiliteitsverenigingen;
- het versterken van de positie van de koepel in het mobiliteitsmiddenveld;
- meer zekerheid voor de verenigingen over de hoogte van de subsidie door deze te koppelen aan een aantal voltijdse equivalenten (VTE's);
- naast projecten kunnen ook actieprogramma's worden gesubsidieerd;
- integratie van de financiering van de sensibilisatiecampagnes in het decreet.

Te realiseren 2008-2009

Het aangepaste decreet wordt nog in 2008 voorgelegd aan het Vlaams Parlement. Na goedkeuring kan de nieuwe subsidiëring ingaan vanaf het begrotingsjaar 2009.

6.5 Door kennis(overdracht) te vergroten

Realisaties 2007-2008

Zowel op de administratieve begroting (artikel 1MBOF1223) als op het VIF (artikel 3MBOF1230) werden verschillende onderzoeken vastgelegd.

Het op 15 september 2007 gestarte veldwerk van het 3^{de} onderzoek verplaatsingsgedrag in Vlaanderen duurt twaalf maanden en werd beëindigd op 15 september 2008 waarna de laatste data nog worden nagekeken en een definitief databestand wordt opgeleverd.

Binnen het Verkeerscentrum wordt samen met de minister bevoegd voor Openbare Werken een kenniscentrum rond verkeer, vervoer en verkeerstelematica uitgebouwd. Dit kenniscentrum staat in voor het ondersteunen van de beleidsvorming door het uitvoeren van impactstudies (MER, MOBER, Vlario, ...), van (multimodale) modelberekeningen voor personen en goederenvervoer, de analyse van historische gegevens, het aanleveren van indicatoren, enz.

Tevens zorgt het kenniscentrum voor het ontwikkelen, testen en valideren van nieuwe verkeerstelematica (meetinstrumenten, dynamische verkeerssignalisatie, ...), voor het uitwerken van nieuwe regelalgoritmes getoetst aan de hand van simulatiemodellen en voor de ontwikkeling van nieuwe verkeersinformatie-systemen.

Binnen het kenniscentrum van het Verkeerscentrum werd aandacht besteed aan

- Het operationaliseren van een nieuw Vlaams Goederenmodel in samenwerking met Steunpunt Goederenvervoer.

- De ontwikkeling van toekomstscenario's voor het horizonjaar 2020
- De verdere ontwikkeling van een model voor grensoverschrijdende verplaatsingen en dit in nauw overleg met de buitenlandse overheden
- Het doorrekenen van prognosemodellen in het kader van de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens.
- Onderbouwing van mogelijke beleidsopties in het kader van de stuurgroep "tactische studie E313".
- Om uit de verkeersgegevens van de verschillende meetsystemen indirect ook de actuele verkeersstoestand van tussenliggende wegvakken en de mogelijke evolutie van de verkeerssituatie af te leiden, wordt gebruik gemaakt van een online verkeersmodel voor snelwegverkeer, RENAISSANCE genaamd. Dit RENAISSANCE model wordt toegepast op de volledige R1 met alle op- en afritten. In een offline context wordt getest of het model in uiteenlopende situaties (avondspits, ochtendspits, rustig, druk, incident,...) in staat is de verkeersstoestand op tussenliggende wegvakken te schatten en over korte termijn te voorspellen. Op basis van de huidige en voorspelde verkeersafwikkeling worden ook (instantane en voorspelde) reistijden berekend.

Voor wat het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid (periode 2008-2011) betreft: zie punt 2.2.b.

Te realiseren 2008-2009

Er zullen opnieuw op de administratieve begroting (artikel 1MBOF1223) en op het VIF (artikel 3MBOF1230) de nodige vastleggingen gebeuren teneinde zowel onderzoek inzake beleidsvoorbereiding en – evaluatie als projecten ter beleidsuitvoering uit te kunnen voeren.

Het onderzoek verplaatsingsgedrag gebeurt op continue wijze. Vanaf 15 september 2008 wordt het veldwerk dus verdergezet en een jaar later opnieuw afgerond. De gegevens van het derde onderzoek (veldwerk 15 september 2007 tot 15 september 2008) worden in de loop van het najaar van 2008 en het voorjaar van 2009 geanalyseerd. Vervolgens zal hierover gerapporteerd worden.

Studie-opdracht Voorbeeldenboek Duurzame Stedelijke Mobiliteit

Najaar 2007 stelde de Europese Commissie het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' vast. Met dit Groenboek erkent de Europese Commissie de voortrekkersrol van steden op vlak van duurzame mobiliteit en wil ze deze nog versterken door een actieplan voorop te stellen. In het Groenboek worden vijf pijlers voor duurzame stedelijke mobiliteit naar voor geschoven: vrijstromende steden (filevrij), groene steden (fijn stof, broeikasgassen, ...), toegankelijk vervoer, slim stedelijk transport (mobiliteitsmanagement) en verkeersveiligheid. De Europese Commissie heeft in een toelichting bij het Groenboek gemeld dat ze de subsidies voor duurzame stedelijke mobiliteit aanzienlijk zal optrekken.

In het standpunt van de Vlaamse Regering wordt opgemerkt dat het groenboek voorbij gaat aan het ruimtelijk integratieaspect, daarnaast wordt aanbevolen dat best practices worden verzameld en gecommuniceerd op Europees vlak. Om er voor te zorgen dat Vlaanderen hier een actieve rol kan spelen, zal een studie-opdracht worden gegeven om te komen tot een Voorbeeldenboek Duurzame Stedelijke Mobiliteit.

Het doel hierbij is om in een eerste fase te komen tot een selectie van een aantal Europese steden die voortrekker zijn op vlak van duurzame stedelijke mobiliteit én relevant kunnen zijn voor de Vlaamse context (zoals de regio Vlaanderen als de Vlaamse steden). Daaropvolgend zal door een gerichte analyse worden onderzocht welk transitietraject deze steden hebben gerealiseerd, welke elementen cruciaal waren voor de realisatie hiervan. Hiertoe zal een beknopt maar samenhangend analysekader worden opgesteld. Er zal bekeken worden in hoeverre de vijf pijlers uit het Groenboek de basis kunnen vormen voor dit analysekader.

De studieopdracht moet inzicht verschaffen in welke clusters aan beleidsmaatregelen in synergie een belangrijke doorbraak kunnen bewerkstelligen op vlak van duurzame mobiliteit. De resultaten zullen onder de vorm van een Voorbeeldenboek ter beschikking worden gesteld van Vlaamse steden en gemeenten.

Zowel op technologisch gebied als in het domein van privé-ontwikkelingen zal de evolutie inzake verkeersdata-inwinning, informatieverstrekking en verkeerssturing verder worden opgevolgd door het Verkeerscentrum. In het kader van Europese projectwerking zal het Verkeerscentrum verder lopende en nieuwe initiatieven blijven opvolgen en participeren in pilootprojecten welke relevant zijn in het kader van de verdere ontplooiing van het dynamisch verkeersbeheer in Vlaanderen.

Voor wat het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid (periode 2008-2011) betreft: zie punt 2.2.b

6.6 Voorbereiding nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen

Ter voorbereiding van een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen werd gestart met een studie die de opmaak van ontwikkelingsscenario's en implementatiepaden ten behoeve van een nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen inhoudt. Deze studie wordt vastgelegd op het VIF (artikel 3MБУF1230). De scenario-oefening is gefocust op de mobiliteitsontwikkeling van zowel personen als goederen. Alle modi zijn hierbij betrokken. Een mobiliteitsplan dat gebaseerd is op een toekomstverkenning met scenario's heeft als voordeel dat toekomstige onzekerheden maar ook opportuniteiten in kaart worden gebracht. De studie komt ook tegemoet aan de vraag naar kwantificering en participatie.

Inhoudelijk is de studie opgebouwd rond 7 deeltaken:

Taak 1:

Opmaak van vier mogelijke ontwikkelingsscenario's (bv. kaderstellende scenario's) over een termijn van 30 jaar. Deze scenario's dienen als referentie voor de ontwikkeling van een toekomstig beleidscenario. De bedoeling van de ontwikkelingsscenario's is om zicht te krijgen op mogelijke toekomstbeelden/scenario's als gevolg van diverse maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Per ontwikkelingsscenario wordt een set van onafhankelijke stuurvariabelen gedefinieerd.

Belangrijk hierbij is vooral zicht te krijgen met welke ontwikkelingen de overheid zo goed mogelijk dient rekening te houden bij het bepalen van haar beleid maar ook op welke ontwikkelingen zij proactief moet reageren om haar beleidsdoelstellingen te bereiken.

Parallel aan het uitwerken van de ontwikkelingsscenario's die een kwalitatieve beschrijving geven van een mogelijk toekomstbeeld worden voor elk van de ontwikkelingsscenario's de stuurvariabelen gekwantificeerd en verder verfijnd. Deze globale kwantificatie gebeurt op basis van 'expert judgement' waarbij de waarden en de evolutie van de stuurvariabelen op een zodanige manier worden bepaald dat de waarden onderling consistent zijn en een zo compleet mogelijke beschrijving geven van de kwalitatieve ontwikkelingsscenario's.

Taak 2:

Vervolgens wordt overgegaan tot het doorvertalen van de gevolgen van deze scenario's voor het toekomstige verkeers- en vervoerssysteem binnen Vlaanderen en wat voor Vlaanderen relevant is. Hierbij wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de implicaties voor het personenverkeer en deze voor het goederenvervoer. Alle relevante vervoerwijzen (zie hoger) zowel voor personen als voor goederen dienen hierbij in beschouwing te worden genomen. Ook deze taakstelling heeft zowel een kwantitatief als een kwaliteit luik.

Het kwantitatieve luik houdt verband met zowel het voorspellen van de totale vervoersvraag, de verdeling ervan over de diverse modi, de gevolgen op netwerkniveau, het aanbod aan collectief vervoer, enz.

Het kwalitatieve luik gaat in op de specifieke eisen (in termen van bv. veiligheid, betrouwbaarheid, milieu/energieprestatie, ...) die aan het toekomstige vervoerssysteem worden gesteld in het licht van enerzijds de vastgestelde toekomstige ontwikkelingen en anderzijds de internationale en Europese beleidsdoelstellingen.

Taak 3:

Op basis van de synthese van de kwantitatieve doorrekeningen wordt vervolgens een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd om na te gaan in mate de resultaten van de doorrekening worden beïnvloed door een verandering van o.a. de aanname, de methode, van waarden, variabelen of uitgangspunten. Hiervoor worden de verschillende scenario's naast elkaar gelegd. Op deze wijze wordt niet alleen inzicht verkregen in de betrouwbaarheid van de prognoses maar worden ook de variabelen geïdentificeerd die de resultaten het meest beïnvloeden.

Taak 4:

Uitwerken van mogelijke strategische transitiepaden vertrekkend vanuit de huidige toestand van het transportsysteem en zijn omgeving. Centraal bij het uitwerken van deze ontwikkelingstrajecten staan de vragen:

- Wat is er nodig om tot duurzame mobiliteit te komen (wat zijn hierbij de targets of doelstellingen);
- Hoe is een transitie naar duurzame mobiliteit te accommoderen;
- Wie moet er bij een dergelijke transitie betrokken zijn.

Deze transitiepaden moeten het dus mogelijk maken om op lange termijn (30 jaar) tegemoet te komen aan de vereisten met betrekking tot duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit dient in brede zin gedefinieerd te worden. Belangrijke trefwoorden hierbij zijn¹³:

- Goede bereikbaarheid van bestemmingen
 - Bereikbaarheid van primaire voorzieningen
 - Bereikbaarheid van bedrijven en afnemers
- Kwaliteit van transportsystemen
 - Reisgemak en comfort
 - Reistijd en betrouwbaarheid
 - Betaalbaarheid
 - Aansluitend op behoeften
- Veiligheid van transportsystemen
 - Technische veiligheid (ongevallen, gevaarlijke stoffen, etc.)
 - Sociale veiligheid
 - Veiligheid van vervoerde goederen
- Duurzaam emissieniveau
 - Gezondheid
 - Leefbaarheid
 - Geen hinder
- Ruimtelijke kwaliteit
 - Kwaliteit van de (gebouwde) omgeving (inclusief ruimtebeslag en versnippering)
 - Natuurkwaliteit en inpassing in landschap
- Zekerheid aan energievoorziening
 - Beperkt gebruik van eindige energiebronnen
 - Beperkte afhankelijkheid van geïmporteerde energie

¹³ De planet-kant van duurzame mobiliteit, top-down visievorming ten behoeve van transumo, CE Delft, 2008.

Taak 5:

Op basis van hoger vermelde transitiepaden wordt een mogelijk beleidsscenario en een indicatief actieplan voor de korte termijn (komende 10 jaar) uitgewerkt. Dit voorstel van actieplan bevat de beleidsprioriteiten met hiervan afgeleid de beleidsdoelstellingen en noodzakelijke acties. Deze acties hebben betrekking op alle relevante onder punt (4) vermelde topics.

Taak 6:

Op het voorstel van actieplan wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd (MKBA) die voldoende gedifferentieerd is. Niet enkel de zuiver economische parameters zijn hierbij het onderwerp van evaluatie maar ook de externe effecten (bijvoorbeeld effecten op vlak van milieu en veiligheid en kosten van congestie) worden meegewogen. Voor zover relevant wordt een onderscheid gemaakt tussen binnenlandse en buitenlandse effecten, geprijsde en niet-geprijsde effecten, tussen directe en indirecte effecten, enz.

Taak 7:

Een voorstel van hoe de inspraak en participatie van het maatschappelijk middenveld, stakeholders edm. bij het ontwerpproces kan worden georganiseerd. De bedoeling hierbij is te komen tot een goede betrokkenheid van de verschillende actoren, zo compleet mogelijke inzichten op niveau van de diverse deeltaken als een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak voor de verkregen resultaten. Bijzondere aandacht dient te gaan naar de wijze waarop diverse overheidsorganisatie via een stuurgroep worden betrokken bij het ontwerpproces en hoe de interactie verloopt met de opdrachthouder.

HOOFDSTUK 7: VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT

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

7.1 Rol van de Vlaamse overheid: ondersteuning en ontwikkeling

Pendelplan

Realisaties 2007-2008

In november 2005 werd het Pendelplan voorgesteld. Met het Pendelplan wordt een faciliterend en stimulerend beleid voorgesteld, dat inspelt op de noden en problemen in de organisatie van het woon-werkverkeer.

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

De uitgangspunten van het Pendelplan zijn:

- een gedeelde verantwoordelijkheid;
- draagkracht op het terrein;
- een geïntegreerde aanpak;
- innovatie en verbetering.

Het Pendelplan omvat zowel maatregelen die vanuit het eigen beleidsdomein kunnen genomen worden, als maatregelen die in samenwerking moeten gebeuren met andere beleidsinstanties, sociale partners en het middenveld. Er kunnen vier grote groepen van maatregelen worden geduïd, waaronder telkens een aantal fiches (maatregelen) worden ondergebracht.

- ondersteuning en duidelijkheid aan bedrijven:
 - fiche 1: provinciale mobiliteitspunten
 - fiche 14: beter beleidskader
- duurzamer pendelen:
 - fiche 2: de fiets
 - fiche 3: netmanagement
 - fiche 4 carpool
 - fiche 5: anders werken
- pendelen op maat:
 - fiche 6: mobiliteitsconvenants
 - fiche 7: pendelfonds
 - fiche 7 financiële stimuli
 - fiche 9: ruimtelijke ordening
 - fiche 10: bedrijfsvervoer
 - fiche 11: toegankelijkheid
- groter draagvlak:
 - fiche 12: sensibilisatie
 - fiche 13: expertise en educatie

Fiche 1: Oprichting provinciale mobiliteitspunten met integratie van de provinciale Mobidesks

De provinciale mobiliteitspunten zullen functioneren:

1. als uniek loket (front office) voor individuele vragen vanuit het grote publiek. Via het mobiliteitsloket of front office wordt de informatie-, advies- en aanvullende verkoopfunctie naar het publiek verzorgd. Concrete vragen van particuliere klanten met betrekking tot bijvoorbeeld woon-werkverkeer worden via deze loketten behandeld.

2. Als centraal aanspreekpunt (back office) voor bedrijven in functie van de organisatie van het woon-werkverkeer (en in een verdere fase ook scholen en organisatoren van grootschalige, sterk verkeersgenererende evenementen). De provinciale Mobidesks, die al een taak hadden op het vlak van bedrijfsvervoersmanagement, en de mobiliteitswinkels van De Lijn zullen daartoe op een gefaseerde manier worden geïntegreerd tot provinciale mobiliteitspunten.

In maart 2008 werd het eerste fysieke mobiliteitspunt Slimweg officieel geopend op de Rooseveltplaats in Antwerpen. Binnen het kader van de in 2007 afgesloten contracten met de provincies worden de taken van de Mobidesks verder gezet en wordt verder onderhandeld voor de gefaseerde implementatie van de mobiliteitspunten in de andere provincies.

Fiche 2: De fiets

Zie punt 1.1.f

Fiche 3: Netmanagement

Zie punt 1.1.b

Fiche 4: Carpoolen

Zie punt 1.1.g

Fiche 5: anders werken

De studie omtrent telewerken werd in 2007 gefinaliseerd.

Fiche 6 Mobiliteitsconvenants

Zie punt 6.1

Fiche 7: Pendelfonds

Om de woon-werkproblematiek op een geïntegreerde manier aan te pakken, is ter uitvoering van het Pendelplan, een Pendelfonds opgericht (vervat in het programmadecreet van 30 juni 2006, uitvoeringsbesluit van 24 november 2006). Met de middelen uit het Pendelfonds worden concrete projecten inzake woon-werkverkeer gefinancierd. Het fonds moet actoren (sociale partners, bedrijvengroepen, lokale overheden) op het terrein warm maken om (innoverende) mobiliteitsmaatregelen te nemen.

Na een eerste oproep, afgesloten op 30 juni 2007, en waarbij de meeste projecten ondertussen van start zijn gegaan, werd een 2^{de} oproep gelanceerd op 15 september 2007 en afgesloten op 15 januari 2008. Hierbij werden 11 dossiers ingediend waarvan er 5 werden goedgekeurd voor een totaal bedrag van iets meer dan 900.000 euro. Een aantal van deze projecten is ondertussen ook effectief van start gegaan.

Hiernaast werd eveneens het derde werkingsjaar voor het Gentse Max-Mobiel project voor een bedrag van 681.130 euro via het budget van het Pendelfonds verzekerd.

Op 30 mei werd een derde oproep gelanceerd die werd afgesloten op 30 september 2008. Er werden 26 projectdossiers ingediend, die in oktober 2008 inhoudelijk zullen worden beoordeeld.

Op 1 oktober 2008 werd de vierde oproep gelanceerd en die wordt afgesloten op 31 januari 2009.

Zowel de goedgekeurde dossiers van de tweede oproep als de goed te keuren dossiers van de derde oproep worden op het budget 2008 betaald.

Fiche 8: Financiële stimuli

De studie omtrent de woon-werkgerelateerde fiscaliteit, bedrijfswagens en gebruiksvriendelijke mobiliteitsformules, gestart in 2007, werd in 2008 afgerond. Hieruit bleek dat op fiscaal vlak de laatste jaren reeds een aantal initiatieven werden bewerkstelligd ten voordele van duurzaam vervoer maar dat toch nog enkel hiaten aanwezig zijn. Ook werd in deze studie het concept van het “mobiliteitsbudget” verder toegelicht en onderbouwd.

Fiche 9: Ruimtelijke ordening

Zie punt 4.3

Fiche 10: Bedrijfsvervoer

Projecten m.b.t. bedrijfsvervoer waren opgenomen in een aantal ingediende pendelfondsprojecten.

Fiche 11: Toegankelijkheid

Zie punt 1.1.c

Fiche 12: sensibilisatie

Via de toolbox www.mobiliteitsmanagement.be wordt informatie ter beschikking gesteld waarmee werkgevers en werknemers het woon-werkverkeer kunnen verduurzamen. De website slaagt er daarmee in de zelfredzaamheid van bedrijven op dit punt te verhogen. Daarnaast verspreidt de VSV periodiek de digitale nieuwsflash mobiliteitsmanagement met praktische tips en actuele informatie.

Werkgevers en werknemers worden ook samen op diverse meetings samengebracht. Enerzijds is er de jaarlijkse meeting mobiliteitsmanagement en anderzijds werden er in samenwerking met de lokale Voka - Kamers van Koophandel regionale netwerkmeetings georganiseerd.

De jaarlijkse meeting mobiliteitsmanagement stond eind 2007 volledig in het teken van de kostprijs van duurzame mobiliteit. Het mobiliteitsbeleid van ondernemingen kan verschillende vormen aannemen. Zo kan ook het woon-werkverkeer op verschillende wijzen georganiseerd worden. Er zijn tal van mogelijkheden voor handen: tussenkomst in eigen of openbaar vervoer, fietsvergoeding, het ter beschikking stellen van een persoonlijke bedrijfswagen, het organiseren van collectief (bus)vervoer, carpoolen, enz.

Op basis van socio-economische overwegingen kiezen bedrijven bewust voor een bepaalde oplossing of pakket. Het kostenplaatje en fiscale/legale voordelen van maatregelen zijn daarbij van doorslaggevend belang. Het maken van een volledige afweging tussen de voor- en nadelen van verschillende vervoerskeuzes is echter niet zo eenvoudig als het lijkt. Zo zijn bedrijven soms nog onvoldoende bewust van de mate waarin investeringen in duurzame mobiliteit zich terugverdienen in de tijd. Daardoor vallen duurzame oplossingen nog te veel en vaak onterecht uit de boot.

Om aan te tonen dat duurzame oplossingen niet noodzakelijk meer hoeven te kosten, organiseerde de VSV i.s.m. Voka – Kamers van Koophandel Midden Vlaanderen op 11 december 2007 de meeting ‘Duurzaam woon-werkverkeer: koste wat het kost?’.

Naast ervaringen van bedrijven, werd er dieper ingegaan op een aantal terugverdieneffecten die bedrijven kunnen realiseren via opleiding en verzekeringspremies. Verder werd ook aandacht besteed aan het fiscale kader en het concept van ‘mobiliteitsbudget’ als duurzaam alternatief. Aan het einde van de meeting werd de Prijs Mobiele Onderneming 2007 uitgereikt.

Fiche 13: Expertise en educatie

De VSV organiseert gratis opleidingsessies woon-werkverkeer voor vakbonden. Het is van groot belang dat de werknemersvertegenwoordigers met voldoende achtergrond en kennis aan het debat over het woon-werkverkeer kunnen deelnemen. Wat is de rol van de vakbonden in het kader van het nieuwe overheidsbeleid? Welke ondersteuning is mogelijk vanuit het Pendelfonds? Welke verplichting heeft de werkgever mbt terugbetaling van het woon-werkverkeer? Wat zijn de fiscale en financiële aspecten van een fietsvergoeding? Een duurzamer woon-werkverkeer heeft dus niet alleen positieve gevolgen voor het verkeer en het milieu maar ook voor de arbeidsomstandigheden van elke individuele werknemer.

Werkgevers kunnen bij de VSV dan weer terecht voor ondersteuning bij de opmaak van een multimodale bereikbaarheidskaart. Een multimodale bereikbaarheidsfiche toont dat er valabele alternatieven zijn voor de auto of een onverantwoord gebruik daarvan. Het zet zo aan tot nadenken over de meest aangewezen vervoerswijze. Als de alternatieven voor de auto voor verbetering vatbaar zijn, dan helpt de bereikbaarheidsfiche bij het identificeren van het probleem. Zo kan een bereikbaarheidsfiche een eerste stap zijn voor het bedrijf naar het herdenken van de dagelijkse

mobiliteit. Ze kan binnen een bedrijf een discussie op gang brengen over duurzame mobiliteit of als onderdeel opgenomen worden in reeds bestaande maatregelen rond mobiliteitsmanagement.

In functie van de hen toegewezen taken, krijgen de baliemedewerkers en adviseurs van de provinciale Mobiliteitspunten vanuit de VSV gepaste opleidingen. Zo volgen de adviseurs ondermeer opleidingen in functie van het opmaken van quick scans, het opzetten van carpoolprojecten en het begeleiden van bedrijven bij de uitwerking van een fiscaal mobiliteitsbeleid.

Fiche 14: Beter beleidskader

Zie punt 6.2

Te realiseren 2008-2009

Pendelplan

Het Pendelplan zal ook in 2009 verdere uitvoering krijgen. Vanuit verschillende fiches uit dit plan zullen de al opgestarte en de nog op te starten onderzoeken aangeven welke maatregelen geïmplementeerd kunnen worden om het beleid op het gebied van het woon-werkverkeer verder te realiseren.

Fiche 1: Oprichting provinciale mobiliteitspunten met integratie van de provinciale Mobidesks

De implementatie van de provinciale mobiliteitspunten zullen à rato van de vorderingen van de besprekingen met De Lijn, de provincies en eventueel andere actoren verder gezet worden. De volgende fysieke mobiliteitspunten zullen in de loop van 2009 worden geopend.

Fiche 2: De fiets

Zie punt 1.1.f

Fiche 3: Netmanagement

Zie punt 1.1.b

Fiche 4: Carpoolen

Zie punt 1.1.g

Fiche 5: anders werken

De studie rond telewerken zal aan de MORA worden voorgelegd voor advies.

Fiche 6 Mobiliteitsconvenants

Zie punt 6.1

Fiche 7: Pendelfonds

De geselecteerde projecten van de tweede oproep (15 september 2007 – 15 januari 2008) die nog niet van start zijn gegaan, zullen normalerwijze in het najaar 2008 van start gaan. De ingediende projecten van de derde oproep (30 mei 2008 – 30 september 2008) zullen geëvalueerd worden en de geselecteerde projecten zullen budgettair vastgelegd worden (budget 2008). In functie van de vierde oproep (1 oktober 2008 – 31 januari 2009) wordt een doorgedreven communicatie uitgevoerd voor de werkgevers via UNIZO en VOKA. De ingediende projecten van deze vierde oproep zullen eveneens geëvalueerd worden en het totale subsidiebedrag van de geselecteerde projecten zal budgettair vastgelegd worden op het budget 2009 (voorzien budget voor 2009 : 10,284 miljoen euro).

Fiche 8: Financiële stimuli

Op basis van de studie over de woon-werkgerelateerde fiscaliteit, bedrijfswagens en gebruiksvriendelijke mobiliteitsformules zullen specifieke voorstellen worden geformuleerd die vervolgens ter overleg met de betrokken actoren – inz de federale overheid en de openbaar vervoermaatschappijen – zullen worden besproken. Desgevallend zal tevens een beperkte maar

doorgedreven studie rond het mobiliteitsbudget worden uitgevoerd, teneinde na te gaan op welke wijze de overheid hierin een regulerende en/of stimulerende rol kan/moet spelen.

Fiche 9: Ruimtelijke ordening

Zie punt 4.3

Fiche 10: Bedrijfsvervoer

Projecten m.b.t. bedrijfsvervoer zullen normaliter opgenomen zijn in een aantal nieuwe ingediende pendelfondsprojecten in kader van de volgende oproepen.

Fiche 11: Toegankelijkheid

Zie punt 1.1.c

Fiche 12: sensibilisatie

De toolbox www.mobiliteitsmanagement.be en de nieuwsflash mobiliteitsmanagement van de VSV worden gecontinueerd. Ook de jaarlijkse meeting en de regionale netwerkmeetings voor bedrijven blijven een ideaal instrument om ondernemers aan te zetten tot duurzaam woon-werkverkeer.

Fiche 13: Expertise en educatie

Het educatief aanbod mobiliteitsmanagement voor werknemers (opleidingsessies), werkgevers (bereikbaarheidsfiches) en voor de provinciale Mobiliteitspunten wordt onverminderd voortgezet.

Fiche 14: beter beleidskader

Zie punt 6.2

Kathleen VAN BREMPT

Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

LIJST MET AFKORTINGEN

ACC	Adaptive Cruise Control
BBL	Bond Beter Leefmilieu
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BYPAD	Bicycle Policy Audit
CLBO	Commissie Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs
DAV	Diensten Aangepast Vervoer
DINA	Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement
DOV	Departement Onderwijs en Vorming
EEV	Enhanced Environmentally friendly Vehicle
ENTER	Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid
EU	Europese Unie
FCVV	Federale commissie Verkeersveiligheid
FEBIAC	Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle
FEBETRA	Koninklijke federatie van Belgische transporteurs en logistieke dienstverleners
FOD	Federale Overheidsdienst
GIS	Geografisch Informatiesysteem
GOCA	Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs v.z.w.
GPS	Global Positioning System
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
ICT	Information and Communication Technology
ISA	Intelligente Snelheidsadaptatie
ITS	Intelligent Transportation System
KHBO	Katholieke Hogeschool Brugge Oostende
KOMIMO	Koepel Milieu en Mobiliteit
KWB	Katholieke Werkliedenbond
MAG	Motorcycle Action Group
MER	Milieu-effectenrapport
MINA - raad	Milieu – en natuurraad
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MOBER	Mobiliteitseffectenrapport
MORA	Mobiliteitsraad
NIS	Nationaal Instituut voor de Statistiek
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NMVOS	Niet Methaan Vluchtige Organische Stoffen
OCM	Open Coördinatiemethode
OCMW	Openbare Centra voor Maatschappelijk Welzijn
O.V.	Openbaar Vervoer
OV3	Opleidingsvorm 3
OV4	Opleidingsvorm 4
OOG	Overleg Onderwijs Gemeente
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
P&R	Park and Ride
PIME	Provinciaal Instituut voor Milieu Educatie
PPS	Publiek-Private samenwerking
RVT	Rust- en verzorgingstehuis
SAV	De Koninklijke Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederenvervoerders en Logistieke Dienstverleners
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SNPB	Samenwerkingsverband Netgebonden Pedagogische Begeleidingsdiensten
SPV's	Special Purpose Vehicles of speciale projectvennootschappen
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling – luchthaven Zaventem
STOP	Stappen Trappen Openbaar vervoer Privé Vervoer

TMF	The Music Factory
TV3V	Tijdelijke vennootschap ARCADIS Belgium - GRONTMIJ - TECHNUM
UA	Universiteit Antwerpen
UZ	Universitair Ziekenhuis
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VFV	Vlaams Forum Verkeersveiligheid
VME	Vlaams Verkeers- en Educatief Centrum
VOKA	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRIND	Vlaamse Regionale Indicatoren
VSV	Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde
VVP	Vlaamse Vereniging van Provincies
VVSG	Vereniging Voor Steden en Gemeenten
WIM	Weigh in Motion
WZW	Week van de zachte weggebruiker

BIJLAGE 1: SAMENVATTING VAN DE BELEIDSOPTIES EN DE INITIATIEVEN VAN HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR

HOOFDSTUK 1 : IEDEREEN MOBIEL

1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid

1.1.a Basismobiliteit

- uitvoering met redenen omklede motie van het Vlaamse Parlement met betrekking tot de doorlichting van het Rekenhof.

1.1.b Netmanagement

- voorbereiden van de nieuwe projecten netmanagement.

1.1.c Een toegankelijk openbaar vervoer

- uitbreiding van het proefproject DAV, rekening houdende met de bevindingen van de evaluatie;
- voorstellen formuleren m.b.t. de uitbouw van een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoerssysteem voor personen met beperkte mobiliteit;
- systematisch verder zetten en uitbreiden van de toegankelijkheidsgarantie van De Lijn in Vlaanderen;
- sensibiliseren van gemeentebesturen met het oog op investeren in een toegankelijke halte-infrastructuur en – omgeving;
- systematisch overleg opstarten tussen NMBS en De Lijn met het oog op een geïntegreerde service (vervoersketen) op het vlak van toegankelijkheid.

1.1.d Een veilig openbaar vervoer

- uitvoering van het veiligheidsplan van De Lijn monitoren.

1.1.e Een kwalitatief openbaar vervoer

- modernisering van de informatie aan de 40 000 haltes van De Lijn.

1.1.f Stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan

- de actualisatie van het vademecum Voetgangersvoorzieningen in samenwerking met de minister van Openbare Werken;
- uitvoering van het subsidieproject “Aanbevelingen voor de voetgangersvriendelijke herinrichting van centrumgebieden”;
- organisatie van een studiedag rond toegankelijkheid van het openbare domein;
- verdere uitvoering van de opdracht “Trage wegenlijn”
- uitvoering van het subsidieproject “Trage wegen snel getoetst. Op weg naar een werkdoos trage wegen en mobiliteit.”;
- het voorontwerp van wijzigingsdecreet voor de wet op de buurtwegen bespreken met vertegenwoordigers van de kabinetten en betrokken parlementsleden;
- verder zetten inspanningen op vlak van de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk;
- grondige actualisatie van het vademecum Fietsvoorzieningen;
- gemeenten beter informeren over het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en oproepen tot medewerking bij de aanleg van prioritaire fietspaden;
- doorlichting van het gemeentelijke fietsbeleid;
- gemeenten een methode en instrumenten aanreiken om de ruimtelijke knelpunten op het fietsroutenetwerk op te lossen;
- opvolgen ervaringen en resultaten van de Fietspunten, uitbreiding ervan overwegen;
- verder uitbouwen van het meldpunt Fietspaden tot een gebruiksvriendelijke webapplicatie;
- meewerken aan Velo-city en Bicycity;

- de krijtlijnen van het toekomstige fietsbeleid uitzetten, op basis van de conclusies van het Fietscongres 2008;
- verder zetten van de mobiliteitsweken.

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

- uitbreiden van het aantal gereserveerde standplaatsen van Cambio, organisatie van klantenbevraging;
- verder zetten promotie en implementatie van het particuliere autodelen;
- uitvoeren van de overeenkomst met Taxistop;
- uitvoeren studie naar invloedsfactoren op het gebruik van carpoolparkings
- verwerken van voorgestelde wijzigingen in een Taxibesluit en uitvoeren van technische wijzigingen;
- bouw van Centaurus, het Vlaamse communicatieplatform voor taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.

1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen

- lanceren nieuwe oproep Duurzaam naar School;
- ontwikkeling van een applicatie op extranet voor het bepalen van het recht op leerlingenvervoer;
- verdere praktische opvolging van de gemaakte afspraken met betrekking tot het vervoeren van de leerlingen die opgenomen werden op de in juni 2008 opgemaakte afstreeplijst en die nog voldoen aan de voorwaarden om te genieten van het leerlingenvervoer;
- herhaling van de theoretische oefening rond een mogelijke herstructurering van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon secundair onderwijs;
- continueren van de werking van het CLBO die in 2007 werd opgestart;
- ritduur verder terugdringen tot 180 minuten/dag.

HOOFDSTUK 2: VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN

2.1 De 3 E's

2.1.a Educatie

- aanbieden van "Rijbewijs op school" aan alle secundaire scholen in Vlaanderen;
- verder zetten van de opleiding "On the road";
- uitbreiding van het project "Verkeersgetuigen" naar alle provincies in Vlaanderen en ontwikkeling van een educatieve film;
- pedagogische begeleiding van verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs door vzw SNPB en VSV;
- actualisatie van een aantal educatieve uitgaven van de VSV en opmaak van nieuw educatief materiaal;
- ondersteuning en begeleiding van de verkeersouders door de VSV;
- ondersteuning en begeleiding van 10 nieuwe gemeenten en hun lagere scholen in kader van het project "Label Verkeersactieve School";
- jaarcampagne voor jongeren over zichtbaarheid in kader van het project "Verkeer-de-wereld";
- resultaten verspreiden van het project "Verkeersveiligheid nabij gemeenschapsvoorzieningen: wat goed is voor kinderen is goed voor de samenleving";
- ontwikkelen van een website voor senioren over verkeer en mobiliteit in kader van het project "Mobi+";
- jongeren sensibiliseren rond verkeersveiligheid via virale communicatie;
- kandidaat-bestuurders kwalitatief begeleiden door vormingen via het project "Startpakket voor vrije begeleiders";
- bijkomende rijopleiding of training voorzien voor motorrijders, uitwerken van een algemeen kader dat omschrijft waar een aanvullende rijopleiding aan moet voldoen;
- sensibilisatiecampagne rond veiligheidskledij voor motorrijders;
- gezondheids- en imago campagne voor vrachtwagenbestuurders;

- jonge weggebruikers bewust maken van de dodehoekproblematiek via project van SAV, VSV en Fietsersbond;
 - opnieuw zes affichecampagnes voeren langs de snelwegen en belangrijkste gewestwegen, i.s.m. minister bevoegd voor Openbare Werken;
- 2.1.b Engineering: infrastructuur
- opmaak van een vademecum Schoolomgevingen i.s.m. minister bevoegd voor Openbare Werken;
 - onderzoeken hoe automatische meetgegevens kunnen worden ingezet voor de real-time aansturing van het rijstrooksignalisatiesysteem.;
 - opmaak van de verkeersbordendatabank via mobile mapping, afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst met de gemeenten betreffende de update van de gegevens door de gemeenten;
 - methodiek uitwerken om te komen tot een evenwichtig en operationeel vrachtroutenetwerk;
 - spiegelafstelplaatsen voor vrachtwagenbestuurders inrichten om juiste afstelling van de aanwezige antidodehoeksysteem te verzekeren;
- 2.1.c Engineering: voertuig
- verder opvolgen van internationale studies en ontwikkelingen rond ISA
- 2.1.d Enforcement (handhaving)
- verder zetten van de activiteiten van de werkgroep en task force flitspalen, inclusief de uitvoering van het programma flitspalen voor 2008, het opstellen van een gelijkaardig programma voor 2009 en de uitbouw van een trajectcontrolesysteem;
 - op tien locaties camera's plaatsen om tussenafstand en inhaalverbod te controleren, in samenwerking met minister van Openbare Werken;
 - installatie van 10-tal prioritaire WIM locaties;
 - opmaak uitvoeringsbesluit m.b.t. het decreet van de aanvullende reglementen;
- 2.2 Extra aandachtspunten**
- 2.2.a Een zorgzame ondersteuning van verkeersslachtoffers
- verder opvolgen en meewerken aan het convenant tussen de minister van Welzijn en de drie partnersorganisaties, via deelname aan de stuurgroep;
 - uitwerken van een vervolgproject op de "Zeppekit" zodat het instrument ook preventief kan worden ingezet;
- 2.2.b Onderzoek
- bijkomende informatie verzamelen over de verkeers- en infrastructuurkenmerken op Vlaamse rotondes met het oog op het onderzoek tussen de samenhang van bepaalde ontwerpkenmerken van rotondes en het aantal verkeersongevallen op rotondes;
 - piloottest naar de relatie tussen rijgedrag en verkeersveiligheid;
 - geschikte methodes en technieken (ex-ante en ex-post) voor het beoordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen toepassen op een aantal concrete cases;
 - onderzoek naar het draagvlak omtrent snelheidsremmende maatregelen;
 - diepteonderzoek van verkeersongevallen, in eerste instantie toegespitst op ongevallen met vrachtwagens
 - streven naar vaste procedures voor het verzamelen en publiceren en zoeken naar gepaste methodieken voor ongevalsanalyses
- 2.2.c Versterking van het draagvlak
- organisatie van een Vlaams congres Verkeersveiligheid;
 - verder zetten van de werking van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid;
 - bestaande projecten rond verkeersveiligheid bij verenigingen bundelen, afstemmen, verbreden en bestendigen.

- 2.2.d Openbaar vervoer en verkeersveiligheid
- studie naar de verkeersveiligheid van vrije tram- en busbanen.

2.3 Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid

- in het geval van een wijziging van de Bijzondere Wet in de zin van de resoluties van het Vlaams Parlement inzake mobiliteit, zal een implementatieplan opgesteld worden om de nieuwe bevoegdheden zo snel en zo adequaat mogelijk in te zetten voor meer verkeersveiligheid en een betere mobiliteit.

HOOFDSTUK 3: DE BEREIKBAARHEID VERSTERKEN

3.1 Door de verdere verbetering van de bereikbaarheid

- verdere uitvoering van START;
- verder zetten van de studies voor de tramlijnen Hasselt-Maastricht-Diepenbeek, Hasselt-Diepenbeek-Genk-As-Maasmechelen, en Hasselt-Neerpelt-Lommel en afwerken bestek voor selectie van private partner voor PPS;
- verder werken aan draagvlak voor uitvoering van Neptunus;
- uitvoeren van enkele projecten in het kader van Pegasus Oost-Vlaanderen en Pegasus Antwerpen en actualisatie van deze plannen;

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

- verder zetten investeringen op het gebied van verkeerslichtenbeïnvloeding, samen met de minister van Openbare Werken, en opmaak van een nieuw investeringsprogramma voor 2009;
- vergelijkend onderzoek op drie deeltrajecten van de tramlijn 15 naar efficiëntie van softwarepakketten;
- onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden inzake sms-ticketing.

3.3 Door het voeren van een sturend prijsbeleid

3.3.a De infrastructuurgebruiker betaalt mee

- opvolgen herziening richtlijn 1999/62/EG
- voorbereiden beslissing tot de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens

3.3.b Tarievenbeleid bij de lijn

- onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden inzake sms-ticketing.

3.4 Door activiteiten anders te organiseren

- opmaak investeringsprogramma voor 2009 in kader van het Fonds voor Stationsomgevingen.

HOOFDSTUK 4: LEEFBAARHEID VERBETEREN

4.1 Door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving

- verdere uitbouw van het coördinatieplatform sluipverkeer in de Zuidostrand van Antwerpen;
- aanpak van sluipverkeer in andere gebieden naar analogie met de aanpak in de Zuidostrand van Antwerpen.

4.2 Door de infrastructuur beter aan te passen aan hun omgeving

- finaliseren van het richtlijnenhandboek MOBER.

4.3 Door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren

- studiedag over de intensieve wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit.

HOOFDSTUK 5: DE MILIEU- EN NATUURHINDER VERMINDEREN

5.1 Door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken

- milieu-investeringen van De Lijn verder zetten.

5.2 Door beter te voorkomen dan te genezen

5.3 Aangepast rijgedrag

- Aandacht voor de verankering van aspecten rond energiezuinig rijgedrag in de rijopleiding en het rijexamen, in de kijker plaatsen van de transportsector i.s.m. de BBL.

5.4 Door de autofiscaliteit te hervormen

- een definitief voorstel aan de Vlaamse Regering voorleggen voor de hervorming van de BIV en de jaarlijkse verkeersbelastingen.

HOOFDSTUK 6: VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT

6.1 Door het mobiliteitsconvenant verder te verfijnen

- verdere verfijning en ontwikkeling van de methodiek verbreden-verdiepen;
- inventarisatie en onderzoek van eventuele vastgestelde knelpunten bij de toepassing van de nieuwe moduleteksten;
- aanreiken van methodieken, richtlijnen, aanbevelinge, ... rond bepaalde thema's.

6.2 Door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen

- voorleggen van het ontwerp mobiliteitsdecreet aan het Vlaamse Parlement.

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

- naast decretale opdrachten de MORA ook betrekken bij de evaluatie van het mobiliteitsplan Vlaanderen en de inhoudelijke invulling van de mobiliteitscampagnes;
- afspraken maken met de MORA over het decretaal voorziene Mobiliteitsrapport.

6.4 Door meer samenwerking met doelgroepen

- voorleggen van het aangepaste mobiliteitsverenigingendecreet aan het Vlaamse Parlement.

6.5 Door kennisoverdracht te vergroten

- rapporteren over het onderzoek verplaatsingsgedrag;
- studieopdracht rond duurzame stedelijke mobiliteit.

6.6 Voorbereiding nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen

- studie over de opmaak van ontwikkelingsscenario's en implementatiepaden voor een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen.

HOOFDSTUK 7: VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT

Rol van de Vlaamse overheid: ondersteuning en ontwikkeling

- fysieke opening van provinciale mobiliteitspunten;
- studie rond telewerken voorleggen aan de MORA voor advies;
- doorgedreven campagne via UNIZO en VOKA in functie van de vierde oproep van het pendelfonds;
- specifieke voorstellen formuleren op basis van de studie over de woon-werkgerelateerde fiscaliteit, bedrijfswagens en gebruiksvriendelijke mobiliteitsformules en hierover overleg plegen met de betrokken actoren;
- verder zetten van de toolbox www.mobiliteitsmanagement.be en educatief aanbod mobiliteitsmanagement voor werknemers, werkgevers en voor de provinciale mobiliteitspunten.

BIJLAGE 2: OVERZICHT VAN DE DECRETEN, RESOLUTIES EN MOTIES VAN HET VLAAMS PARLEMENT TIJDENS DE LOPENDE LEGISLATUUR EN WIJZE WAAROP DE REGERING HIERAAN GEVOLG HEEFT GEGEVEN

Ingediend en in behandeling tijdens zittingsjaar 2006-2007; aangenomen in tijdens zittingsjaar 2007-2008

Nihil

Ingediend en aangenomen tijdens zittingsjaar 2007-2008

1. Decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens. (stuk 1.596)

Op dit ogenblik worden de uitvoeringsbesluiten van dit decreet uitgewerkt. Het is de bedoeling dat dit afgewerkt zou zijn tegen 1 januari 2009 zodat het decreet vanaf die datum effectief in werking kan treden.

2. Resolutie van mevrouw A. De Ridder en de heren C. Decaluwe, F. Koninckx, J. Peumans, J. Van Aperen en J. Vandenbroucke betreffende het voorzien voor begeleiders van uitzonderlijke transporten. (stuk 1.466)

Eind augustus vond een overleg plaats tussen de FOD Mobiliteit en het Vlaamse Gewest over de voorontwerpen van KB, decreet en besluit van de Vlaamse Regering. De andere gewesten nemen momenteel een afwachtende houding aan, maar hebben geen bezwaren tegen de huidige initiatieven. Eventueel zullen zij in een later stadium een gelijkaardige regeling uitwerken. Tussen het federale en het Vlaamse voorstel zitten nog een paar tegenstrijdigheden m.b.t. de technische indeling van het uitzonderlijk vervoer. Tegen oktober zullen de ingenieurs van beide overheden dit uitklaren. Op juridisch vlak, meer in het bijzonder wat bevoegdheden betreft, stellen zich geen noemenswaardige problemen meer, zodat de teksten allicht dit najaar gefinaliseerd kunnen worden en daarna gezamenlijk voorgelegd aan de betrokken sector.

Doordat de politiediensten hun taak als begeleider van de uitzonderlijke transporten willen afbouwen, dienen er alternatieven voorzien te worden. De personen die zullen instaan voor het begeleiden van uitzonderlijke transporten moeten vooraf een gepaste opleiding krijgen. Over de inhoud en vorm van deze opleiding moet nog overleg tussen federale, gemeenschaps en gewestelijke overheden plaatsvinden.

Tevens wordt de opportuniteit onderzocht om het Aslastendecreet te betrekken in het decreet van het uitzonderlijk vervoer. Zowel de juridische aspecten als de administratieve consequenties worden hiervoor bestudeerd. Hierover dient geen overleg met de federale overheid te gebeuren, zodat dit luik geen invloed heeft op de besprekingen hierboven vermeld

3. Resolutie van mevrouw A. De Ridder en de heren C. Decaluwe, F. Koninckx, J. Peumans, M. van den Abeele en J. Vandenbroucke betreffende de aanleg van spitsstroken op autosnelwegen. (stuk 1.467)

Voor de realisatie van spitsstroken op autosnelwegen zullen volgende activiteiten in 2008-2009 uitgevoerd worden:

- Keuze van de wegvakken (= prioriteiten);

- Opstellen van kostenramingen voor de noodzakelijke aanpassingen. Deze aanpassingen kunnen betrekking hebben op afwel de weginfrastructuur (Agentschap Wegen en Verkeer) als op weguitrusting (Verkeerscentrum);
- Mogelijk begin van realisaties, afhankelijk van de beschikbare budgettaire middelen

4. Resolutie van de heren J. Vandenbroucke, F. Koninckx, F. Peeters en J. Peumans, mevrouw A. De Ridder en de heer B. Martens betreffende de verduurzaming van het wagenpark in Vlaanderen. (stuk 1519)

Er werden nieuwe raamcontracten toegewezen in mei 2008. De dienstvoertuigen van de Vlaamse overheid kunnen opgedeeld worden in een aantal categorieën:

- De aanbesteding van de nieuwe raamcontracten voor personenwagens, volumewagens en lichte bestelwagens. Voor elk perceel werd een minimale, verplichte ecoscore opgenomen in de technische bepalingen. Voertuigen die een lagere ecoscore hebben dan dit minimum werden uitgesloten. Voertuigen die hoger scoren werden bij de beoordeling positief gewaardeerd.
- De raamcontracten voor terreinwagens: in dit bestek zijn (nog) geen ecoscores opgenomen. Wel werd een limiet voorzien inzake CO₂-uitstoot en wordt een roetfilter verplicht gesteld. Het verbruik van de voertuigen wordt tevens als gunningscriterium aangehouden. Tegen eind 2008 wordt een nieuw bestek voor terrein-voertuigen uitgewerkt, waarin de ecoscore gebruikt zal worden bij de beoordeling.
- De raamcontracten voor lichte en zwaardere bestelwagens: ook hier is een limiet gesteld inzake CO₂-uitstoot, brandstofverbruik is opgenomen als gunningscriterium en voor de dieselvesies is een roetfilter verplicht.

In het ontwerp van omzendbrief inzake verwerving en vervreemding van dienstvoertuigen werden ecoscore drempelwaarden vastgelegd. Dit ontwerp is een aanpassing van omzendbrief VR 2005/9. De nieuwe omzendbrief moet de basis vormen voor de opmaak van de nieuwe bestekken.

Via het pendelplan en het pendelfonds wordt het duurzaam woon—werkverkeer gestimuleerd.

5. Resolutie van de dames A. De Ridder en V. Van der Borght en de heren C. Decaluwe, F. Koninckx, J. Peumans en J. Vandenbroucke betreffende het opstarten van proefprojecten met 'slimme' verkeerslichten. (stuk 1580)

Omzeggens alle verkeerslichten op gewestwegen zijn momenteel voertuigafhankelijk. Concreet betekent dit dat het groen licht voor een bepaalde richting verlengd wordt (tot een vooraf ingesteld maximum) zolang de voertuigen uit de betrokken richting elkaar kort blijven opvolgen. Het groen licht voor die richting wordt pas onderbroken zodra er een groot hiaat komt tussen twee opeenvolgende wegen.

Deze werkwijze geeft in het algemeen voldoening: ze zorgt er voor dat een groen licht in principe niet afgebroken wordt wanneer een wagen dicht bij het verkeerslicht is (veiligheid voor kop-staartaanrijdingen) en stemt de duur van het groen licht op een redelijke wijze af op de grootte van de verkeersstromen uit de verschillende richtingen.

Daarnaast kan elk verkeerslicht ook worden afgestemd op de doorstroming van het openbaar vervoer. Dit betekent dat er voor gezorgd wordt dat een aankomende bus of tram groen licht heeft bij aankomst aan het verkeerslicht.

Naast deze voertuigafhankelijke regeling van elk verkeerslicht afzonderlijk bestaat er ook een systeem om de verkeersstromen in een heel gebied aan te sturen (stadsdeel voor een grootstedelijk gebied, zelfs een volledige stadskern in kleinere steden).

Hierbij wordt de totaliteit van de verkeerslichten in het betrokken gebied globaal aangestuurd door een centrale computer die zijn stuurgegevens ontvangt van detectielussen die op strategische plaatsen zijn ingeplant in het betrokken gebied (de zogenaamde “macrolussen”).

Die globale aansturing zorgt er voor dat de verkeersafwikkeling van alle weggebruikers samen in het betrokken gebied optimaal is. Dit gaat uit van het principe dat “het geheel meer is dan de som van de afzonderlijke delen”. Een eerste generatie van deze aansturing heeft bestaan in enkele grote Vlaamse steden (Antwerpen, Gent, Mechelen, Leuven, ...). Bij het sturen van de totaliteit van de weggebruikers, kunnen aan de verschillende categorieën (personenwagens, openbaar vervoer, vrachtverkeer, ...) verschillende “gewichten” worden toegekend, zodat men gericht kan sturen naar de verschillende categorieën van weggebruikers.

Ondertussen is er een globale aansturing van de tweede generatie. Deze is meer geperfectioneerd en is later wel aan te passen aan de wijzigende situaties. Er is binnen het agentschap AWV een beperkte proef gepland met drie firma's die een dergelijke aansturing van de tweede generatie aanbieden. Als de resultaten voldoening geven is het wellicht aangewezen om dit systeem in te voeren in meerdere Vlaamse steden.

6. Resolutie van de heer F. Peeters, mevrouw C. Franssen, de heer J. Peumans, mevrouw A. De Ridder en de heren F. Koninckx en J. Vandenbroucke betreffende de beleidsmatige onderbouw van het beleid mobiliteit –openbare werken. (stuk 1636)

Op dit ogenblik lopen de onderhandelingen met de offerte-indieners voor het uitgeschreven bestek om de nodige acties te ondernemen in functie van de opmaak van een geactualiseerd Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook voor de verankering van dit plan worden de nodige juridische stappen gezet. Op 3 oktober 2008 keurde de Vlaamse Regering het voorontwerp Mobiliteitsdecreet goed. Dit biedt -zoals expliciet gevraagd in de resolutie- een decentrale onderbouw aan de beleidscyclus op vlak van mobiliteit (plannen-uitvoeren-evalueren), alsook de doorwerking van het Vlaams Mobiliteitsplan naar de gemeentelijke mobiliteitsplannen

7. Actualiteitsmotie van de heren F. Peeters, H. Schoofs, K. Van Dijck en J. Vandenbroucke tot besluit van het op 3 oktober 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid op de E313. (stuk 1328)

Hiervoor verwijzen we naar het antwoord op onderstaande motie over de E313.

8. Met redenen omklede motie tot besluit van de op 30 januari 2008 door de heren F. Peeters en R. Daems in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, respectievelijk over de mobiliteitsproblematiek inzake de E313 en over de verkeersproblemen op en rond de E313-autoweg. (stuk 1525)

Toelichting stand van zaken & verdere planning studies en wegwerkzaamheden m.b.t. de autosnelweg E313

1) Situering

Zowel de verkeersonveiligheid als de congestie op de Boudewijnsnelweg zijn de afgelopen jaren sterk toegenomen. Het Vlaams Verkeerscentrum voerde een eerste knelpuntenanalyse uit van de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid van de E313. De belangrijkste bevindingen van deze knelpuntenanalyse werden toegelicht in de

Commissie Openbare Werken van het Vlaamse Parlement, alsook in de ambtelijke stuurgroep E313.

2) Oprichting ambtelijke stuurgroep “Tactische studie E313”

Op de beleidsraad van 13 maart 2008 werd beslist tot de oprichting van een ambtelijke stuurgroep ‘tactische studie E313’ met als opdracht het aansturen en coördineren van een globale tactische studie rond de E313.

Finaliteit van de studie (streefdatum: eind 2008):

- Inventarisatie en kwantificering knelpunten
- Inventarisatie en kwantificering projecten en ontwikkelingen met impact op de E313
- Inventarisatie maatregelen en scenario’s (maatregelenpakketten)
- Kwantificering impact (oplossend vermogen, budgettair)
- Het studiegebied beperkt zich niet tot de E313 zelf maar beslaat de ganse corridor E313 (inclusief Albertkanaal, spoor).

3) Maatregelen op korte termijn en reeds gerealiseerde maatregelen

In afwachting van structurele maatregelen op langere termijn resulterend uit de tactische studie E313 kunnen reeds maatregelen op korte termijn worden genomen.

Volgende acties zijn reeds lopende met betrekking tot de E313 op initiatief van de minister van Openbare Werken:

- **Reeds gerealiseerd:**
 - Verlenging van de invoegstroken van 150m naar 400m
 - Installatie van verkeerslichten aan sommige uitritten
 - (richting Antwerpen : Geel-W (23) + Herentals-O (22) + Herentals-ind (21) + Massenhoven (19) ; richting Hasselt : Herentals-industrie (21) + Herentals-O (22) ; overige uitritten: voorlopig geen lichten voorzien)
 - Plaatsing van dynamische filemelders tussen Ranst en Antwerpen
 - Aanleg busbanen E313 en E34
- **In uitvoering:**
 - Installatie van dynamische rijstrooksignalisatie en bijkomende verkeersdetectie (meetlussen en AID-camera’s) tussen Geel-Oost en Ranst rijrichting Antwerpen (einde werken)
 - Plaatsing van dynamische filemelders tussen Geel-Oost en Ranst rijrichting Antwerpen

Bij deze werken worden de volgende maatregelen vooropgesteld:

- Het plaatsen van een 40-tal (nieuwe) portieken met RSS (rijstrooksignalisatie) in de rijrichting van Antwerpen tussen Geel en Ranst, op een tussenafstand van ca. 750 m;
- Het tussenliggend plaatsen van een 40-tal (nieuwe) filedetectieborden in de rijrichting naar Antwerpen;
- Het herplaatsen van de vroegere fileaanduidingsborden (ring Antw) in de rijrichting van Hasselt op een vaste tussenafstand;
- Het plaatsen van 80 AID-camera's (Automatische Incident Detectie) op een tussenafstand van 750 meter. Deze fungerend als input voor het Vlaams Verkeerscentrum ;
- Het plaatsen van een 5-tal elektronische infoborden (type P&R-borden) ter hoogte van de op- of afritten om GRIP-tekstboodschappen op weer te geven (Geografische Route Info Planning) ;
- Het installeren van tellussen op een 40-tal locaties.

- Deze werken zijn momenteel in uitvoering in opdracht van de afdeling Electriciteit en Mechanica Antwerpen. Het einde van de werken is voorzien in het najaar van 2008.
- **Voorzien :**
 - Aanpassingswerken op- en afritcomplexen E313 tussen Ranst en Geel, zowel rijrichting Antwerpen als rijrichting Hasselt, teneinde de verkeersveiligheid op de E313 ter hoogte van de betreffende op- en afritten te verhogen (bestek in opmaak – uitvoering werken in 2009)
 - Het betreft hierbij meer specifiek:
 - het herasfalteren van deze op- en afritten, inclusief beperkte lokale aanpassingen aan de op- en afritcomplexen (aanpassingen bochtstraal, dwarshelling, stroefheid);
 - het verlengen van de uitvoegstroken van de afritten van 150m naar 400m
 - het aanpassen en uitbreiden van de horizontale en verticale signalisatie t.h.v. deze op- en afritcomplexen (incl. hermarkeringen)
 - Volledige herinrichting van het op- en afritcomplex Geel-West in het kader van de realisatie van de ‘fly over’ (Kempense Noord-Zuid-verbinding)
 - Plaatsen signalisatie calamiteitenroutes E313 (uitvoering voorzien eind 2008 – begin 2009)

4) Verdere studies en acties m.b.t. de autosnelweg E313

In het kader van de stuurgroep “Tactische studie E313” wordt op mijn initiatief een inventarisatie en kwantificering opgesteld van de lopende studies en relevante initiatieven m.b.t. de E313 en de bijhorende ontwikkelingen inzake verkeersstromen, goederenstromen en modale keuze.

Het betreft hierbij ondermeer:

- Masterplan Antwerpen (inclusief vrachtverbod Kennedytunnel)
- Verhoging bruggen Albertkanaal
- Noord-Zuid verbinding Kempen
- Studie sluipverkeer zuidostrand Antwerpen
- Corridorstudie E313
- Mobiliteitsplannen gemeenten
- Singel
- Ontwikkeling Luchthaven Deurne
- Q8 bedrijventerrein (ontsluitingsstudie AWV, economische studie Agentschap Economie)
- ENA (cluster van projecten) getrokken door POM Antwerpen en Limburg
- Mobiliteitsstudie Luchthaven Deurne
- Streefbeeldstudie R11
- IJzeren Rijn
- 2^{de} spoorontsluiting Haven
- Niet-infrastructurele maatregelen zoals steunmaatregel intermodaal vervoer

Deze inventarisatie zal in de loop van 2008 door de ambtelijke stuurgroep verder vervolledigd worden.

Aan de hand van deze gegevens, zal de stuurgroep, rekening houdende met het gewenste comfortniveau en de te voorziene doelstellingen (tijdshorizon 2020), de mogelijke lange termijn maatregelen verder in kaart brengen en nader kwantificeren.

Het betreft hierbij zowel mogelijke infrastructurele maatregelen (bvb. bijkomende rijstroken, re-engineering op- en afritcomplexen, DVM, verhoging bruggen Albertkanaal, Ijzeren Rijn, e.d.) als mogelijke niet-infrastructurele maatregelen (bvb. kilometerheffing, wegvignet, zachtere impulsmaatregelen, e.d.). De tactische studie E313 dient immers multimodaal te zijn en ook het onderliggende wegennet dient mee genomen te worden.

De stuurgroep streeft naar een eindnota van de tactische studie E313 tegen eind 2008.

- 9. Met redenen omklede motie van mevrouw C. Franssen, de heer J. Peumans, mevrouw A. De Ridder en de heren F. Koninckx, J. Vandenbroucke en F. Peeters tot besluit van de op 30 januari 2008 1° door mevrouw C. Franssen in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het fietsbeleid in Vlaanderen; 2° door de heer Eloi Glorieux in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak bij het aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur in Vlaanderen. (stuk 1526)**

De fietsmanager is binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken belast met de opvolging en coördinatie van de initiatieven die de Vlaamse overheid neemt om het functionele fietsgebruik te stimuleren en veiliger te maken. Voor de Vlaamse investeringen in veilige en comfortabele fietspaden, 60 miljoen euro op jaarbasis, werd een opvolgingssysteem op punt gesteld. Ook de GIS-omgeving waarin de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietroutenetwerk wordt opgevolgd, werd grondig hervormd en de inventaris van de realisaties op het terrein werd in het GIS-bestand geactualiseerd zodat nieuwe prioriteiten voor de investeringen op de gewestwegen kunnen worden bepaald. Deze nieuwe instrumenten maken een betere rapportage over de investeringen in fietsinfrastructuur aan de beleidsverantwoordelijken en het Vlaams Parlement mogelijk. Over deze en andere initiatieven die kaderen binnen het Vlaamse fietsbeleid wordt tevens regelmatig verslag uitgebracht in de Stuurgroep Fietsbeleid, waarin naast de betrokken overheidsinstanties ook de middenveldorganisaties zijn vertegenwoordigd.

De evaluatie van het gevoerde fietsbeleid, gedurende de afgelopen jaren, door de Vlaamse overheid en de partners op provinciaal en gemeentelijk niveau, vond plaats op tweede Vlaamse Fietscongres, op 17 september 2008. De leden van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie ontvingen de congresbundel met informatie over de resultaten van dit beleid.

- 10. Met redenen omklede motie van de heren J. Peumans, D. de Kort en B. Martens, mevrouw A. De Ridder en de heer J. Vandenbroucke tot besluit van de op 27 mei 2008 door de heer J. Peumans in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitvoering van het decreet van 22 maart 2002 houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de gewesten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS, meer bepaald wat betreft het uitblijven van regionale cijfers inzake spoorweginvesteringen, het uitblijven van informatie over pre- en cofinanciering en het negeren van de gewesten bij de actualisatie van het investeringsprogramma 2008-2012. (stuk 1715)**

De Vlaamse Regering houdt zich op de hoogte van de totstandkoming van de nieuwe beleidsdocumenten van de NMBS-groep, voornamelijk:

- het investeringsplan 2008-2012 van de NMBS-groep
- het strategisch plan 2008-2012 van Infrabel
- het ondernemingsplan 2008-2012 van de NMBS-exploitatiemaatschappij
- de beheerscontracten en hun bijlagen, afgesloten met elk van de maatschappijen van de NMBS-groep (B.S. van 3 juli 2008)

Het meerjarenplan voor de investeringen van de NMBS-groep vormt een actualisatie van het meerjaren investeringsprogramma 2001-2012 waaromtrent de Vlaamse Regering, na raadpleging van de SERV, advies heeft uitgebracht.

Gezien het gaat om een actualisatie, werden de gewesten hierover niet formeel geraadpleegd. Wel werd nagegaan of:

- de projecten waarin het Vlaamse Gewest financieel tussenkomt, ondermeer, via overeenkomsten van pré- en cofinanciering, correct werden opgenomen;
 - de verdeelsleutel 60/40 voor de regionaal toewijsbare investeringen werd nageleefd.
- Dit is het geval gebleken.

Het spreekt vanzelf dat de gewesten opnieuw dienen betrokken bij de voorbereiding van het investeringsprogramma 2013-2025, van zodra het ontwerp in een voldoende gevorderde fase verkeert. Dit is thans nog niet het geval.

Er vindt thans een periodieke rapportering plaats over de projecten waarbij het Vlaamse Gewest of de drie gewesten samen bijzonder zijn betrokken, zoals de realisatie van de infrastructuur voor het Gewestelijk Expressnet rond Brussel en de projecten met financiële tussenkomst van het Vlaamse Gewest.

De opvolging van de uitvoering van de investeringen met pre- en cofinanciering van het Gewest is trouwens geregeld in de betrokken overeenkomsten zelf.

Via ambtelijk overleg wordt ook informatie bekomen over het lopende jaarprogramma voor de investeringen van de NMBS-groep (mededeling van de projectfiches en verzamelfiches van de projecten die opgenomen zijn in het goedgekeurde investeringsprogramma), evenals de verzamelde statistieken van de reizigerstellingen die elk jaar in oktober gehouden worden.

De Vlaamse Regering zal de federale minister van Overheidsbedrijven verzoeken om een jaarlijkse rapportering over de uitvoering van het investeringsprogramma en de naleving van de 60/40 verhouding hierin, over de regionale cijfers inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de samenstelling van het spoorwegpersoneel, voor zover deze gegevens niet via ambtelijke weg werden bekomen.

Hierover zal periodiek aan het Vlaamse Parlement gerapporteerd worden.

11. Met redenen omklede motie van de heer J. Sauwens tot besluit van de op 3 juni 2008 door mevrouw Annick De Ridder in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over een eventuele externe doorlichting van De Lijn. (stuk 1734)

Zie motie onder punt 12.

12. Motie van de heer J. Sauwens, mevrouw A. De Ridder en de heren J. Vandenbroucke en J. Peumans tot onderzoek door het Rekenhof naar het rapport betreffende de interne evaluatie van de invoering van de basismobiliteit door DeLijn. (stuk 1805)

Het interne rapport van De Lijn werd overgemaakt aan de Commissie die het op haar beurt overmaakte aan het Rekenhof voor externe doorlichting. Het Rekenhof is in de loop van september gestart met de controle. Verwacht wordt dat de externe doorlichting in december 2008 afgerond zal zijn.

13. Voorstel van resolutie van mevrouw Annick De Ridder en de heren Joris Vandenbroucke, Bart Martens, Jos De Meyer, Frans Peeters en Jan Peumans betreffende het opzetten van een proefproject voor ecocombi's

Een proefproject met extra lange en zware vrachtwagens kan effectief gerealiseerd worden door:

- het aflijnen van de randvoorwaarden voor dergelijke proefprojecten;
- het bepalen hoe de evaluatie zal gebeuren van economische en ecologische aspecten en van de eventuele verschuivingen tussen de vervoerswijzen onderling;

Door het Steunpunt Verkeersveiligheid werd een studie uitgevoerd om minimale eisen te definiëren vanuit verkeersveiligheidsoogpunt waaraan extra lange en zware vrachtwagens dienen te voldoen. Deze minimumeisen en aanbevelingen vormen het kader waarbinnen gezocht moet worden naar trajecten voor extra lange en zware vrachtwagens.

BIJLAGE 3: OVERZICHT VAN DE UITVOERING VAN DE BELANGRIJKSTE DECRETEN

Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van 18 juli 2003 voorzagen in de invoering van een boordcomputer/taximeter voor 19 september 2008. Omdat er onvoldoende verschillende boordcomputers/taximeters op de Vlaamse markt aangeboden werden heeft de Vlaamse Regering beslist om de overgangstermijn voor de invoering van de toestellen te verlengen met 1 jaar (tot september 2009). Dit besluit werd gepubliceerd op 25 augustus 2008.

Decreet op de aanvullende reglementen

Sinds 1 januari 2008 berust het toezicht op de aanvullende reglementen bij de Vlaamse overheid. Aanvullende reglementen op gemeente- en provinciewegen kunnen na overmaking ter kennisgeving in werking treden. Het decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer van 16 mei 2008 is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 10 juni 2008. Het decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer zal in werking kunnen treden na afkondiging van het uitvoeringsbesluit.

Decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

De strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werd in uitvoering van het decreet van 7 juli 2006 plechtig geïnstalleerd op 18 september 2007. Ondertussen werden, zoals decretaal voorzien, twee permanente werkcommissies opgericht, respectievelijk de MORA-commissie goederenvervoer en de MORA-commissie personenvervoer. Tijdens zijn eerste werkingsjaar heeft de MORA zes adviezen en één aanbeveling overgemaakt aan de Vlaamse Regering.

Het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten

Het mobiliteitsverenigingsdecreet, dat voorziet in een basissubsidie van de erkende verenigingen en tegelijk de mogelijkheid geeft om duurzame mobiliteitsprojecten te financieren, bleef in 2008 van kracht. De erkende mobiliteitsverenigingen hadden ook in 2008 recht op hun basissubsidie en op basis van de ingediende projectvoorstellen werden in 2008 opnieuw een aantal mobiliteitsprojecten gefinancierd.

Decreet basismobiliteit

De missing links na de implementatie van basismobiliteit worden sinds 2007 verder weggewerkt met netmanagement.

BIJLAGE 4: EEN OVERZICHT VAN DE GEPLANDE NIEUWE REGELGEVING OF AANPASSINGEN

Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Inzake het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, stel ik de volgende wijzigingen voor:

- Het niet-commercieel personenvervoer, dat aan kostprijs rijdt, uitsluiten van de vergunningsplicht (zoals mindermobielencentrales, Diensten Aangepast Vervoer, sociaal vervoer dat aangeboden door OCMW's, e.d.)
- Het niet-dringend zittend ziekenvervoer uitsluiten van de vergunningsplicht.
- De politierechtbanken bevoegd maken in plaats van de correctionele rechtbanken.
- De inbeslagneming van de voertuigen terug opnemen.
- Het belastingstelsel vereenvoudigen en harmoniseren.
- Het aanpassen van het tariefstelsel ten gevolge van de omzetting naar Belgisch recht van de Europese richtlijn inzake meetinstrumenten.

Deze wijzigingen zullen, na publicatie in het Belgische Staatsblad, verwerkt worden in het taxibesluit.

Mobiliteitsdecreet

Op basis van de krachtlijnen omschreven in de Beleidsnota Mobiliteit en de Beleidsbrieven Mobiliteit, werd het proces opgestart om te komen tot een mobiliteitsdecreet. Het doel van dit decreet is ten eerste het omschrijven van de missie, doelstellingen en principes van het mobiliteitsbeleid, ten tweede het voorzien van een coherente vorm van beleidsplanning en ten derde het invoeren van een instrument om mobiliteitseffecten van initiatieven op voorhand te kunnen inschatten.

Op 5 februari 2008 werd een greenpaper overgemaakt aan de MORA, die haar advies op 19 maart 2008 haar advies heeft. Daarnaast is parallel een ambtelijke werkgroep georganiseerd met vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen mobiliteit en openbare werken, ruimtelijke ordening en milieu. Op basis van het MORA advies en het advies van de ambtelijke werkgroep is een coherent voorstel van voorontwerp van het decreet tot stand gekomen. Het voorontwerp Mobiliteitsdecreet werd na goedkeuring door de Vlaamse Regering op 3 oktober 2008 voorgelegd aan de bevoegde adviesinstanties.

Na ontvangst van de adviezen zal het - na eventuele aanpassingen - ontwerp decreet door de Vlaamse Regering voorgelegd worden aan het Vlaamse Parlement.

Het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten

In 2008 werd gewerkt aan de aanpassing van het huidige decreet om het decreet inhoudelijk beter bij het beleid te doen aansluiten en ook om een efficiëntere manier van werken te implementeren voor het toekennen van de subsidies. Het aangepaste decreet wordt nog in 2008 voorgelegd aan het Vlaamse Parlement. Na goedkeuring zal een uitvoeringsbesluit worden opgemaakt.