

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



Zitting 2005-2006

27 oktober 2005

**BELEIDSBRIEF**

**Mobiliteit**

**Beleidsprioriteiten 2005-2006**

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

## INHOUD

	Blz.
BELEIDSBRIEF MOBILITEIT 2005 - 2006.....	7
INLEIDING .....	7
I. EEN OVERZICHT VAN DE REALISATIES TIJDENS HET LOPENDE BEGROTINGS- JAAR, EN DE WIJZE WAAROP DE REGERING GEVOLG HEEFT GEGEVEN AAN HET REGEERAKKOORD EN DE BELEIDSNOTA'S, RESOLUTIES EN MOTIES DIE DOOR HET PARLEMENT AANGENOMEN ZIJN .....	8
HOOFDSTUK 1 IEDEREEN MOBIEL.....	8
1.1.Basismobiliteit zorgt voor basisaanbod.....	8
1.2.Groter vervoersaanbod voor leerlingen .....	10
1.3.Een toegankelijk openbaar vervoer .....	10
1.4.Ook in 2004 en 2005 waren er belangrijke investeringen in openbaar vervoer .....	11
1.5.Weken van vervoering en weken van de Zachte Weggebruiker.....	12
HOOFDSTUK 2 VERKEERSVEILIGHEID EN VERKEERSLEEFBAARHEID.....	13
2.1.Infrastructuur .....	13
2.2.Educatie en sensibilisatie .....	14
2.3.Technologie .....	17
2.4.Onderzoek.....	17
HOOFDSTUK 3 DE BEREIKBAARHEID.....	17
3.1. Infrastructuur en openbaar vervoer.....	19
3.2 Vlotter verkeer .....	21
HOOFDSTUK 4 IMPACT OP MILIEU EN NATUUR.....	22
4.1.Alternatieve brandstoffen bij De Lijn.....	22
4.2.Milieuvriendelijke technologie.....	22
4.3.Relatie snelheden milieu .....	23
4.4.Werken aan de modal shift .....	24
HOOFDSTUK 5 BELEIDSKADER .....	26
5.1.Evaluatie mobiliteitsconvenant.....	26
5.2.Eurovignet.....	27
5.3.Wegenvignet .....	27
5.4.Het subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten .....	28
II. EEN VOORUITZICHT OP DE INVULLING VAN DE BELEIDSNOTA TIJDENS HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR.....	29
HOOFDSTUK 1 IEDEREEN MOBIELER .....	29
1.1.Basismobiliteit .....	29
1.2.Vervoersaanbod voor leerlingen .....	29

1.3.Een toegankelijk openbaar vervoer .....	30
1.4.Investeringen in openbaar vervoer.....	30
1.5.Weken van vervoering en weken van de Zachte Weggebruiker.....	31
<b>HOOFDSTUK 2 VEILIGER VERKEER.....</b>	<b>32</b>
2.1.Infrastructuur .....	32
2.2.Educatie en sensibilisering.....	32
2.3.Technologie.....	34
2.4.Onderzoek.....	35
<b>HOOFDSTUK 3 BEREIKBAARHEID GARANDEREN .....</b>	<b>36</b>
3.1.Infrastructuur .....	36
3.2.Vlotter verkeer .....	37
<b>HOOFDSTUK 4 IMPACT OP MILIEU EN NATUUR VERMINDEREN.....</b>	<b>38</b>
4.1.Alternatieve brandstoffen bij De Lijn.....	38
4.2.Milieuvriendelijke technologie.....	38
4.3.Relatie snelheden milieu .....	38
4.4.Werken aan de modal shift .....	38
<b>HOOFDSTUK 5 BELEIDSKADER .....</b>	<b>41</b>
5.1.Juridisch statuut voor het mobiliteitsbeleid .....	41
5.2.Evaluatie convenanten .....	41
5.3.Wegenvignet .....	42
5.4.Mora op Vlaams niveau .....	42
5.5.Subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten.....	42

---





## **Beleidsbrief 2005-2006**

# **MOBILITEIT**

Kathleen Van Brempt,

Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

## **Beleidsbrief Mobiliteit 2005 - 2006**

Uitvoering gevend aan de bepalingen van het reglement van het Vlaams Parlement (artikel 74) en aan de beslissing van de V.R. op 24 juli 2001, omvat de beleidsbrief volgende onderdelen:

### Inleiding

1. Een overzicht van de realisaties tijdens het lopende begrotingsjaar, en de wijze waarop de regering gevolg heeft gegeven aan het regeerakkoord en de beleidsnota's, resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn.
2. Een vooruitzicht op de invulling van de beleidsnota tijdens het volgende begrotingsjaar.

Bijlage: Visietekst Openbaar vervoer

## Inleiding

Indien de trend in de evolutie van de personenmobiliteit zich verder zet, kunnen we, op basis van modelsimulaties, verwachten dat het totale aantal verplaatsingen tegen 2010 met 9% toeneemt. Veel toekomstige ontwikkelingen zoals de toename van de bevolking, de individualisering, de toegenomen vitaliteit en mobiliteit van ouderen, het stijgende autobezit, de flexibilisering van de arbeid drijven de mobiliteitontwikkeling immers aan. De verdeling over de verschillende vervoerswijzen ondergaat nauwelijks enige wijziging. Ongeveer 70% van de personenverplaatsingen gebeurt met de wagen. Het openbaar vervoer stijgt met 1% (wordt 16%) terwijl het aandeel van de fiets daalt (wordt 14%). Bij een verdere daling van de bezettingsgraad van de voertuigen (van gemiddeld 1,3 naar 1,2), neemt het totale aantal auto's op het wegennet toe met 19%.

Ook de trendprognoses voor het goederenvervoer voorzien voor de periode 1998-2010 een toename met 35% van het aantal tonkilometer.

De verwachte toename van de mobiliteit, zowel in het personen- als in het goederenvervoer, maakt de kloof, tussen de mobiliteitsvraag en de aangeboden verkeers- en vervoerscapaciteit steeds groter.

De verwachte mobiliteitstoename zal de congestie van het wegverkeer in de omgeving van de grootstedelijke gebieden (vooral Antwerpen en Brussel) doen toenemen en zal de gemiddelde reistijd met de auto in de periode 1998-2010 met 27% verhogen.

Als we met het mobiliteitsbeleid onze eindbestemming willen bereiken, zullen we verder moeten gaan volgens de krachtlijnen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. We willen deze eindbestemming bereiken door ons gelijktijdig te bewegen op 5 sporen. Via het eerste spoor richten we onze aandacht op het recht op mobiliteit voor iedereen. Dat recht moet verder hardgemaakt worden. Het tweede spoor is dat van de verkeersveiligheid: we willen ons inspannen voor een verkeersveilig Vlaanderen. Het derde spoor is dat van de bereikbaarheid. Het sociale en economische leven moet vlot bereikbaar zijn. Leefbaarheid is het vierde spoor. Nieuwe ontwikkelingen en inplantingen op het vlak van mobiliteit moeten op maat zijn van hun omgeving zodat ze de leefbaarheid van die omgeving zo min mogelijk aantasten. Het laatste spoor houdt halt bij de milieuaspecten. De tol die het milieu en de natuur betalen ligt te hoog.

## **I. Een overzicht van de realisaties tijdens het lopende begrotingsjaar, en de wijze waarop de regering gevolg heeft gegeven aan het regeerakkoord en de beleidsnota's, resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn.**

### **Hoofdstuk 1 IEDEREEN MOBIEL**

De mogelijkheid om je te verplaatsen is een noodzakelijke voorwaarde om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Verplaatsingen doen de economie en het sociale leven draaien. Wie in de huidige samenleving niet beweegt, staat stil en raakt achterop. Het uitgangspunt is dat iedereen moet kunnen deelnemen aan de samenleving. Op basis daarvan heeft iedereen recht op mobiliteit. Het bevorderen van collectief vervoer en het stimuleren van andere vormen van duurzame mobiliteit moeten iedereen in staat stellen zich te verplaatsen.

#### **1.1 Basismobiliteit zorgt voor basisaanbod**

Mensen hebben recht op mobiliteit. Want zonder mobiliteit zijn we aan huis gekluisterd. Zonder mobiliteit is het moeilijk werken, school lopen, reizen, bezoeken brengen, leven.

Het openbaar vervoer vervult een belangrijke rol in de mobiliteit van mensen. Voor sommigen is openbaar vervoer het enige vervoermiddel waarmee ze zich kunnen verplaatsen over lange afstanden. Voor anderen is het een mooi alternatief voor de auto waarvoor men geen parkeerplaats vindt.

Elke inwoner van het woongebied heeft in elk geval recht op een basisaanbod aan openbaar vervoer. Namelijk, dat er een halte is op maximum 750 meter van de voordeur (in stedelijke gebieden zelfs op maximum 500 meter) en dat er op geregelde tijdstippen een bus of tram aan die halte passeert. Dat basisaanbod is bepaald in het decreet basismobiliteit.

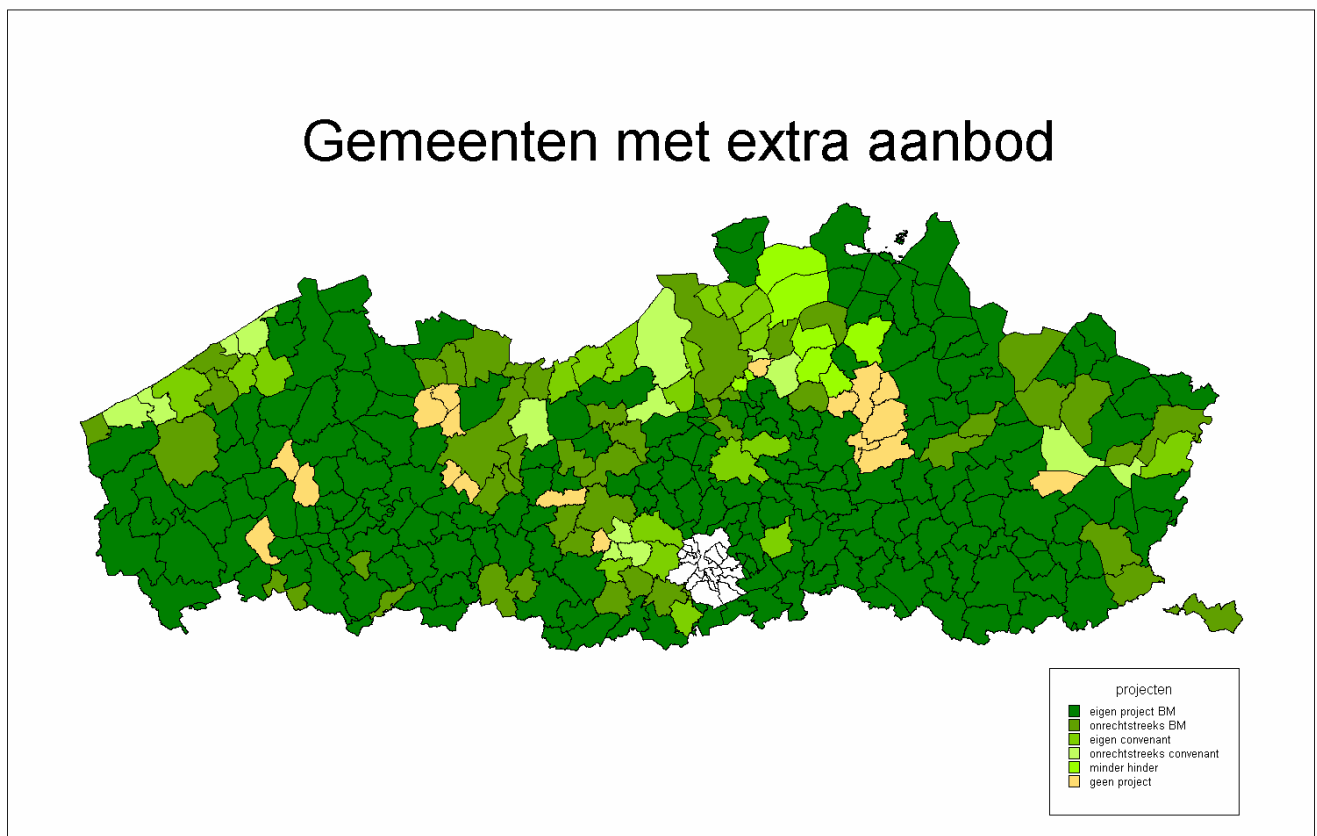
Vandaag profiteren 4 op 5 Vlamingen van dat basisaanbod. Dat is het resultaat van de inspanningen van de afgelopen jaren om telkens die gemeenten die het laagste aanbod hadden aan openbaar vervoer, eerst te bedienen.

Deze aanpak levert duidelijk zijn vruchten af :



- het aantal Vlamingen met basismobiliteit steeg van 50% naar 80% in de periode 2000-2005
- het aantal woongebieden zonder of met heel weinig openbaar vervoer is sterk verminderd
- de grootste verschillen in aanbodsniveau tussen de gebieden onderling zijn verdwenen
- alle centrumsteden in Vlaanderen hebben nu een volwaardig stadsnet met hoge bediening in het stadscentrum en de onmiddellijke omgeving
- meer dan 100 belbussen leveren vraagafhankelijk vervoer in de gebieden waar de vraag te laag is voor een vaste bediening

Op volgende kaart is te zien welke gemeenten in Vlaanderen de afgelopen 8 jaar extra aanbod aan openbaar vervoer hebben gekregen.



In 2005 werd er door De Lijn verder werk gemaakt van het invoeren van basismobiliteit. Projecten werden opgestart in Harelbeke-Kuurne, Lier-Duffel,

regio Turnhout, Zuiden van Antwerpen (Niel-Hemiksem-Boom-Schelle-Aartselaar), regio Londerzeel, Leuven, Kampenhout-Haacht.

In de motie van 16 december 2004 over de beleidsnota Mobiliteit 2004-2009 werd gevraagd meer aandacht te besteden aan de specifieke mobiliteitsproblemen van de landelijke gebieden en het openbaar vervoer verder te reorganiseren op basis van het decreet basismobiliteit, waarbij de doelstellingen van dit decreet op de meest efficiënte manier moeten worden gerealiseerd.

De verdere invulling van basismobiliteit geeft gevolg aan deze motie. De efficiënte inzet van middelen wordt trouwens gerealiseerd door toepassing van een 10-puntenplan, dat zowel voor de bestaande als voor de nieuwe projecten efficiëntieverhogende maatregelen bevat. Het plan wordt sinds 1 mei 2005 toegepast.

## **1.2 Groter vervoersaanbod voor leerlingen**

Wat het woon-schoolvervoer betreft werd er tijdens het voorbije jaar gewerkt aan de voorbereiding en invoering (vanaf 1 september 2005) van de 3/2 maatregel, ons opgelegd door Europese wetgeving.

De Taskforce Stop (Stappen Trappen Openbaar vervoer – privé-vervoer) werd geïnstalleerd op 29 januari 2005. De opdracht toevertrouwd aan de leden van de Taskforce is 3-ledig:

- voor het basisonderwijs: de organisatie van (gratis) leerlingenvervoer voor -12-jarigen volgens de STOP-principes in samenwerking met de lokale besturen en scholen.
- voor het buitengewoon onderwijs: een grondige doorlichting van de huidige en verouderde regelgeving om te komen tot een herziene, actuele, transparante en eenduidige regelgeving.
- voor het secundair onderwijs: in het kader van het netmanagement verder uitbouwen van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

Zoals de voorbije jaren, werd er ook in 2004 en 2005 een Buzzy campagne gevoerd om de mogelijkheden en voordelen van de goedkope Buzzy Pazz zo ruim mogelijk bekend te maken.

## **1.3 Een toegankelijk openbaar vervoer**

Toegankelijkheid is belangrijk op de weg naar de halte, aan de halte zelf en op het voertuig. De Lijn blijft zich inspannen in samenwerking met het toegankelijkheidsbureau om haar voertuigen en haar haltes toegankelijk te maken.

Sinds een aantal jaren koopt De Lijn alleen nog lage vloer voertuigen aan. Van jaar tot jaar verhoogt daardoor het aantal toegankelijke voertuigen. Om efficiëntieredenen kunnen de oudste (minder toegankelijke) bussen en trams echter nog niet onmiddellijk aan de kant blijven. Momenteel zijn ongeveer 50% van de eigen voertuigen van De Lijn en 40% van de voertuigen van de exploitanten volledig toegankelijk.

Daarnaast maakt De Lijn de haltes beter toegankelijk, in eerste instantie de haltes in de steden en de andere haltes waar vaak rolstoelgebruikers komen. Zo werden de Antwerpse premetrostations Meir en Sport in 2005 100% toegankelijk gemaakt.

De Lijn werkt ook verder aan de toegankelijkheid van de stadsnetten en schakelt hiervoor de belbuscentrales in om voor iedere rolstoelgebruiker een toegankelijke rit te garanderen. Vandaag is dit systeem operationeel in 8 steden, nl. in Diest, Genk, Hasselt, Knokke-Heist, Sint-Truiden, Tongeren, Turnhout en Wetteren.

Tenslotte is er ook een taak weggelegd voor de chauffeurs om de rolstoelgebruikers te helpen bij het in- en uitstappen.

#### **1.4 Ook in 2004 en 2005 waren er belangrijke investeringen in openbaar vervoer**

De belangrijkste investeringsprojecten van De Lijn (exclusief Masterplan Antwerpen) waren:

- Stelplaatsen: De Lijn investeerde in de nieuwe en bestaande stelplaatsen van Tongeren, Winterslag, Dilbeek, Overijse, Aalst, Gent en Brugge
- Onderhouds- en vernieuwingswerken aan het tramnet in Antwerpen, Gent en aan de kust
- Uitbreiding van het tramnet te Gent naar Flanders Expo
- De stationsomgevingen van Neerpelt en Sint-Niklaas
- De hoofdhalttes in Kampenhout en Keerbergen
- De mobiele installaties voor verkeerslichtenbeïnvloeding
- Doorstromingsprojecten (vrije tram- en busbanen) in Middelkerke, Oostende, Gent, Antwerpen, Mortsel, Hasselt en diverse assen in Vlaams-Brabant
- Aankoop nieuwe bussen en trams
- Plaatsing roetfilters op bestaande bussen
- Milieu-investeringen in de stelplaatsen van Kalken en Dilbeek
- Toegankelijkheidsprojecten in 2 premetrostations te Antwerpen
- Informatievoorzieningen en onthaalinfrastructuur aan hoofdhalttes (Antwerpen, Sint-Niklaas, Aalst...)

### **1.5 Weken van vervoering en weken van de Zachte Weggebruiker**

Jaarlijks organiseert de vzw Komimo twee grote sensibiliserende campagnes. In mei vindt de 'Week van de Zachte Weggebruiker' plaats en in september de 'Week van Vervoering'. Deze initiatieven willen het gebruik van alternatief en gemeenschappelijk vervoer aanmoedigen.

Tijdens de week van Vervoering 2005 werd opnieuw aangesloten bij de Europese dag 'Zonder auto Mobiel in de Stad'. De Week van de Zachte Weggebruiker 2005 was aan haar 10de editie toe en stond in het teken van het thema: 'Slim mobiel'. De draagkracht van heel wat campagnes en projecten die in het kader van de weken worden opgezet is aanzienlijk. 'Met Belgerinkel naar de Winkel', 'Veilig en Milieuvriendelijk naar School', 'Erewimpel voor de meest Voetgangersvriendelijke gemeente', 'Fietsen naar Kyoto', enz....

De 10de week werd bekroond met een rondetafelconferentie in het Vlaams Parlement.

## Hoofdstuk 2 VERKEERSVEILIGHEID EN VERKEERSLEEFBAARHEID

Verkeersveiligheid en –leefbaarheid zijn thema's die niemand koud laten. De bezorgdheid over zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid leeft. De laatste 10 jaar heeft het verkeersveiligheidsbeleid al vruchten afgeworpen. Toch moet er onverminderd aandacht blijven uitgaan naar verkeersveiligheid. De verbetering van de verkeersveiligheid heeft daarom een essentiële plaats in het Vlaams mobiliteitsbeleid.

### 2.1 Infrastructuur

#### Programma gevaarlijke punten

Dit programma voor verkeersveiligheid kadert in het voornemen van de Vlaamse Regering om tegen 2010 het aantal verkeersslachtoffers met de helft te doen dalen en wordt samen met de Vlaamse minister van openbare werken uitgevoerd. Jaarlijks wordt hiervoor 100 miljoen Euro ter beschikking gesteld.

#### **Handhaving**

In de voorbije jaren ging veel aandacht naar handhaving. Zo werden enkele honderden onbemande camera's geplaatst om op te treden tegen roodrijders en snelheidsovertreders. Het programma van installatie van roodlicht- en snelheidscamera's wordt in 2005 verder gezet. Zowel op het vast investeringsbudget van de administratie als op het extra gecreëerde artikel voor de beveiliging van schoolomgevingen worden inspanningen geleverd. De eigenlijke implementatie van de camera's behoort tot de bevoegdheid van de Vlaamse minister van openbare werken.

#### Schoolomgeving

Met de beschikbare middelen werden tot op heden ook projecten voor de herinrichting en de beveiliging van schoolomgevingen gesubsidieerd. Deze doelstelling kreeg in 2005 extra aandacht omwille van de verplichting tot invoering van een zone 30 in elke schoolomgeving langs gewestwegen. Hiervoor werd een bedrag van 13,8 miljoen EURO gereserveerd. Dit budget wordt gebruikt om de dynamische en de vaste snelheidsborden te plaatsen. Daarnaast is er ook een deel voorzien om een aantal schoolomgevingen, extra te beveiligen met snelheidscamera's.

Sinds 1 september bakenen de vaste of dynamische borden de zone 30 in schoolomgevingen af. De campagne '30. De max' werd gevoerd n.a.v. het begin van het schooljaar.

#### Aanleg veilige fietsinfrastructuur

De inhaaloperatie voor de aanleg van veilige fietspaden die onderdeel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk wordt verder

gezet, zodat op middellange termijn langs of nabij elke Vlaamse gewestweg veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn.

Het huidige investeringsritme om fietspaden aan te leggen wordt gecontinueerd. De gemeenten hebben nog steeds de mogelijkheid om zelf fietspaden aan te leggen op de gewestweg. Hierdoor wordt door de gemeenten mede verder gewerkt aan de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

## 2.2 Educatie en sensibilisatie

Uit alle onderzoeken blijkt het gedrag de belangrijkste oorzaak van ongevallen te zijn. Het is dus noodzakelijk om op alle mogelijke manieren te investeren in educatie en sensibilisatie.

Om de educatie en sensibilisatie op maat aan te reiken, werken we vanuit een doelgroepenbenadering.

**Kinderen** kunnen we het beste benaderen vanuit het onderwijs. Verkeers- en mobiliteitseducatie begint daarom al op kleuterleeftijd. Voor het kleuteronderwijs heeft de VSV een uitgebreid educatief aanbod gegroepeerd in de brochure 'Op twee, drie of vier wielen'. Het aanleren van wandelvaardigheden (onder begeleiding) en het oefenen op het eerste fietsje staan centraal.

In het lager onderwijs worden de voetgangersvaardigheden verder uitgediept en worden fietsvaardigheden aangeleerd en geoefend. Bovendien mogen de vaardigheden van de autopassagier en van een gebruiker van het openbaar vervoer niet uit het oog worden verloren. Tien educatieve uitgaven van de VSV geven voldoende stof aan het lager onderwijs om kwaliteitsvolle verkeers- en mobiliteitseducatie te kunnen realiseren. Daarnaast kunnen de scholen beroep doen op de mobibuzz. Deze bus is een rijdende tentoonstelling over mobiliteit die gemeenten kunnen aanvragen. Het project dient om leerlingen van de derde graad basisonderwijs te laten nadenken over de huidige mobiliteitsproblematiek en hen vaardigheden aan te reiken die ertoe bijdragen dat ze zich op een duurzame wijze verplaatsen. Promotie van het openbaar vervoer staat hierbij centraal.

Aanvullend op het verkeerseducatief aanbod dat reeds bestaat voor het lager onderwijs werden een aantal pilootprojecten uitgewerkt die zich richten tot leerlingen uit het secundair onderwijs. **Jongeren** zijn immers een kwetsbare groep in het verkeer die speciale aandacht verdient. Zo werd zowel voor het schooljaar 2004-2005 als voor het schooljaar 2005-2006 voorzien in een opleidingsmodule voor jonge bromfietzers en werd in samenwerking met het Educatief Theater Antwerpen een theatervoorstelling "Wolken en een beetje regen" gerealiseerd die jongeren laat nadenken over verkeersveiligheid. Daarnaast heeft de VSV in 2004-2005 verschillende uitgaven gerealiseerd om de leemten op verkeerseducatief vlak in te vullen.

De veiligheid van jongeren reikt verder dan de schoolomgeving. Om jongeren hiervan bewust te maken maar ook om ervoor te zorgen dat er effectief werk wordt gemaakt van verkeersveiligheid naar en rond het jeugdlokaal werd een brochure uitgewerkt waarin verschillende mogelijkheden worden aangereikt om te komen tot een veiliger straatbeeld. In samenwerking met jeugdorganisaties en jeugddiensten werden onder de noemer “Cool maar niet stoer” een aantal pilootprojecten uitgewerkt om jongeren zelf te laten nadenken over verkeersveiligheid.

Om de doelgroepen kinderen en jongeren te bereiken is het noodzakelijk een **groep van intermediairen** actief te betrekken bij educatie en sensibilisatie. De VSV doet dit via de nieuwsbrief Ringeling over verkeer- en mobiliteitseducatie. Deze verschijnt vijfmaal per jaar en wordt naar alle Vlaamse basisscholen, gemeenten, steden, politiezones, verkeersparken en andere geïnteresseerden gestuurd. Verder biedt de VSV tal van begeleidingen en navormingen aan. Deze worden gegeven volgens het principe ‘Teach the teacher’ en zijn dus bedoeld voor groepen van leerkrachten, ouders, directie...:

- Opstart fietspooling,
- Opstellen schoolvervoerplannen,
- Organiseren van sensibiliserende acties, verkeersdag- of week,
- Aanpak praktijkgerichte verkeers- en mobiliteitseducatie.

Naast de kinderen en jongeren zijn ook de **motorrijders** een doelgroep die slecht scoort in de verkeersveiligheidscijfers. De gemotoriseerde tweewieler behoort, statistisch gezien, tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers in Vlaanderen niet alleen vanwege hun aandeel in het totaal aantal ongevallen met doden of gewonden maar ook vanwege het hoge risico op een ernstig letsel. Om doelgerichte maatregelen te kunnen uitwerken die de veiligheid van de motorrijders en bromfietzers verhogen is het belangrijk te weten wie deze gemotoriseerde tweewielers zijn, waar, wanneer en waarom zij de motor of de bromfiets gebruiken en over welke rijvaardigheid zij beschikken. Daarom werd een onderzoek opgestart om het profiel van de motorrijder in Vlaanderen te bepalen. Bijkomend voorziet sinds enkele jaren het Vlaamse Gewest de mogelijkheid voor zo'n 1000 motorrijders om hun rijvaardigheid te laten testen door bekwame rij-instructeurs. De bedoeling hierbij is om motorrijders zichzelf in vraag te laten stellen onder het motto ‘rij ik zo goed als ik zelf denk’. Handigheid, discipline, reactie, evenwicht en inzicht in de verschillende situaties komen bij de screenings in ruime mate aan bod. Op die manier kunnen individuele fouten vastgesteld, toegelicht en meestal ook opgelost worden. De resultaten van het eerste onderzoek waren verbijsterend. Slechts 2/3 van de deelnemers slaagden in de test.

Een zeer kwetsbare groep op de weg zijn **senioren** (60-plussers). Ze zijn betrokken in één vijfde van alle dodelijke ongevallen. Ze lopen vooral het risico om als voetganger of fietser betrokken te raken bij een zwaar ongeval. En als ze erbij betrokken raken, is er een grote kans dat ze het niet overleven. Eén derde (33%) van het aantal doden en ernstig gewonden bij voetgangers zijn senioren. Bovendien zijn ze bijzonder kwetsbaar: ze vormen bijna de helft (49%) van het totaal aantal dode voetgangers. Bij de fietsers zien we

hetzelfde beeld terugkomen. Senioren vormen 31% van het aantal dode en ernstig gewonde fietsers. Maar wederom zijn ze zeer kwetsbaar: ze vormen 40% van het aantal dode fietsers.

Senioren vormen in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid een belangrijke doelgroep waarvoor de komende jaren specifieke projecten zullen worden opgezet.

Een andere doelgroep is de **vrachtwagenchauffeurs**. De aankoop van 4 vrachtwagensimulatoren samen met de Vlaams minister van werk en het sociaal fonds voor goederenvervoer over de weg, vult hiaten in de opleiding tot vrachtwagenchauffeur in. Via deze simulator kunnen competenties aangeleerd worden die omwille van veiligheidsredenen en klimatologische omstandigheden niet op de openbare weg kunnen ingeoeffend worden. Ook een aantal basiscompetenties worden via de simulator aangeleerd (bv. correct remmen, spiegels gebruiken tijdens het remmen...).

Daarnaast zijn samen met de sector 2 tools ontwikkeld. De eerste is een tool voor self assessment. Het doel van deze self assessment is de bedrijven een tool aanbieden waarbij ze zelf kunnen nagaan hoe ze zich situeren ten aanzien van de goede praktijk op het vlak van een 'ongevalvrij cultuurbeleid' en in welke mate er verbeteringen kunnen aangebracht worden. Tevens zullen zij kunnen nagaan in hoeverre hun management gericht is op het nastreven van verbeteringen van de milieunormen en beperkingen van uitstoot van gassen. De tweede tool is gericht op de screening van vrachtwagenchauffeurs. Deze tool bestaat uit een test via het internet met algemene vragen in verband met het profiel van de chauffeur en vragen in verband met de instelling, gedrag, kennis en herkennen van gevaren en zuinig zijgedrag. Het doel van deze tool is om de chauffeurs te testen bij de aanwerving en na een ongeval, in ieder geval minstens éénmaal per jaar. Door de test krijgt de chauffeur zelf meer inzicht in defensief en zuinig rijden en beseft hij het belang dat er aan gehecht wordt in het bedrijf.

Tot dusver ging de aandacht uit naar de proactieve aanpak: hoe een ongeval vermijden. Evenveel aandacht moet er uitgaan naar de periode na het ongeval. **Verkeersslachtoffers** krijgen ook hun plaats binnen het educatie en sensibilisatiedomein. In samenwerking met Zebra werd de Emobiël uitgewerkt. Deze Emobiël is een kleurrijke trolley, waarin leerkrachten van het lager onderwijs achtergrondinformatie, praktische tips en werkinstrumenten vinden om leerlingen op te vangen die betrokken raken bij een verkeersongeval, hetzij als slachtoffer, hetzij als getuige, hetzij onrechtstreeks omdat iemand uit hun omgeving is gewond of gedood. Samen met de provincie Limburg werd het pilootproject "Verkeersgetuigen" uitgewerkt. Door verkeersslachtoffers op scholen te laten getuigen over de mogelijke gevolgen van onveilig gedrag wil dit project jongeren aanzetten tot een veiliger verkeersgedrag.



## ISA

Sinds september 2002 werkt de Vlaamse overheid aan een proefproject rond telematicatoepassingen in de wagen. ISA (intelligente snelheidsaanpassing) attendeert de bestuurder op de geldende snelheidsreglementering. Bij een snelheidsovertreding hoort de chauffeur een waarschuwingssignaal.

Bij een veertigtal bestuurders, wiens wagen uitgerust was met een ISA-telematicaplatform werden de snelheid, het aantal snelheidsovertredingen en de duur van die overtredingen nagegaan. Het vorig jaar afgerond onderzoek toonde aan dat chauffeurs met ISA minder snel reden en minder snelheidsovertredingen beginnen. Bij kleine, wellicht onopzettelijke overtredingen pasten ze hun snelheid sneller aan. Bovendien hadden ze het gevoel dat ze hun eigen verkeersgedrag beter onder controle hadden.

## Ongevallen-gis

Het ongevallen-gis is een geografische databank waarin alle ongevallen met gekwetsten op de gewest- en provinciewegen exact gelokaliseerd zijn. Deze informatie is van belang om op een correcte manier over nauwkeurige basisgegevens te beschikken ten behoeve van een objectieve behoefte-analyse m.b.t. het investeringsprogramma van AWV, meer specifiek voor het programma “zwarte punten”.

Een knelpunt is dat er een grote vertraging is opgetreden bij het samenbrengen en publiceren van de ongevalgegevens bij het NIS. De concrete gegevens voor 2003 zijn bijvoorbeeld nog niet ter beschikking gesteld. Zowel de accuraatheid van de NIS-gegevens als de laattijdigheid ervan worden als een probleem ervaren door het Vlaams Gewest. Voorstellen werden geformuleerd om de bevoegdheid inzake het verzamelen van de ongevalgegevens over te hevelen naar de gewesten.

## **2.4 Onderzoek**

Het Steunpunt Verkeersveiligheid werd in 2001 opgericht door de Vlaamse overheid om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verbeteren door middel van beleidsrelevant wetenschappelijk onderzoek. De best presterende landen op vlak van verkeersveiligheid hebben een decennialange traditie in wetenschappelijk onderzoek, maar in Vlaanderen is het Steunpunt het eerste multidisciplinaire initiatief van dergelijke omvang. Het Steunpunt telt 14 onderzoekers die tevens verbonden zijn aan onderzoeksgroepen van de partnerinstellingen: de Universiteit Hasselt (coördinator), de Provinciale Hogeschool Limburg, de Vrije Universiteit Brussel en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek.

Het valoriseren van de verschillende projecten gebeurt door het publiceren van onderzoeksrapporten, het schrijven van artikels in vaktijdschriften en het leveren van bijdragen op conferenties en studiedagen.

Sinds 2002 wordt er elk jaar een Vlaams Congres Verkeersveiligheid georganiseerd waarop de belangrijke onderzoekstopics worden toegelicht.

In de periode 2004-2005 werden een 25-tal steunpuntrapporten afgewerkt en gepubliceerd. Het betreft hier bijvoorbeeld rapporten m.b.t.:

- De ontwikkeling van verkeersongevallen in het woon-werk, zakelijk en beroepsverkeer;
- Richtlijnen en aanbevelingen voor de behandeling van onveiligheid binnen effectrapportage
- Effectiviteit van onbemande camera's. Een case-study uit het stadsgewest Antwerpen.
- Ranken en selecteren van gevaarlijke locaties: verbeteren voor het aantal passagiers en Bayesianse rankings plots.
- Rechtseconomische theorie van verkeersaansprakelijkheid en regulering.
- ....

Studies die in de loop van 2005 gepubliceerd of afgerond zijn, hebben o.a. betrekking op risicoanalyses van autosnelwegen, veiligheidsverhogende voertuigtechnologie voor gemotoriseerde tweewielers, systemen ter verbetering van het zicht van de bestuurder, verkeersveiligheidseffecten van ronde punten, effecten van vangrails op autosnelwegen...

## Hoofdstuk 3 DE BEREIKBAARHEID

Met bereikbaarheid bedoelen we het gemak (uitgedrukt in tijd of geld) waarmee men de ruimtelijke scheiding tussen mensen, activiteiten en bestemmingen kan overbruggen.

De bereikbaarheid op een selectieve manier vrijwaren is een ruime maatschappelijke uitdaging. Men kan ze niet verengen tot het oplossen van de fileproblematiek voor het wegverkeer. Het impliceert een maatschappelijke en kostenefficiënte afweging, zowel m.b.t. de gedifferentieerde uitbouw in tijd en ruimte van het multimodaal vervoerssysteem, als met betrekking tot het al dan niet aansturen van maatschappelijke processen (bv. schaalvergroting versus ruimtelijke nabijheid, concentratie versus spreiding, ...).

### 3.1. Infrastructuur en openbaar vervoer

De grote beleidsopties voor de verbetering van de stedelijke bereikbaarheid zijn reeds genomen. Het Pegasusplan (Vlaamse ruit), START (Zaventem) en het Masterplan (Antwerpen) leveren het kader. Daarnaast zijn er specifieke plannen voor Limburg (Spartacus) en de kust.

#### Pegasusplan

Voor de Gentse regio voorziet het Pegasusplan voornamelijk in de verdere uitbouw van de tramlijnen met een hoge frequentie. Concreet betekent dit dat de tweede gordel rond Gent een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding krijgt met het centrum van de stad. Een dergelijke verbinding is tramlijn 1, die doorgetrokken is van het Sint-Pietersstation naar Flanders Expo. Voor de verlenging naar Zwijnaarde – Dorp werd in 2004 de technische studie aangevat.

#### START-project

De Vlaamse Regering lanceerde eind 2004 het START-project. Dat moet een toekomstvisie voor de luchthaven uittekenen en omvat enkele maatregelen om op korte termijn de bereikbaarheid van de regio te verhogen en het aantal bedrijventerreinen uit te breiden. Een werkgroep rond mobiliteit onderzoekt de ontsluiting van de luchthaven.

#### Masterplan

In het Masterplan Antwerpen werden belangrijke stappen gezet. De plan-MER werd afgerond en die bevestigde de meerwaarde van de multimodale aanpak. Meer zelfs, enkel de volledige uitvoering van het Masterplan - dat wil zeggen zowel de sluiting van de Ring met de Oosterweelverbinding, als de aanpassingswerken aan sluizen, de opwaardering van het Albertkanaal met verbreding en verhoging van bruggen, de tramverlengingen als de

inspanningen voor zwakke weggebruikers – garandeert volgens het MER een ontwarring van de mobiliteitsknoop in Antwerpen. Met de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 over het Masterplan Antwerpen werden de timing en de financiering van de uitvoering van alle projecten en de hoogte van de tol op de Oosterweelverbinding vastgelegd. Het GRUP voor de Oosterweelverbinding werd voorlopig vastgesteld door de regering en het bestek werd afgerond.

Vandaag zijn specifiek voor openbaar vervoer op het terrein de volgende projecten al in uitvoering:

- Leien 1<sup>ste</sup> fase (Bolivarplaats - Maria-Theresialei)
- Sint-Bernardsesteenweg 1<sup>ste</sup> fase (tot Schoonselhof)
- Mortsel-Boechout 1<sup>ste</sup> fase (tot Mortsel Gemeenteplein)
- Voorstudies, studies en ontwerpen van andere tramverlengingen

Het Minder Hinderaanbod in Antwerpen, dat gestart is als een tijdelijk alternatief voor de wegenwerken aan de Antwerpse Ring, is zo succesvol gebleken (een reizigerstoename van meer dan 20%) dat het merendeel van de minder hinderbussen en –trams structureel verlengd worden.

### Spartacusplan

Naast de verdere invoering van basismobiliteit in heel wat Vlaamse gemeenten zijn er ook specifieke plannen voor het verbeteren van de landelijke bereikbaarheid, nl. het Spartacusplan voor Limburg en de toekomstvisie voor de kusttram.

In het Spartacusplan werd, in overleg met de NMBS, een visie op lange termijn ontwikkeld op het toekomstige gewestelijke en regionale netwerk van openbaar vervoer in de provincie. In 2005 werd een stuurgroep opgericht voor de uitwerking van het Spartacusplan. Momenteel zit men in de onderzoeksfase. In het Limburgplan werd de as Hasselt-Maastricht als prioritaire as naar voor geschoven.

### Toekomstvisie kusttram

In 2005 werd er gestart met een toekomststudie over de kusttram. De studie bekijkt de mogelijkheden met de kusttram op middellange en lange termijn. In 2006 zou de studie klaar moeten zijn.

In de zomer van 2005 werden er ook voor het eerst 4 Antwerpse Hermelijntrams ingezet aan de kust om de capaciteitsproblemen op te vangen. In 2004 werden hiervoor testen uitgevoerd.

## 3.2 Vlotter verkeer

### Doorstroming

De reissnelheid van het openbaar vervoer kan vooral verbeteren door een vlotte doorstroming.

Met een betere doorstroming willen we:

- de klant een betere kwaliteit (reissnelheid) aanbieden
- de exploitatie van bussen en trams efficiënter maken op de plaatsen waar er nu tijd verloren wordt door het verkeer
- op die manier komt er ook geld vrij om extra bussen en trams te laten rijden

In mei 2005 werd er een Taskforce doorstroming in het leven geroepen op initiatief van de minister van openbare werken en de minister van mobiliteit. Deze Taskforce stuurt alle activiteiten in verband met doorstroming van het openbaar vervoer aan.

In september 2005 voerde De Lijn nieuwe doorstromingsmetingen uit. AWV vult deze metingen aan met verkeerstellingen. Samen met de reeds gekende knelpunten inzake doorstroming zullen hiermee de grootste prioriteiten voor de komende jaren gekend zijn. Die prioriteiten worden dan ook omgezet in concrete acties van AWV, AOSO en De Lijn.

## Hoofdstuk 4 IMPACT OP MILIEU EN NATUUR

Vanuit het mobiliteitsbeleid kunnen de negatieve effecten die mobiliteit op het milieu heeft of kan hebben, aangepakt worden. Zo'n aanpak maakt immers onlosmakelijk deel uit van duurzame mobiliteit. Het verkeersvolume (in termen van voertuigkilometers), de rijsnelheid als ook de voertuigtechniek zijn belangrijke aangrijpingspunten voor het terugdringen van de milieuschade.

### 4.1 Alternatieve brandstoffen bij De Lijn

Onder punt 6 van het voorstel van resolutie, aangenomen door in plenaire zitting van het Vlaams Parlement van 13 april 2005 ( stuk 174 (2004-2005) nr 7), betreffende de aanmoediging van de productie en het gebruik van biobrandstoffen uit teeltgewassen, vraagt het Parlement aan de regering om werk te maken van een voorbeeldfunctie voor de overheid, onder andere door het gebruik van biobrandstoffen voor bussen van de Lijn en wagens en machines van de Vlaamse administratie.

De ombouw van bussen van De Lijn (20 bussen in 2005) voor het gebruik van pure plantenolie en de keuze om – zodra deze op de markt beschikbaar is – de overige totaliteit van het wagenpark te laten rijden op een bijvoeging van diesel met veresterde biodiesel, geeft gevolg aan deze resolutie.

Het bevorderen van het openbaar vervoer is al een klimaatmaatregel op zich. Dat neemt niet weg dat er extra meerwaarde is, wanneer ook dat openbaar vervoer zelf werkt aan de reductie van broeikasgassen.

Om die reden werd in Hasselt een anderhalf jaar lang een proefbus, speciaal omgebouwd om te rijden op pure plantenolie, ingezet. Het proefproject werd met succes afgerond en heeft De Lijn gesterkt in de beslissing om in de komende jaren deze brandstof voor een gedeelte van de vloot te gaan aanwenden. Er werden immers geen bijzondere problemen vastgesteld en de bus heeft perfect gefunctioneerd in de gewone exploitatie.

Ook test De Lijn al enige tijd met veresterde biodiesel, onder meer in Leuven. De resultaten hiervan zijn eveneens bemoedigend zodat we kunnen concluderen dat De Lijn probleemloos zal kunnen inspelen op de nakende brede introductie van biobrandstoffen op de markt.

### 4.2 Milieuvriendelijke technologie

Milieuschade voorkomen kan op planniveau door mobiliteitsstromen op voorhand goed in te schatten. Maar ook zijn er belangrijke inspanningen mogelijk op het niveau van de voertuigen die de Vlaamse overheid zelf inzet. De Lijn speelt hierin een voortrekkersrol. Sinds jaren zijn haar voertuigen uitgerust met milieuvriendelijke technologie.

Zo wordt bij bestellingen van nieuwe bussen in 2005 nu al de euro 4-norm voorzien (door Europa slechts wettelijk verplicht vanaf oktober 2006). Oudere bussen, met hogere emissies van schadelijke stoffen, krijgen al enkele jaren roetfilters. In 2005 kwamen er daar weer eens 166 bij. Er liep daarnaast een proefproject in samenwerking met het VITO om een type van roetfilter te testen die meteen ook voor een betekenisvolle verlaging van de Nox-uitstoot zorgt door de techniek van ureuminspuiting.

Het afgelopen jaar kreeg ook het nieuwe concept stelplaats concreter vorm. Omwille van de milieuwetgeving worden heel wat stelplaatsen van De Lijn aangepast (Vlarem-Vlarebo-Vlarea). Op deze vernieuwde en nieuwe stelplaatsten wordt gekozen voor indamming van de geluidsoverlast, verzegeling van de ondergrond tegen doorsijpeling van milieuschadelijke vloeistoffen (oliën, zepen,...), de zuivering van waswater, gescheiden riolering, buffering van regenwater en een doorgedreven afvalstoffenbeleid.

### **4.3 Relatie snelheid en milieu**

Het verlagen van de snelheid van het verkeer heeft positieve milieueffecten: daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, minder geluidshinder, e.d. Een snelheidsverlaging verbetert niet alleen de verkeersleefbaarheid, maar draagt ook bij tot de verkeersveiligheid. In juni 2005 werd vanuit milieu- en verkeersveiligheidsoverwegingen de maatregel aangekondigd om de snelheid van vrachtwagens op autosnelwegen te verlagen tot 80 km/u. Tevens werd aan het VITO en het Steunpunt Verkeersveiligheid de opdracht gegeven een gedetailleerde studie te maken over respectievelijk de effecten op het milieu en de verkeersveiligheid van de snelheidsbeperkende maatregel. Eind oktober 2005 zullen de resultaten van deze twee studies bekend gemaakt worden.

### **4.4 Werken aan de modal shift**

Mensen verplaatsen zich om te werken, school te lopen, maar ook om te onspannen, te winkelen, ... Goederen vinden hun weg naar bedrijven, winkels en consumenten. Mobiliteit is dan ook één van de drijvende krachten geworden achter de socio-culturele, maar ook socio-economische ontwikkeling van mens en maatschappij.

Algemeen wordt verwacht dat de mobiliteit in Vlaanderen nog verder zal blijven groeien en dit tot om en bij het jaar 2020. Tal van indicatoren van demografische, sociale en economische aard wijzen in deze richting. Om hieraan een oplossing te bieden zijn structurele maatregelen op lange termijn nodig:

De uitdaging is dan alternatieven of duurzame vervoersvormen zoveel mogelijk af te stemmen op de vervoersbehoefte van de zich verplaatsende mens. Mobiliteitsmanagement werkt dus alternatieven uit die beter inspelen op deze vervoersbehoeften.

Hierbij vertrekken we van het STOP-principe: veiliger voet- en fietspaden, betere kwaliteit en capaciteit voor openbaar vervoer. Dit concept vertrekt vanuit een bepaalde rangorde bij de aanpak van mobiliteitsproblemen:

- Eerst **S**(tappen).
- Dan **T**(rappen).
- Vervolgens **O**(penbaar vervoer).
- Tot slot **P**(rivé-vervoer).

### Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Om het gebruik van de fiets aan te moedigen is het belangrijk dat dit op een veilige en comfortabele manier kan. Bijkomend geldt dat de niet-recreatieve fietser op weg van en naar het werk, de school, winkels, e.d. ook een snelle verbinding verwacht over het gehele traject. Om tegemoet te komen aan deze verwachtingen werd in samenwerking met de provincies werk gemaakt van de uitbouw van een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Op dit ogenblik voldoen nog niet alle routes die op de kaarten zijn ingetekend aan de voorziene veiligheids- en comfortvereisten. De extra inspanningen en investeringen van de laatste jaren, zowel bij het Vlaamse gewest als bij de vijf Vlaamse provincies leidden evenwel tot een inhaaloperatie die verder moet worden aangehouden. In het komend jaar zal het Vlaamse gewest extra aandacht besteden aan de vervollediging van reeds deels aangelegde routes langs de gewestwegen.

60% van het fietsroutenetwerk ligt evenwel op gemeentewegen, waar het realisatieproces moeizamer verloopt. De zeer specifieke lokale situaties vragen ook veelal een aangepaste comfortabele en kwaliteitsvolle inrichting op maat die meestal door fietsers en voetgangers gemengd gebruikt worden. Grondig overleg hierover tussen het Vlaamse gewest, de provincies en de lokale besturen zal daarom in het komende werkjaar meer aandacht krijgen.

### Trage wegen

De realisatie van fietsroutenetwerken betekent niet dat er per se overall fietspaden aangelegd moeten worden. Op lokaal niveau biedt een netwerk van trage wegen de mogelijkheid fiets- en voetgangersverkeer op een veilige manier te laten verlopen gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Trage wegen zijn veelal historische voetwegen, oude spoorwegbeddingen, nieuwe ontstane lokale doorsteekjes. Vele bestaan niet meer of zijn in slechte staat en verdienen dan ook de nodige herwaardering of moeten worden heraangelegd.

Daarom werd eind 2004 de trage-wegen-lijn opgericht. . Met dit project volgde de vereniging Trage Wegen vzw gedurende 9 maanden bijna 200 dossiers op n.a.v. vragen en opmerkingen van burgers, verenigingen en lokale besturen over instandhouding, bescherming en herwaardering van trage voet- en buurtwegen. Er werd ook al een specifiek logo ontwikkeld dat voor het eerst in



Wetteren werd geplaatst. Aansluitend worden gemeenten aangemoedigd om trage-wegenplannen op te maken.

Tenslotte werd in 2005 ook een klankbordgroep opgericht met de verschillende administraties en organisaties in de werkdomeinen platteland, milieu, mobiliteit en ruimtelijke ordening. Deze groep heeft tot doel een overzicht te maken van het bestaand instrumentarium die ook op voet- en buurtwegen betrekking kunnen hebben. De bedoeling is de kennis en inzetbaarheid van deze instrumenten te verhogen en alle informatie hieromtrent te bundelen zodat zij nog efficiënter kunnen worden ingezet.

## Hoofdstuk 5 Beleidskader

Maatregelen moeten doorwerken op de verschillende bestuursniveaus en in de andere beleidsdomeinen. Om een duurzame mobiliteit te verwezenlijken, moet de verantwoordelijkheidszin bij de verschillende doelgroepen en actoren bevorderd worden. Tevens is een zo groot mogelijke deelname aan het beleid wenselijk en is een geïntegreerde aanpak of planning noodzakelijk. Het mobiliteitsbeleid is een dynamisch proces: alleen via een goede monitoring en evaluatie kan er bijgestuurd worden waar nodig.

### 5.1 Evaluatie mobiliteitsconvenant

Midden 1996 introduceerde de Vlaamse Regering het mobiliteitsconvenant als instrument voor de gemeenten om hun mobiliteitsbeleid gestalte te geven en de samenwerking tussen het Vlaams Gewest, de VVM-De Lijn en de lokale besturen bij de realisatie van projecten te structureren.

Het convenantbeleid heeft een positieve bijdrage geleverd op het vlak van het overleg en de 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 werd gekomen tot een meer integrale benadering van de mobiliteitsproblemen op lokaal vlak en tot een sterke verruiming van de kennis inzake mobiliteit bij alle partners.

Na negen jaar is gebleken dat het mobiliteitsconvenant nog steeds het aangewezen instrument is om bovenstaande doelstelling te bereiken en als dusdanig ook door alle partijen ondersteund wordt. Wel is het nodig gebleken het instrumentarium verder te verfijnen en bij te stellen. Alle partners dringen aan op deze verfijning. Dit is opgenomen in het werkingsverslag 2004-2005 dat aan het Vlaams Parlement overgemaakt is. Hieruit blijkt dat reeds 303 gemeenten een moederconvenant afgesloten hebben en dat er tot op 1 september 2005 reeds 1123 modules afgesloten zijn.

Naar aanleiding van de met redenen omklede motie over de evaluatie van het mobiliteitsconvenant tussen het Vlaamse Gewest en de gemeenten en de werking van module 13 van het convenant met betrekking tot het aanleggen van fietspaden langs gewestwegen, zijn een hele reeks werkgroepen in de schoot van de Task Force mobiliteitsconvenanten opgericht. Hierbij is het de bedoeling het planningsproces nog verder te verfijnen en te vereenvoudigen waar nodig. De module 13 betreffende de aanleg van fietspaden langs gewestwegen wordt besproken in een van deze werkgroepen. De VVSG en de VVP maken deel uit van deze werkgroepen.

## 5.2 Eurovignet

Het Eurovignet, zoals het op dit ogenblik wordt toegepast, is een gebruiksheffing die van toepassing is op alle vrachtwagens, zowel binnen- als buitenlandse van meer dan 12 ton. Op die wijze is uitvoering gegeven aan de bepalingen van een Europese richtlijn, namelijk richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoetuigen en kan beschouwd worden als een Wegenvignet avant la lettre.

Deze richtlijn is op dit ogenblik in herziening. Het Vlaams parlement heeft op 25/5/2005 (stuk 315 (2004-2005) – Nr.1) gevraagd een standpunt in te nemen en te verdedigen. Het standpunt houdt o.a. in dat de tolheffing en gebruiksrechten alle externe kosten in rekening zouden brengen, toelaten een mobiliteitsbeleid te voeren, dat rekening wordt gehouden met stedelijke gebieden, enz...

De Vlaamse regering besliste dit standpunt over te nemen en de federale minister voor Mobiliteit te verzoeken zich te verzetten tegen de aanneming van voornoemde richtlijn, indien het voorstel van richtlijn onvoldoende tegemoet komt aan voornoemd Vlaams standpunt.

De definitieve wijzigingsvoorstellen m.b.t. de bestaande Eurovignet-richtlijn zijn op dit ogenblik nog niet gekend.

## 5.3 Wegenvignet

Het Vlaamse regeerakkoord stelt onder het mobiliteitsbeleid dat *“We streven naar de invoering van het wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur.”*

Daarnaast heeft het Vlaamse parlement zich op 17/11/2004 in een met redenen omklede motie (stuk 111 (2004-2005) – Nr.3) uitgesproken over de mogelijke invoering van een snelwegentol, waarin zij de Vlaamse Regering vraagt om de juridische, technische, operationele, fiscale en financiële mogelijkheden van betaalsystemen grondig te onderzoeken.

In uitvoering van het regeerakkoord en de resolutie van het parlement werd in 2005 onderhands een beperkte studieopdracht gegeven. De studie (Deloitte Business Advisory N.V., Quickscan Wegenvignet Finaal Rapport, April 2005) had als doel een quickscan te maken ter inventarisatie van de diverse relevante systemen van tolheffing. Het rapport is inventariserend en verkennend van aard. Op 27 mei 2005 werd de studie voorgelegd aan de Vlaamse Regering (VR/PV/2005/19 – punt 19), die op basis hiervan besliste tot overleg hierover met de andere gewesten, de oprichting van een ambtelijke werkgroep en een maatschappelijk debat.

#### **5.4 Het subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten**

Het nieuwe decreet brengt een grotere continuïteit in de subsidiëring van verenigingen die zich inzetten voor zwakke weggebruikers en gebruikers van het openbaar vervoer. Het decreet en zijn bijbehorende besluit trad in werking op 1 januari 2005. Het decreet subsidieert deze verenigingen met een 'basissubsidie' en een 'variabele subsidie' en subsidieert projecten van deze verenigingen (maar ook van andere).

## **II. Een vooruitzicht op de invulling van de beleidsnota tijdens het volgende begrotingsjaar.**

### **Hoofdstuk 1 IEDEREEN MOBIELER**

#### **1.1 Basismobiliteit**

Het werk van basismobiliteit is al ver gevorderd maar nog niet af. De komende jaren investeren we nog in nieuwe projecten basismobiliteit voor gemeenten die nog geen basisaanbod aan openbaar vervoer hebben.

Concreet gaat het voor volgend jaar om 49 gemeenten (zie lijst in bijlage 1, pp. 19-20). Het zijn de gemeenten waar op dit moment het aanbod nog te laag ligt om van een basisaanbod te kunnen spreken en waar dus nog een inhaaloperatie nodig is.

Tegen 2007 zullen op die manier 90% van de inwoners een basisaanbod hebben.

De grootste leemtes in het aanbod zullen door de nieuwe projecten worden weggewerkt. Daarna komt het vervolledigen van basismobiliteit erop neer in te spelen op de kleinere vragen die nog bestaan. Vaak kunnen die met beperkte middelen worden ingevuld. Een klassiek voorbeeld is de uitbreiding van een belbusgebied. De Lijn zal hiervoor dus maatwerk moeten leveren.

Bovendien is basismobiliteit een dynamisch proces. Als er in de toekomst extra woongebieden worden gecreëerd, dan moeten die mensen daar ook openbaar vervoer krijgen. Basismobiliteit is in die zin een permanente opdracht. Gemeentebesturen en de minister van Ruimtelijke Ordening hebben hier ook een verantwoordelijkheid in. Bijvoorbeeld bij het uitbreiden van woongebieden of het afbakenen van stedelijke gebieden, wordt vaak een extra nood aan openbaar vervoer gecreëerd. Hier hangt ook een kostenplaatje aan.

Basismobiliteit wordt vanaf 2007 verder gezet in netmanagement. Er wordt bekeken waar de grootste noden zijn, waar de missing links in het openbaar vervoer zich bevinden, waar mensen nog vragen naar extra openbaar vervoer, en waar er nog vervoersongelijkheid is.

#### **1.2 Vervoersaanbod voor leerlingen**

Alle gemeenten in Vlaanderen krijgen op termijn de mogelijkheid om met ondersteuning van de Vlaamse overheid gratis leerlingenvervoer op hun grondgebied te organiseren. De gemeente doet dit in samenwerking met de scholen. Voor de uitvoering van het woon-schoolverkeer wordt een beroep gedaan op De Lijn. Daartoe werd in januari 2005 de Taskforce STOP opgericht.

- De Taskforce kreeg de opdracht om in een aantal gemeenten in Vlaanderen een pilootproject op te starten voor netoverschrijdend leerlingenvervoer van leerlingen in het basisonderwijs. In 2006 zullen deze projecten worden opgestart.
- Binnen het buitengewoon onderwijs dienen een aantal voorwaarden te worden bepaald waarbinnen leerlingenvervoer kan worden gerealiseerd. Deze bepalen de krijtlijnen van een nieuw decreet buitengewoon onderwijs. We passen dit eerst toe in een pilootproject in Vlaams-Brabant in de loop van 2006. In het kader van het kerntakendebat onderzoeken we welke rol de provincie kan spelen in de coördinatie van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs.
- Voor het secundair onderwijs worden de blinde vlekken in het huidig openbaar vervoer van en naar de scholen in kaart gebracht. De Lijn komt in haar actieplan in het kader van Netmanagement tegemoet aan de vastgestelde noden.

### **1.3 Een toegankelijk openbaar vervoer**

De inspanningen om het openbaar vervoer toegankelijker te maken worden volgend jaar voortgezet. Zo worden er alleen nog voertuigen met lage vloer aangekocht (bussen en trams).

In 2006 zal het stadsnet van Antwerpen ook volledig toegankelijk zijn.

Daarnaast werkt De Lijn permanent samen met de gemeenten om de haltes beter toegankelijk te maken, bijvoorbeeld door de perrons te voorzien van een toegangshelling.

### **1.4 Investeringen in openbaar vervoer**

De belangrijkste investeringen van De Lijn (exclusief de projecten van het Masterplan Antwerpen) volgend jaar zijn:

- Uitbreiding van het voertuigenpark (bestelling 1<sup>e</sup> lot van 98 nieuwe trams; aankoop quotum autobussen
- Plaatsen van roetfilters op autobussen
- Vrije tram- en/of busbanen te Hasselt, Oostende, Antwerpen, Gent, Nieuwpoort en diverse studies en projecten in Vlaams-Brabant
- Diverse projecten voor de spoorvernieuwing in Antwerpen, Gent en aan de kust
- Technische aanpassingen van het tramnet aan het nieuwe trampark in Antwerpen en Gent
- Nieuwe en uitbreiding bestaande stelplaatsen in Gent, Aalst, Oudenaarde, Haacht, Zomergem, Boom, Overijse, Tongeren, Brugge en Kortrijk

- Studies van stelplaatsen in Zelzate, Londerzeel en Leuven
- Aanpassen stelplaatsen aan milieuwetgeving (Broechem, Sint-Lievens-Houtem, Malle, Meerbeke, Tielt-Winge, Lanaken)
- Investerings in reizigersinformatie (o.m. infotramsysteem Antwerpen)
- Verder toegankelijk maken van de premetro Antwerpen
- Herinrichting van stationsomgevingen en busstations te Ronse, Gent Sint-Pieters, Eeklo, Leuven, Tielt-Winge, Vilvoorde, Landen, Tielt en Knokke
- Uitbouw van hoofdhalttes (reizigersbegeleiding, aanleg P&R parkings,...)
- Lijnwinkel in Brussel-Noord

### **1.5 Weken van vervoering en weken van de Zachte Weggebruiker**

We zijn ervan overtuigd dat sensibilisatie meer dan ooit nodig blijft om mensen aan te zetten tot een duurzame mobiliteit. De Week van de zachte weggebruiker en de Week van vervoering blijven in deze sensibilisatie een eerste plans rol vervullen. In 2006 evalueren we het tienjarig bestaan van deze Weken. We willen immers Weken die beantwoorden aan de noden van deze tijd en een modern en aansprekend verhaal vertellen. Het resultaat van deze oefening zal zich vertalen in een vernieuwde aanpak van de Weken.

## Hoofdstuk 2 VEILIGER VERKEER

### 2.1 Infrastructuur

#### Fietsbeleid

Het voeren van een duurzaam fietsbeleid is een permanent aandachtspunt. Eind 2005 zal het Vlaams bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk gefinaliseerd worden. Dit netwerk is opgesteld in nauwe samenwerking met de provincies en de steden en gemeenten. De inhaaloperatie voor de aanleg van veilige fietspaden wordt verder gezet, zodat tegen 2016 langs of nabij elke Vlaamse gewestweg binnen dit netwerk veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn. In de septemberverklaring wordt beklemtoond dat er nogmaals 60 miljoen EURO wordt vrijgemaakt voor het verbeteren van fietspaden.

Naast de gewestwegen is ongeveer tweederde van het bovenlokaal fietsroutenetwerk langs gemeentewegen gelegen. Samen met de provincies moet onderzocht worden op welke manier ook deze belangrijke schakels op middellange termijn kunnen gerealiseerd worden. Een opvolgingssysteem is noodzakelijk om het toekomstig fietspadenbeleid te monitoren en om na te gaan op welke manier de gereserveerde investeringen in de aanleg van fietspaden gebeurd zijn.

#### Handhaving

Naast het fietspadenbeleid is ook het handhavingsbeleid een belangrijke peiler in het kader van een duurzaam verkeersveiligheidsbeleid. De plaatsing van flitspalen gaat onverminderd voort. Nieuwe accenten zullen gelegd worden in het beveiligen van schoolomgevingen en een plan van aanpak zal opgesteld worden. Na de invoering van de zone 30 in schoolomgevingen zullen begin 2006 meerdere schoolomgevingen uitgerust worden met snelheidscamera's.

### 2.2 Educatie en sensibilisering

In 2006 zal verder gewerkt worden aan de bestaande en nieuwe projecten in het kader van de verkeerseducatie en –sensibilisatie, naar specifieke doelgroepen.

Voor de **kinderen** van de kleuter en lagere scholen zal het project verkeersouders verder uitgebreid worden. De toename van het aantal verkeersouders maakt deze uitbreiding noodzakelijk. Ook binnen het 10/10 project voor verkeersactieve scholen zal de mogelijkheid geboden worden om vernieuwende projecten te steunen.

**Jongeren** zijn een kwetsbare groep in het verkeer. In 2006 zullen projecten opgezet worden om het fietsgebruik in de woon-schoolrelatie en in de voor- en naschoolse activiteiten van jongeren te bevorderen. De acties zullen vooral



gericht zijn op jongeren in de overgang naar en in de eerste jaren van het secundair onderwijs.

Het is belangrijk om jongeren te laten nadenken over het verkeer en hierover met hen in discussie te treden. Daarom zullen een aantal projecten die in 2005 zijn uitgewerkt, structureel deel kunnen uitmaken van verruimde educatieve pakketten ten behoeve van scholen en verenigingen. O.m. zal het theaterproject 'Wolken en een beetje regen' (voor scholieren van 12 tot en met 16 jaar) hiertoe bijdragen. Ook andere stimulerende projecten voor of door de schoolgaande jeugd gebracht, zullen aangemoedigd en ondersteund worden.

In het schooljaar 2005-2006 zal bijzondere aandacht gaan naar jonge **bromfietzers**. Hiervoor zullen gratis bromfietsrijlessen voor scholieren georganiseerd worden. Dit verkeersveiligheidsproject wil jongeren vanaf 15 jaar bewust maken van de gevolgen van onveilig en onverantwoord rijgedrag. De leerlingen krijgen oefeningen die hun rijvaardigheid test en verbetert. Voorts besteedt de opleiding extra aandacht aan 'sociale rijvaardigheid'. Bromfietzers komen in en rond de school immers voortdurend in contact met fietsende, stappende en spelende kinderen en jongeren.

In 2006 zal het project Mobi+ op volle toeren draaien. Dit project is ontwikkeld tussen de VSV en de federatie van de autorijscholen (FAB), een volwaardige cursus mobiliteit voor 55-plussers. **Mobi+** biedt een kwaliteitsvolle opfrissing aan over alle elementen van het verkeer. Thema's die aan bod komen zijn: verkeersdrukte, gedragslijnen, opfrissing verkeersregels, gedrag als voetganger en fietser. Daardoor worden 55+'ers in staat gesteld om zo lang mogelijk op een verantwoorde manier mobiel te blijven. De cursussen worden georganiseerd voor kleine groepen op lokaal niveau.

Een doelgroep waar nog niet veel aandacht naar gegaan is zijn de **verkeersslachtoffers**. In samenwerking met de minister van Welzijn wordt een Staten-Generaal voor de opvang en de begeleiding van verkeersslachtoffers opgericht. De oprichting ervan zit momenteel in voorbereidende fase. Samen met Ouders van Verongelukte Kinderen vzw, Zebra vzw en Steunpunt Algemeen Welzijnswerk wordt er momenteel gewerkt aan een gedegen opdrachtformulering van deze staten generaal.

#### Financiële ondersteuning van de opleiding Verkeerskunde aan de UHasselt.

De financiering van deze opleiding via de middelen van de V.S.V. zal waarschijnlijk voor een laatste maal in 2006 op de begroting van mobiliteit worden gezet.

De minister van Onderwijs zal immers de hogescholen en de universiteiten in eenzelfde financieringskader zal plaatsen.

### Oprichting van een Verkeers- en Mobiliteitseducatief Centrum

Op 8 juli 2005 hechtte de Vlaamse regering haar goedkeuring aan het Limburgplan. Hierin werd de oprichting van een Verkeers- en Mobiliteitseducatief centrum (VME) voorzien. Dit is een locatie voor ondersteuning, uitvoering, initiatie en stimulatie van een duurzame en integrale aanpak van de verkeersonveiligheid. De VME zal een rol vervullen bij de preventieve aanpak van verkeersonveiligheid en als evaluatiecentrum van verkeersveiligheidsacties.

In het kader van het Limburgplan wordt hiervoor voor 2006 625.000 € voorzien; in de daarop volgende jaren (tot en met 2009) jaarlijks 275.000 €. Binnen de grenzen van de eigen bevoegdheden en middelen zal de oprichting en werking van het VME ondersteund worden.

## **2.3 Technologie**

### ISA

Gezien de gunstige resultaten die van ISA kunnen verwacht worden, wordt momenteel een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de opmaak van een snelheidskaart. Het kunnen beschikken over een accurate en betrouwbare snelheidskaart is immers een noodzakelijke voorwaarde voor een grootschalige implementatie van ISA in Vlaanderen. Er wordt ook verwacht dat een efficiëntere handhaving van snelheidsregimes ontmoedigend kan werken t.a.v. het sluikverkeer in woonkernen. De haalbaarheidsstudie dient alle processen in kaart te brengen die lopen om wijzigingen aan snelheidsregimes in kaart te brengen. Deze studie "Krachtlijnen voor het leveren van snelheidsinformatie in functie van het toekomstig opstellen van een snelheidsdatabank" is toevertrouwd aan Universiteit Gent en het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling.

De hoofdlijnen van de studie bestaan uit: Europees literatuur- en projectonderzoek, een inventarisatie van het beslissings- en uitvoeringsproces van de verschillende wegbeheerders en het formuleren van voorstellen tot optimalisatie van bestaande processen en voor het stroomlijnen van informatie over snelheidsregimes. Dit moet leiden tot aanbevelingen voor het opbouwen en up-to-date houden van een dynamische snelheidsdatabank voor het Vlaamse Gewest.

### Ongevallen-gis

Een uitbreiding van het ongevallen-gis tot alle wegen is wenselijk omdat uit de analyse van de evolutie van de ongevallen tussen 2000 en 2001 blijkt dat de onveiligheid op gemeentewegen ongunstig evolueerde in vergelijking met de onveiligheid op autosnelwegen en gewest- en provinciewegen. Indien deze

ontwikkeling zich zou verder zetten, bestaat het gevaar dat de doelstellingen m.b.t. verkeersveiligheid zoals onder meer vooropgesteld in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, niet zullen worden gehaald.

Daarom zal vanaf dit jaar gebruik worden gemaakt van het nieuwe adressenbestand van OC GIS-Vlaanderen (CRAB), om ook de lokalisatie van de ongevallen op de gemeentewegen toe te laten. Met behulp van deze volledige ongevalkaarten voor het volledige wegennet kan aan de lokale politie ondersteuning geboden worden bij het opmaken van de lokale veiligheidsplannen.

## 2.4 Onderzoek

### Verderzetten van het steunpunt “Verkeersveiligheid bij toenemende mobiliteit”.

2006 is het laatste jaar dat gedekt wordt door de huidige beheersovereenkomst. Het steunpunt wordt dan onderworpen aan een globale evaluatie. Deze evaluatie zal de twee dimensies die de werking van het steunpunt moeten bepalen in rekening brengen, m.n. de wetenschappelijke waarde en de beleidsrelevantie.

Ook al is de verkeersveiligheid in Vlaanderen de laatste jaren er behoorlijk op vooruit gegaan, toch blijft het nodig om het veiligheidsbeleid verder te blijven innoveren door wetenschappelijk onderbouwd beleidsrelevant onderzoek.

### Oprichting van een Vlaams Instituut Mobiliteit

In het op 8 juli 2005 goedgekeurde Limburgplan werd de oprichting van een Vlaams Instituut Mobiliteit voorzien. Als multi-disciplinair kenniscentrum, dat via wetenschappelijk onderzoek en de toepassing ervan in de praktijk, moet dit een motor zijn voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid en tegelijk voor de UHasselt en Limburg een verdere uitbouw betekenen van de expertise rond mobiliteit.

De missie van het VIM is de versterking van de Vlaamse mobiliteitssector in Vlaanderen door innovatie en onderzoek, kennisoverdracht en begeleiding van doelgroepen.

In de periode 2006-2009 is hier in het kader van het Limburgplan door de Vlaamse regering 4,2 mio euro extra voorzien.

Binnen de grenzen van de eigen bevoegdheden en middelen zal de oprichting en werking van het VIM ondersteund worden.

## Hoofdstuk 3 BEREIKBAARHEID GARANDEREN

### 3.1 Infrastructuur

#### Wegwerken missing links

Er zijn nog grote noden op het vlak van openbaar vervoer. Bedrijventerreinen die nog niet ontsloten zijn, steden die extra bussen en trams kunnen gebruiken, het woon-schoolverkeer, vervoersknooppunten zoals Zaventem en de Vlaamse Ruit (waaronder Gent, Antwerpen, Brussel, Leuven) die nieuwe capaciteit nodig hebben, een provincie als Limburg die nog te weinig goede verbindingen heeft,... Al deze missing links moeten we stelselmatig opvullen.

Een aantal plannen zijn daarvoor al gemaakt: Masterplan (Antwerpen), Pegasus (Vlaamse ruit), Spartacus (Limburg) en START (Zaventem). Ook andere vervoergebieden rond centrumsteden zullen onder de loep worden genomen. Per centrumstad (en omgeving) zal er een visie op het openbaar vervoer worden uitgewerkt. De potentieelonderzoeken voor Roeselare en Turnhout zullen daarbij als eerste zijn afgewerkt.

Maar we willen ook partnerschappen sluiten met gemeenten, bedrijven, provinciebesturen,...om te bekijken waar de noden zich bevinden en prioriteiten te stellen.

Niet alle verplaatsingsbehoeften kunnen we invullen met klassiek openbaar vervoer. Inschakeling van andere vormen van collectief vervoer (bvb. bedrijfsvervoer), de taxisector en private partners moet voor elke vervoersvraag een oplossing op maat kunnen leveren

#### Masterplan

Zoals eerder aangegeven komt het Masterplan Antwerpen dit jaar op kruissnelheid. Op het terrein zal een gelijktijdige uitvoering plaatsvinden van projecten voor de verschillende modi. Zo is de afronding van de onderhandelingen over de aanbesteding en de start van de werken aan de Oosterweelverbinding gepland, samen met de uitvoering van een aantal mitigerende maatregelen op Linkeroever. Daarnaast krijgen in dit multimodale project de tramverlengingen naar Ekeren (met als eerste fase de heraanleg van het tweede deel van de Leien), naar Wijnegem en naar Boechout een aanvang en starten de werken aan de Van Cauwelaertsluis en de bruggen over het Albertkanaal.

Alle genoemde projecten zitten volop in de planfase en zullen tegen het einde van 2006 op het terrein de start van uitvoering kennen.

## 3.2 Vlotter verkeer

### Doorstroming openbaar vervoer

In 2006 gaan we de doorstromingsknelpunten structureel aanpakken, naast de kleine ingrepen die we vandaag al doen en ook verder zetten. In de begroting is daarvoor 18 miljoen euro uitgetrokken

De gemeenten en wegbeheerders zijn de partners waarmee we samenwerken om onze doorstromingsambities waar te maken. Naast de inspanningen op gewestwegen zullen ook de knelpunten op gemeentewegen moeten worden aangepakt, die zich voornamelijk in de stedelijke gebieden situeren.

Er wordt daarom werk gemaakt van een specifieke doorstromingsmodule binnen het mobiliteitsconvenant waaronder alle doorstromingsmaatregelen worden gevat. Op basis van de knelpunten die door De Lijn zijn gedetecteerd, zal dan met AWV, de gemeenten en eventueel de provincies worden samengewerkt om de grootste knelpunten aan te pakken. De Task Force doorstroming zal heel dit proces aansturen.

Het aanpakken van knelpunten moet niet steeds resulteren in grote infrastructurele maatregelen; ook kleinere ingrepen zoals de halte-inrichting, de inrichting van parkeerplaatsen, een aparte verkeerscirculatie voor het openbaar vervoer of een handhavingsbeleid kunnen vaak veel oplossen. Met de wegbeheerders en de gemeenten zullen daarover afspraken worden gemaakt.

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer zijn afspraken met de reizigers nakomt. De voorspelbaarheid van de reistijd is een kwaliteit waarmee het openbaar vervoer zich bij een hoge mobiliteitsdruk positief kan onderscheiden van het autorijden, zeker waar er eigen infrastructuur (onder de vorm van vrije tram- en/of busbanen, busluizen,...) ter beschikking is.

Concreet betekent dit dat:

- Het programma verkeerslichtenbeïnvloeding aan een versneld tempo wordt verdergezet
- Er verder werk wordt gemaakt van de aanleg van vrije tram- en busstroken
- Andere (kleinere) ingrepen voor de doorstroming van het openbaar vervoer worden uitgevoerd
- Er afspraken met gemeenten zullen gemaakt worden over de handhaving op vrije- tram en busbanen.

## Hoofdstuk 4 IMPACT OP MILIEU EN NATUUR VERMINDEREN

### 4.1 Alternatieve brandstoffen bij De Lijn

In 2006 zullen er 71 bussen van De Lijn op pure plantenolie rijden: de bestaande testbus in Hasselt, 20 bijkomend om te bouwen bussen in de periode tot eind 2005 en nog 50 om te bouwen in 2006. Het volledige (overige) wagenpark van De Lijn zal bovendien overschakelen naar een bijmenging van diesel met veresterde biodiesel (5 à 10%) zodra deze op de markt wordt aangeboden en de door de federale regering aangekondigde accijnsverlagingen in voege zijn. De Lijn zal ook deelnemen aan het partnerschap dat onder impuls van busbouwer Van Hool de eerste volledige geïntegreerde bus met brandstofcel ontwikkelt. Door het te ontwikkelen prototype te testen en te monitoren in de normale exploitatie zet De Lijn een nieuwe stap naar de waterstoftechnologie.

### 4.2 Milieuvriendelijke technologie

De Lijn zet haar programma's rond de inbouw van roetfilters in bussen en de milieuvriendelijkere inrichting van haar stelplaatsen onverminderd verder. Nieuw te bestellen bussen zullen nu al voldoen aan de in oktober 2006 verplichte euro-4 norm.

### 4.3 Relatie snelheid en milieu

Uit onderzoek blijkt een duidelijke correlatie te bestaan tussen de snelheid van voertuigen en hun milieu- en klimaatimpact. Het komende jaar zal geconcretiseerd worden welke quick wins op het vlak van milieu en klimaat realiseerbaar zijn door in te spelen op de snelheidsregimes langs onze wegen.

Het voorstel om de snelheid van vrachtwagens te beperken tot 80 km/uur op autosnelwegen is opgenomen in het federale 'acht voor vracht'-programma. Op die manier kadert de maatregel in een globaal actieplan om het vrachtvervoer veiliger te maken. Samen met de diverse bevoegde overheden op federaal en gewestelijk niveau wordt de implementatie van de maatregel verder bekeken. Hierbij gaat zowel aandacht naar de veiligheids- als de milieueffecten. Ook de invoering van een (gedeeltelijk) inhaalverbod voor trucks wordt verder bestudeerd.

### 4.4 Werken aan de modal shift

#### Het Pendelplan

Om onze economie, onze mobiliteit en ons milieu te vrijwaren is het absoluut noodzakelijk dat we ons op een meer duurzame manier van en naar het werk gaan verplaatsen.

De maatregelen om die doelstelling te bereiken worden gebundeld in een pendelplan.

Woon werkverkeer is een complex gegeven. Het veroorzaakt verschillende problemen. Om die op te lossen moeten verschillende hefboomen tegelijk worden benut. Die hefboomen situeren zich zowel op het vlak van organisatie als op het vlak van regelgeving, instrumentarium en kennis. Om het pendelverkeer duurzamer te laten verlopen, zullen we simultaan op die facetten moeten inzetten.

Het plan vertrekt vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid. Naast overheid, op verschillende niveaus, dragen ook de sociale partners op het terrein een verantwoordelijkheid.

Het pendelplan zal er op gericht zijn daadwerkelijke verbeteringen op het terrein te realiseren. Het is dus absoluut noodzakelijk dat het pendelplan een zo groot mogelijke draagvlak heeft op het terrein.

De provinciale mobiliteitswinkels en een beter beleidskader vormen de hoekstenen van het pendelplan. In de mobiliteitswinkels bundelen de Vlaamse provincies en De Lijn hun expertise. Het is een uniek loket waar bedrijven terecht kunnen met al hun vragen over woon-werkverkeer. Het beleidskader reikt beleidslijnen aan op lange termijn en dit zowel op het vlak van de jurisprudentie, de inspraak als de monitoring.

Binnen het kader van deze hoekstenen worden concrete maatregelen voorgesteld inzake duurzaam pendelen. Een totaalpakket aan maatregelen ter bevordering van de fiets, het openbaar vervoer (netmanagement), het carpoolen en autodelen en het telewerken worden aangereikt. Zij moeten werkgevers en werknemers aanzetten tot meer gebruik van de alternatieven voor de (individuele) auto.

Verder worden een aantal maatregelen op maat van het bedrijf of de bedrijvenczone voorgesteld. Zij hebben tot doel de mensen op het terrein in hun concrete situatie te stimuleren en te responsabiliseren. Naast het bestaande kader van de mobiliteitsconvenants, creëren we als grote nieuwigheid het pendelfonds, dat middelen wil vrijmaken voor duurzame vervoersprojecten op maat. Verdere aandacht gaat hier ook naar het bedrijfsvervoer, de toegankelijkheid en de nodige financiële en ruimtelijke stimuli.

Tenslotte wordt er een volledig instrumentarium uitgebouwd om een groter draagvlak te creëren door middel van sensibilisatie en expertise. Voorbeelden hiervan zijn de website [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be), een nieuwsbrief of e-zine en een toolbox met een multimodale routeplanner.

### Autodelen

Het eerste project autodelen in Vlaanderen werd opgestart in Gent op 22 september 2004. Ondertussen zijn er al nieuwe projecten bijgekomen in

Brugge en Leuven, waarbij vooral de projecten in Gent en Leuven zeer succesvol zijn. Uitbreiding van bestaande projecten naar nieuwe projecten is voorzien op korte termijn. Zo zal begin 2006 autodelen van start gaan in Antwerpen. Op termijn wordt een aanwezigheid in alle regionaal-stedelijke gebieden beoogd.

### Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De realisatie van de fietsinfrastructuur gebeurt volgens de uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (zie I 'stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan'). Om een beeld te kunnen vormen van welke investeringen nodig zijn om de Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerken hebben de provincies in opdracht van het Vlaamse gewest een inventaris opgemaakt van de huidige fietsvoorzieningen en aan de hand van de criteria aangegeven in het Vademecum Fietsvoorzieningen aangegeven welke fietsinfrastructuur wenselijk is.

Concreet zal een samenwerkingsovereenkomst worden opgemaakt tussen de provincies en het Vlaamse gewest om de onderlinge afspraken en taken inzake fietsbeleid te formaliseren. Tenslotte wordt in het kader van de evaluatie en bijsturing van het mobiliteitsconvenantbeleid de inzetbaarheid en het gebruik van de modules voor fietsprojecten verbeterd. Hiervoor werd in september 2005 binnen de Taskforce een werkgroep opgericht waarin de provincies een belangrijke bijdrage hebben.

### Trage wegen

De realisatie van een netwerk van trage wegen blijft een belangrijke beleidsdoelstelling. Op lokaal niveau biedt een netwerk van trage wegen de mogelijkheid fiets- en voetgangersverkeer op een veilige manier te laten verlopen gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. In het Vlaams parlement werden in 2005 drie voorstellen van decreet ingediend die de rechtstoestand van de trage wegen betreffen. Nog voor het einde van het jaar 2005 worden de drie voorstellen gebundeld tot één geïntegreerd voorstel dat ter discussie wordt voorgelegd aan de parlementaire commissie verkeer. Wij zullen de realisatie van een goed decreet voor trage wegen ondersteunen, indien nodig met een eigen ontwerp van decreet.



## Hoofdstuk 5 Beleidskader

### 5.1 Juridisch statuut voor het mobiliteitsbeleid

De zwakte van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, zowel op lokaal als gewestelijk niveau, ten aanzien van vooral het ruimtelijk beleid maar ook het milieubeleid is gelegen in het ontbreken van een juridisch statuut voor het mobiliteitsbeleid. Nog in 2005, en doorlopend in 2006 zal een wettelijk kader worden ontwikkeld voor de mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau als aanvulling op het decreet over de gemeentelijke mobiliteitsconvenants en gemeentelijke mobiliteitsplannen. Daarnaast wordt voorgesteld om de opmaak van een mobiliteitseffectenrapport (mobiliteitstoets) verplicht te stellen voor beleidsbeslissingen of projecten met belangrijke mobiliteitsconsequenties.

### 5.2 Evaluatie convenanten

Verschillende werkgroepen van de Task Force mobiliteitsconvenants werken voorstellen uit voor een aanpassing van de moduleteksten en procedures. In het kader van deze werkgroepen zullen knelpunten geformuleerd worden. Deze aanpassingen van moduleteksten en procedures zullen aan het Vlaams Parlement worden meegedeeld.

Het is de bedoeling dat ook in de toekomst alle investeringsprojecten deze procedure volgen met uitzondering van het structureel onderhoud van N-wegen, alle werken aan het hoofdwegennet, kleinere projecten (minder dan 200.000 euro) en alle projecten waarvoor nog geen module bestaat. Op deze manier zal het mobiliteitsconvenant ook in de toekomst het instrumentarium bij uitstek zijn, om aan geïntegreerd duurzaam mobiliteitsbeleid te doen. Om dit planningsproces ook in de toekomst te garanderen is er per provincie een multidisciplinaire mobiliteitscel vereist die instaat voor de mobiliteitsplanning, het verkeersmanagement, de verkeersmodellen en de ruimtelijke integratie en planning. Deze cel kan de projectleiders voor infrastructuurprojecten ondersteunen. De invulling van deze cel met bestaand of nieuw personeel moet verder onderzocht worden. Uiteraard zal de organisatorische structuur moeten aangepast worden aan het organogram van het beleidsdomein Mobiliteit, in het kader van de uitvoering van het project Beter Bestuurlijk Beleid.

Een belangrijk aandachtspunt bij de huidige module is de problematiek rond de subsidies voor de aanleg van fietspaden. Op dit moment stellen er zich belangrijke problemen omtrent de onteigeningen. Vandaar is het de bedoeling dat in de toekomst de administratie steeds de onteigeningen zal uitvoeren. De realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is een belangrijke beleidsdoelstelling. Tweederde van dit netwerk ligt op gemeentewegen. Samen met de gemeenten en de provincies zal onderzocht worden op welke manier de realisatie van deze netwerkschakels kan ondersteund worden

### **5.3 Wegenvignet**

Voorafgaandelijk aan de invoering van een wegvignet wil de regering kennis nemen van de visies en de voorstellen van alle stakeholders en sociale partners om op die manier een maatschappelijk draagvlak te creëren. De ministers van openbare werken, financiën en mobiliteit, hebben aan de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen SERV de opdracht gegeven om het maatschappelijk debat te organiseren. Het resultaat van het debat moet mee de basis vormen van de toekomstige beslissingen, naast de resultaten van de ambtelijke werkgroep en het overleg met de andere gewesten en de federale overheid.

Het debat is op 5 september 2005 gestart met een gestructureerde bevraging van de deelnemende maatschappelijke groepen. Gespreid over drie debatconferenties op 13 oktober, 27 oktober en 10 november 2005 worden de verschillende deelnemende groepen uitgenodigd om voor alle deelnemers aan het maatschappelijk debat hun inbreng toe te lichten en het debat aan te gaan met de overige deelnemers. In het kader van het debat wordt door experts uit de academische wereld een toetsing gemaakt van deze inbreng aan de hand van beschikbare gegevens en wetenschappelijke analyses. Van het hele proces (inbreng van de maatschappelijke groepen, wetenschappelijke toetsing,...) wordt een objectief verslag gemaakt dat op de slotconferentie op 14 december 2005 wordt toegelicht.

In de loop van 2006 wordt in uitvoering van het regeerakkoord en bij voorkeur in samenwerking met de andere Gewesten een plan van aanpak voorgelegd voor de invoering van een wegvignet in Vlaanderen.

### **5.4 Mora op Vlaams niveau**

In het kader van het decreet op de strategische adviesraden werd op het einde van de vorige legislatuur (30 april 2004) het decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen MORA-decreet goedgekeurd. In dit zogenoemde MORA-decreet werden o.a. de taakstellingen, de samenstelling en organisatie, de werking van de strategische adviesraad m.b.t. mobiliteit geregeld. Dit Mora-decreet wordt op dit ogenblik aangepast aan de nieuwe bestuurlijke context. De betrachting is dat de Mobiliteitsraad Vlaanderen begin 2006 operationeel is geworden.

### **5.5 Subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten**

Op 13 februari 2004 werd echter een nieuw decreet door het Vlaamse parlement goedgekeurd. Vanaf 1 januari 2005 treedt het decreet tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en de basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten van 13 februari 2004 in werking. Dit voorziet in de subsidiëring van verenigingen en projecten vanaf het jaar 2006.

Het eerste luik van het decreet omvat de uitwerking van een nieuwe en eenduidige regeling voor het toekennen van subsidies voor mobiliteitsprojecten. Elke vereniging of vzw kan hiervoor een project indienen, een erkenning als mobiliteitsvereniging is hiertoe niet vereist. De projecten dienen als hoofddoelstelling de verkeersveiligheid of duurzame mobiliteit te bevorderen. Zij kunnen geen investeringen in infrastructuur omvatten en de projecten worden voor maximaal 75% van de kostprijs gesubsidieerd. In het decreet en het uitvoeringsbesluit zijn een heel aantal criteria opgenomen die zullen worden gehanteerd bij de beoordeling van de ingediende projecten. Het gaat hier bijvoorbeeld om: de haalbaarheid/buikbaarheid van de verwachte resultaten, de omvang van de doelgroep, de verenigbaarheid met de doelstellingen van het Vlaams mobiliteitsbeleid, de kostprijsefficiëntie, enz. Ook de manier waarop de geselecteerde projecten inhoudelijk en financieel zullen worden opgevolgd zijn in het decreet opgenomen.

Het tweede luik van het decreet omvat het financieren van de basissubsidies van de erkende mobiliteitsverenigingen of koepels. Dit is de structurele subsidiëring van mobiliteitsverenigingen die vanaf 2006 start. Om erkend te worden dienen deze verenigingen aan een heel aantal specifieke voorwaarden m.b.t. aantal leden, doelstellingen, representativiteit op Vlaams niveau, tijdschrift, ... te voldoen. Wanneer zij wordt erkend kan een vereniging een basissubsidie ontvangen waarmee zij een deel van haar personeels- en werkingskost kan financieren. 75% van het toegekende krediet op dit artikel zal evenredig verdeeld worden onder alle erkende verenigingen. 25% wordt verdeeld onder de erkende verenigingen die aan een aantal extra voorwaarden voldoen.

Kathleen Van Brempt,

Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

oktober 2005

---

Bijlage

# **Meer en beter openbaar vervoer**

**Beleidsvisie van  
Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt**

## INHOUD

	Blz.
I. ROL EN KENMERKEN VAN HET OPENBAAR VERVOER .....	47
1. Naar duurzame mobiliteit.....	47
2. Openbaar vervoer als duurzaam alternatief .....	47
Openbaar vervoer moet leiden tot een modal shift.....	47
Openbaar vervoer moet een prominente plaats krijgen in het straatbeeld .....	48
Openbaar vervoer moet mobiliteitskloof kleiner maken: aanpakken van vervoersongelijkheid	48
Openbare structuur voor de openbaar vervoerbedrijven .....	48
3. Kenmerken van goed openbaar vervoer .....	49
Beschikbaar .....	49
Frequent .....	49
Goedkoop.....	49
Snel en betrouwbaar .....	49
Goede informatie en toegankelijk .....	49
Comfortabel en veilig.....	50
Gastvrij.....	50
Milieuvriendelijk.....	50
Een systeem dat klikt. ....	50
II. OPENBAAR VERVOER VOOR IEDEREEN: BESCHIKBAAR, FREQUENT EN GOEDKOOPT.....	51
1. Basismobiliteit: elke vlaming basisaanbod openbaar vervoer.....	51
Basismobiliteit zorgt voor basisaanbod.....	51
80% van de Vlamingen heeft vandaag bus of tram op loopafstand.....	51
Bijna 50 gemeenten krijgen het komende jaar extra bussen .....	53
Maatwerk en evolutie naar vraaggericht aanbod.....	53
2. Netmanagement: wegwerken missing links .....	54
Wegwerken missing links.....	54
Aanpakken van vervoersongelijkheid.....	55
Verantwoordelijkheid lokale besturen .....	55
3. Goedkoop openbaar vervoer .....	56
III. KWALITEITSVERBETERING VAN HET OPENBAAR VERVOER: SNEL EN COMFORTABEL REIZEN .....	58
Snel en betrouwbaar: doorstroming.....	58
Informatie op maat van de reiziger.....	59
Toegankelijkheid.....	59
Vertramming en lightrail.....	59

Comfortabel en veilig reizen.....	60
Gastvrij.....	60
Milieuvriendelijk.....	60
Een systeem dat klikt: De Lijn staat niet alleen.....	61
IV. GELD VOOR HET OPENBAAR VERVOER	
BIJLAGE: GEMEENTEN DIE PROJECT BASISMOBILITEIT KRIJGEN IN 2005 EN 2006	63
Provincie Antwerpen.....	63
Provincie Limburg.....	63
Provincie Oost-Vlaanderen.....	63
Provincie Vlaams-Brabant.....	63
Provincie West-Vlaanderen.....	63

---

# Meer en beter openbaar vervoer

## I. Rol en kenmerken van het openbaar vervoer

### 1. Naar duurzame mobiliteit

Een goede mobiliteit is belangrijk voor de sociale ontplooiing van elk individu. Een goede mobiliteit maakt economische ontwikkeling mogelijk. Het is dus belangrijk om mobiliteit niet zomaar te laten *gebeuren*, maar er wel op in te grijpen.

Mobiliteit vandaag is voornamelijk een auto-mobiliteit. Meer dan 2/3de van de mensen gebruikt zijn of haar auto als hoofdvervoermiddel. De mobiliteit zoals die zich nu voordoet, met hoge brandstofprijzen, met groeiende congestie op onze wegen, met stijgende druk op het milieu, is niet de meest ideale mobiliteit.

Per jaar gaan er in Vlaanderen 5 miljoen uren verloren door files op snelwegen. Dat komt overeen met 2841 voltijds werkenden die niets anders doen dan dag in dag uit in de file staan. De mobiliteitsbehoefte zal trouwens nog blijven stijgen (tot 2010 nog met 9%).

We moeten mensen aanzetten om te kiezen voor duurzame vervoermiddelen.

Het doel moet zijn: een rationeler gebruik van de auto en een vermindering van de individuele verplaatsingen met de auto ; betere zorg voor het milieu (in tijden dat jaarlijks 13.000 Belgen overlijden door fijn stof) ; economische ontwikkeling mogelijk maken ; vervoersongelijkheid aanpakken ; meer verkeersveiligheid.

### 2. Openbaar vervoer als duurzaam alternatief

Openbaar vervoer moet leiden tot een modal shift

Een verschuiving in de modal split is noodzakelijk. In 1998 gebruikte 70% van de Vlamingen nog de auto als hoofdtransportmiddel voor het woon-werkverkeer, 15% het openbaar vervoer en 15% de fiets.

Bedoeling moet zijn om een modal shift te bereiken waardoor minder mensen de auto gaan gebruiken als hoofdvervoermiddel. Maar meer overschakelen naar openbaar vervoer en fiets.

Onze ambitie: tegen 2010 zou 20% van de mensen het openbaar vervoer als belangrijkste verplaatsingsmiddel moeten gebruiken voor het woon-werkverkeer.

Deze shift kunnen we enkel bereiken als we een grote stap vooruit zetten in de snelheid van het openbaar vervoer én in de kwaliteit.

Openbaar vervoer moet een prominente plaats krijgen in het straatbeeld

Door een concurrentiële snelheid willen we het aantal verliesuren bij het openbaar vervoer beperken en een afdoende capaciteit en kwaliteit aanbieden.

Verliesuren zijn vooral het gevolg van een verminderde doorstroming (bussen staan ook stil in de file van auto's), maar houden ook verband met pannes, ongevallen of slechte aansluitingen tussen trein, bus en tram.

Het openbaar vervoer moet kunnen uitgaan van een maatschappelijk draagvlak waardoor een prominente plaats in het straatbeeld een evidentie wordt en doorstroming en concurrentiële snelheid makkelijker te realiseren zijn.

Concreet: vrije bus- en trambanen zullen meer en meer de plaats innemen van auto's. Verkeerslichten zullen meer en meer voorrang geven aan het openbaar vervoer, terwijl auto's langer zullen moeten wachten. Enkel op die manier kunnen bussen en trams snel rijden en zullen mensen ook geneigd zijn de overstap te maken van auto naar openbaar vervoer.

Openbaar vervoer moet mobiliteitskloof kleiner maken: aanpakken van vervoersongelijkheid

Vandaag beschikt één op vijf gezinnen niet over een auto. Hooggeschoolden verplaatsen zich zeven keer meer dan laaggeschoolden. Per dag leggen mannen meer dan 50% kilometer meer af dan vrouwen.

Ondanks het basisaanbod blijft de mobiliteitskloof in Vlaanderen dus groot. Het is de opdracht van het openbaar vervoer om die mobiliteitskloof te helpen dichten.

Openbare structuur voor de openbaar vervoerbedrijven

We kiezen in Vlaanderen voor een collectief vervoer met openbaar karakter. We willen namelijk dat de belangrijkste hefboomen voor het openbaar vervoerbeleid in overheidshanden blijven. Collectief vervoer betekent niet noodzakelijk dat De Lijn dit zelf uitvoert. We gaan er wel vanuit dat het collectief vervoer centraal aangestuurd wordt door een openbaar bedrijf.

De ervaring in Nederland heeft bijvoorbeeld geleerd dat de invoering van marktwerking en de decentralisatie van het regionaal vervoer zorgen voor een verkaveling van het openbaar vervoernetwerk en dus niet voor verbetering.



### **3. Kenmerken van goed openbaar vervoer**

#### Beschikbaar

Een goed basisnetwerk van openbaar vervoer is belangrijk zodat mensen zich gemakkelijk kunnen verplaatsen. Basismobiliteit heeft er al voor gezorgd dat er een basisaanbod is aan openbaar vervoer in woongebieden. Vandaag heeft 80% van de Vlamingen een bus- of tramhalte op loopafstand waar een uitgebreid aanbod van openbaar vervoer voorbijkomt. We breiden basismobiliteit nog uit de komende jaren. (zie deel basismobiliteit)

#### Frequent

Hoe meer reismogelijkheden, hoe groter de gebruikswaarde van het openbaar vervoer. De reiziger kan dan immers het tijdstip van de reis beter laten aansluiten bij de gewenste vertrek- of aankomsttijd, hij hoeft zich minder zorgen te maken om het missen van een aansluiting en in het beste geval hoeft hij zich helemaal niet meer om een dienstregeling te bekommeren. Frequentieverhogingen leiden tot meer gebruik van het openbaar vervoer. Op iedere verbinding wordt daarom gestreefd naar de hoogste frequentie die past bij het potentieel van de vervoersmarkt. Hiervoor wordt het instrument van het netmanagement ingezet. (zie deel netmanagement)

#### Goedkoop

Openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn. En mag dus niet veel kosten. Het uitgangspunt is dat tarieven door de reizigers als billijk ervaren worden en dat ze niet sneller stijgen dan de index. We moeten tariefverhogingen wel durven overwegen wanneer daardoor de doorstroming verbetert. (zie deel goedkoop openbaar vervoer)

#### Snel en betrouwbaar

De reissnelheid met openbaar vervoer ten opzichte van het particulier vervoer is een maat voor de concurrentiekracht van het openbaar vervoer. Een belangrijk aspect om die gewenste snelheid te behalen, is vlotte doorstroming. Dat de reistijd voorspelbaar is, kan openbaar vervoer ook onderscheiden van de auto zeker in gebieden met een grote mobiliteitsdruk. (zie deel kwaliteit)

#### Goede informatie en toegankelijk

De reiziger moet centraal staan in de dienstverlening van De Lijn. Zowel op vlak van goede informatie (aan de halte, in de bus of tram, door het personeel, ...) als op vlak van toegankelijkheid voor mensen die minder goed te been zijn. (zie deel kwaliteit)

### Comfortabel en veilig

Om de concurrentie met de wagen te kunnen aangaan, moeten we investeren in extra comfort, zowel in het voertuig als aan de halte. Ons openbaar vervoer moet ook veilig zijn: weinig verkeersongevallen, weinig agressie/diefstal/... (zie deel kwaliteit)

### Gastvrij

Iedereen is welkom op het openbaar vervoer. Ook in het personeelsbeleid moet er aandacht zijn voor gelijke kansen, non-discriminatie, ... (zie deel kwaliteit)

### Milieuvriendelijk

Bussen en trams zijn sowieso al milieuvriendelijker dan auto's. We willen met het openbaar vervoer een voorbeeld inzake milieuvriendelijkheid zijn. Roetfilters, biodiesel, pure plantenolie, investering in nieuwe technologieën,... (zie deel kwaliteit)

### Een systeem dat klikt

Inschakeling van andere vormen van collectief vervoer (bvb. bedrijfsvervoer), de taxisector en private partners moet voor elke vervoersvraag een oplossing op maat kunnen leveren. De Lijn kan hierbij de regisseur worden van een soort centraal bureau voor mobiliteitsmanagement waarbij ze enkel het openbaar vervoer zelf organiseert en voor andere vormen van vervoer samenwerkt met partners. Een goede samenwerking met de NMBS en MIVB is noodzakelijk. (zie deel kwaliteit)

## II. Openbaar vervoer voor iedereen: beschikbaar, frequent en goedkoop

### **1. Basismobiliteit: elke Vlaming basisaanbod openbaar vervoer**

Basismobiliteit zorgt voor basisaanbod

Mensen hebben recht op mobiliteit. Want zonder mobiliteit zijn we aan huis gekluisterd. Zonder mobiliteit is het moeilijk werken, school lopen, reizen, bezoeken brengen, leven.

Het openbaar vervoer vervult een belangrijke rol in de mobiliteit van mensen. Voor sommigen is openbaar vervoer het enige vervoermiddel waarmee ze zich kunnen verplaatsen voor lange afstanden. Voor anderen is het een mooi alternatief voor de auto waarvoor men geen parkeerplaats vindt.

Voor alle mensen geldt in elk geval dat ze recht hebben op een basisaanbod aan openbaar vervoer. Namelijk, dat ze een halte hebben op maximum 750 meter van hun voordeur (in stedelijke gebieden zelfs op maximum 500 meter) en dat er op geregelde tijdstippen een bus of tram aan die halte passeert. Dat basisaanbod noemen we basismobiliteit.

80% van de Vlamingen heeft vandaag bus of tram op loopafstand

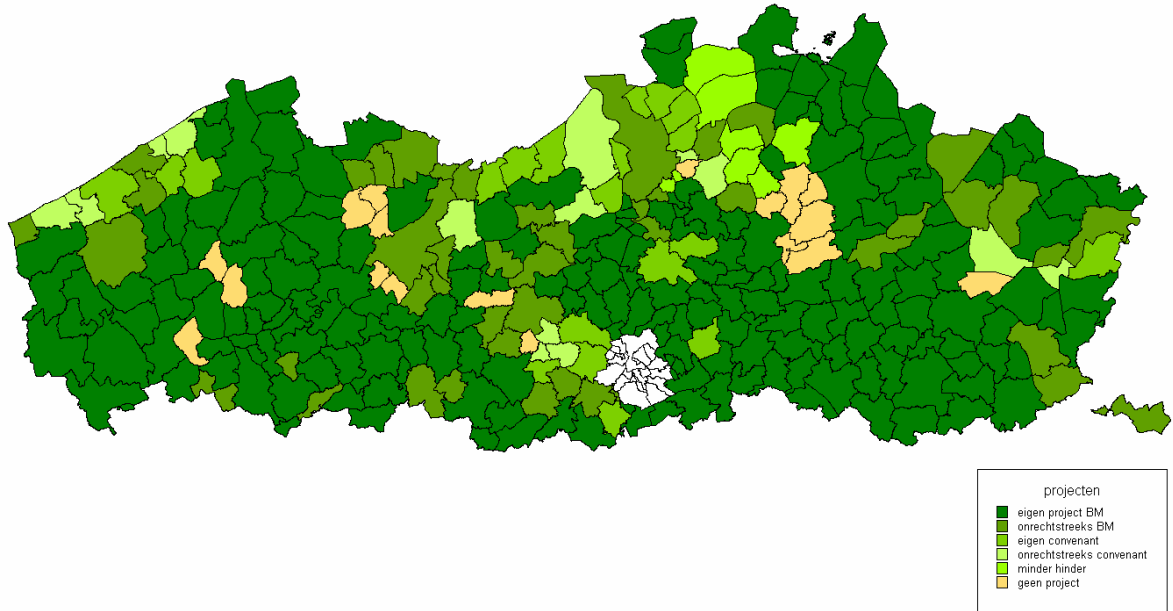
Vandaag profiteren 4 op 5 Vlamingen van dat basisaanbod. Dat is het resultaat van de inspanningen van de afgelopen jaren om telkens die gemeenten die het laagste aanbod hadden aan openbaar vervoer, eerst te bedienen.

Deze aanpak levert duidelijk zijn vruchten af:

- het aantal Vlamingen met basismobiliteit steeg van 50% naar 80% in de periode 2000-2005
- het aantal woongebieden zonder of met heel weinig openbaar vervoer is sterk verminderd
- de grootste verschillen in aanbods niveau tussen de gebieden onderling zijn verdwenen
- alle centrumsteden in Vlaanderen hebben nu een volwaardig stadsnet met hoge bediening in het stadscentrum en de onmiddellijke omgeving
- meer dan 100 belbussen leveren vraagafhankelijk vervoer in de gebieden waar de vraag te laag is voor een vaste bediening

Op volgende kaart is te zien welke gemeenten in Vlaanderen de afgelopen 8 jaar extra aanbod aan openbaar vervoer hebben gekregen.

## Gemeenten met extra aanbod



De invoering van basismobiliteit heeft onmiskenbaar gezorgd voor een betere verdeling van het openbaar vervoer. Verschillen in aanbodsniveau blijven echter bestaan (bijvoorbeeld tussen landelijk en stedelijk gebied) omdat de vraag naar openbaar vervoer niet in elk gebied even groot is.

Basismobiliteit wordt constant geëvalueerd, niet alleen door De Lijn zelf maar ook door externe partners zoals gemeentebesturen, Administratie Wegen en Verkeer en externe auditor. Het is geen blind aanbod. Als een vaste bediening te weinig reizigers aantrekt, dan wordt die vervangen door een belbus, zoals in Turnhout en Zoersel is gebeurd. Het omgekeerde kan ook: als een belbus overbevraagd is, dan kan die vervangen worden door een lijnbus. Basismobiliteit wordt dus flexibel ingevuld en aangepast aan de lokale situatie.

Het werk van basismobiliteit is al ver gevorderd maar nog niet af. De komende jaren investeren we nog in nieuwe projecten basismobiliteit voor gemeenten die nog geen basisaanbod aan openbaar vervoer hebben.

Bijna 50 gemeenten krijgen het komende jaar extra bussen

4 op 5 Vlamingen is vandaag volledig basismobiel.  
Wat met die 20% Vlamingen die nog niet over een basisaanbod beschikken?

Een groot deel van die 20% zijn inwoners van gemeenten die in 2005 en 2006 nog extra (bel)bussen mogen verwachten in het kader van basismobiliteit. Concreet gaat dit om 49 gemeenten. (zie bijlage voor lijst)

In 2006 kost ons dit 15 miljoen euro. Op kruissnelheid in 2007 kosten die nieuwe projecten 20 miljoen euro.

Tegen 2007 zullen op die manier **90%** van de inwoners een basisaanbod hebben.

Basismobiliteit is een uniek verhaal: het legt mobiliteit als universele dienstverlening in een wet vast. Door het werken aan basismobiliteit hebben we in Vlaanderen een trendbreuk kunnen realiseren. Het aantal reizigers bij De Lijn is op 5 jaar tijd met 85% gestegen, van ongeveer 223 miljoen naar 413 miljoen reizigers. Hiermee hebben we de mobiliteitsgroei die er de afgelopen jaren is geweest voor een groot deel kunnen opvangen. In vergelijking: in Nederland is het aantal reizigers met het openbaar vervoer sterk gedaald. Basismobiliteit is dus een succesverhaal. Belangrijk is ook dat we binnen de budgettaire ramingen zijn gebleven. Basismobiliteit werd altijd geraamd op 134 miljoen euro. Tot hier toe, met de projecten 2006, kost basismobiliteit 126 miljoen euro.

Maatwerk en evolutie naar vraaggericht aanbod

De grootste leemtes in het aanbod zullen door de nieuwe projecten worden weggewerkt. Het vervolledigen van basismobiliteit komt er dan op neer in te spelen op de kleinere vragen die nog bestaan. Vaak kunnen die met beperkte middelen worden ingevuld. Een klassiek voorbeeld is de uitbreiding van een belbusgebied. De Lijn zal hiervoor dus maatwerk moeten leveren.

Bovendien is basismobiliteit een dynamisch proces. Als er in de toekomst extra woongebieden worden gecreëerd, dan moeten die mensen daar ook openbaar vervoer krijgen. Basismobiliteit is in die zin een permanente opdracht. Gemeentebesturen en de minister van Ruimtelijke Ordening hebben hier ook een verantwoordelijkheid in. Bijvoorbeeld bij het uitbreiden van woongebieden of het afbakenen van stedelijke gebieden, wordt vaak een extra nood aan openbaar vervoer gecreëerd. Hier hangt ook een kostenplaatje aan.

Basismobiliteit wordt vanaf 2007 verder gezet in netmanagement. We zullen gaan kijken waar de grootste noden zijn, waar de missing links in het openbaar vervoer zich bevinden, waar mensen nog vragen naar extra openbaar vervoer, waar er nog vervoersongelijkheid is.

## **2. Netmanagement: wegwerken missing links**

Basismobiliteit legt de fundamenten van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Tegen 2007 zal 90% van de Vlamingen al op een goede manier bediend worden door het openbaar vervoer. Netmanagement zal daar inspelen waar er extra noden zijn: de vervollediging van basismobiliteit, woon-werk- en woon-schoolverkeer en andere missing links.

Netmanagement is een methodologie waarmee De Lijn werkt om te bekijken waar de grootste noden zich bevinden. Deze methodologie werd al gebruikt in basismobiliteit en wordt nu ook verder gezet bij het wegwerken van de missing links. Op die manier worden er op een objectieve manier prioriteiten aangegeven.

In 2007 hebben we hiervoor 13 miljoen euro, in 2008 18 miljoen euro en in 2009 nog eens 18 miljoen.

Een voorbeeld van 'het wegwerken van missing links' is het minder hinderaanbod in Antwerpen. Dit aanbod werd gestart als een tijdelijk alternatief voor de wegenwerken aan de Antwerpse Ring. Maar dit bijkomende aanbod is zo succesvol gebleken (een reizigerstoename van meer dan 20%) dat het merendeel van de minder hinderbussen en – trams verlengd worden. Het succes is te verklaren door de combinatie van comfortabele sneldiensten met doorstromingsmaatregelen. Ook de versterkingen op de stadslijnen vielen in de smaak.

### **Wegwerken missing links**

Er zijn nog grote noden op het vlak van openbaar vervoer. Bedrijventerreinen die nog niet ontsloten zijn, steden die extra bussen en trams kunnen gebruiken, het woon-schoolverkeer, vervoersknooppunten zoals Zaventem en de Vlaamse Ruit (waaronder Gent, Antwerpen, Brussel, Leuven) die nieuwe capaciteit nodig hebben, een provincie als Limburg die nog te weinig goede verbindingen heeft,... Al deze missing links moeten we stelselmatig opvullen.

Een aantal plannen zijn daarvoor al gemaakt: Masterplan (Antwerpen), Pegasus (Vlaamse ruit), Spartacus (Limburg) en START (Zaventem). Ook andere vervoergebieden rond centrumsteden zullen onder de loep worden genomen. Per centrumstad (en omgeving) zal er een visie op het openbaar vervoer worden uitgewerkt, zoals bijvoorbeeld gebeurt voor West-Vlaanderen.

Maar we willen ook partnerschappen sluiten met gemeenten, bedrijven, provinciebesturen,...om te bekijken waar de noden zich bevinden en prioriteiten te stellen.

## Aanpakken van vervoersongelijkheid

Vandaag bestaat er in Vlaanderen nog een mobiliteitskloof. Het is de opdracht van het openbaar vervoer om die mobiliteitskloof te helpen dichten. Basismobiliteit is daarin een eerste, belangrijke stap. In netmanagement doen we dat op vraag van de Vlaming zelf, van gemeentebesturen en andere lokale overheden... Een gemeentebestuur of een OCMW-raad kan bijvoorbeeld, in het kader van vervoersongelijkheid, een zeer terechte eis hebben voor meer openbaar vervoer in een bepaalde wijk.

De vraag van de lokale besturen wordt dus belangrijker. Wij vragen dan ook aan deze lokale besturen om ook hun verantwoordelijkheid op te nemen.

## Verantwoordelijkheid lokale besturen

De lokale besturen zullen ook hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. We verwachten van hen dat zij, net zoals bij verkeersveiligheid en verkeersinfrastructuur, mee hun bijdrage leveren voor het openbaar vervoer dat in hun gemeente rijdt.

Eén van de instrumenten die hiervoor zal gebruikt worden is het mobiliteitsconvenant. Mobiliteitsconvenanten zorgen er nu al voor dat de gemeenten en de Vlaamse overheid de handen in elkaar slaan bij het voeren van een lokaal mobiliteitsbeleid. Een convenant verdeelt de investeringen in fietspaden, veilige oversteekplaatsen, veilige schoolomgevingen...over Vlaamse overheid en gemeente. Bijna alle gemeenten in Vlaanderen maken gebruik van mobiliteitsconvenanten.

Deze convenanten zullen ook gebruikt kunnen worden om beter openbaar vervoer aan te bieden. Op vraag van een gemeente zou er bijvoorbeeld een bus of belbus kunnen komen, op voorwaarde dat ook zij een duit in het zakje doen voor bijvoorbeeld de noodzakelijke doorstromingsmaatregelen, schuilhuisjes, overdekte fietsenstallingen, informatie voor de reizigers, enzovoort.

### **3. Goedkoop openbaar vervoer**

De uitgangspunten van de prijszetting voor het openbaar vervoer zijn de volgende:

- openbaar vervoer is betaalbaar voor iedereen
- de tarieven worden door de reizigers als billijk ervaren en stijgen niet sneller dan de levensduurte
- een hoger tarief kan op voorwaarde dat dit zorgt voor een betere doorstroming

Als we de tarieven van het openbaar vervoer vergelijken met de kostprijs van een gelijkwaardige autoverplaatsing is het openbaar vervoer onmiskenbaar het goedkoopst voor de klant. Toch wordt het openbaar vervoer niet altijd als betaalbaar ervaren, zeker niet wanneer de trein deel uitmaakt van de verplaatsing.

In Vlaanderen werden de voorbije jaren inspanningen geleverd om het openbaar vervoer wel betaalbaar te houden. Belangrijk is het gratis openbaar vervoer voor bepaalde categorieën van reizigers, bijvoorbeeld het gratis abonnement voor 65-plussers of via het derde betalersysteem voor andere categorieën. Even belangrijk zijn de inspanningen die gebeurd zijn om de abonnementen (Buzzy Pazz voor jongeren en Omnipass) eenvoudiger en betaalbaar te maken. Tegen een redelijke prijs kan de trouwe klant immers op alle bussen en trams in Vlaanderen. De drempel naar openbaar vervoer is hierdoor sterk verlaagd.

Als we de prijs van abonnementen vergelijken met abonnementen in het buitenland blijkt dat de Buzzy Pass en de Omnipas absolute uitschieters zijn in Europa. In Nederland betaal je voor een maandabonnement waarmee je in heel het land het openbaar vervoer kan gebruiken net geen 194 euro. In Vlaanderen betaal je voor een abonnement als volwassene 190 euro, maar dan wel voor een heel jaar! Als jongere betaal je voor een abonnement ongeveer 150 euro, en dit ook voor een heel jaar. Een Nederlandse jongere betaalt voor een vergelijkbaar jaarabonnement 12 keer zoveel als de Vlaamse jeugd. Ook als je een vergelijking maakt met de prijzen in andere Europese steden is de lage prijs van de Buzzy Pass opvallend. In Aken betalen jongeren 296 euro per jaar voor schoolverplaatsingen enkel in de stad Aken. In Lille 429 euro per jaar voor het stads- en voorstadsnet.

Deze uniforme tarievenpolitiek op het niveau van het Vlaams gewest heeft reeds zijn vruchten afgeworpen. Het aantal abonnementen is met 43% gestegen op 3 jaar tijd. Bijna 350.000 mensen of 73% van de reizigers hebben een abonnement. De complementariteit van basismobiliteit en het tarievenbeleid heeft ervoor gezorgd dat iedereen een aanbod heeft dat ook betaalbaar is.

Derdebetalers (vooral gemeenten) kunnen ook hun bijdrage leveren voor het stimuleren van het openbaar vervoer door nog bijkomende kortingen



op de gangbare tarieven toe te kennen. 105 gemeenten zijn ondertussen derdebetalers.

Daarmee kunnen we stellen dat het openbaar vervoer van De Lijn vandaag voldoet aan de eis van betaalbaarheid.

Betekent dit dat er in de toekomst geen tariefaanpassingen meer komen? Neen, indexeringen van de tarieven zullen mogelijk zijn. Maar we willen principieel de tarieven wel zo goedkoop mogelijk houden zodat niemand uitgesloten wordt én zodat de drempel naar openbaar vervoer zo laag mogelijk blijft. Tariefverhogingen moeten wel durven overwegen wanneer daar een verbetering van de doorstroming tegenover staat. Maar de betaalbaarheid staat natuurlijk voorop: buitenlandse ervaringen geven immers aan dat openbaar vervoer aan regels van de markt onderwerpen geen beter openbaar vervoer oplevert, noch meer reizigers aantrekt.

### III. Kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer: snel en comfortabel reizen

De afgelopen jaren werd er zeer veel geïnvesteerd in de uitbreiding van het aanbod. Er kwamen veel bussen en trams bij in Vlaanderen met een reizigersstijging van 85% op 5 jaar tijd tot gevolg. Maar om de net-niet-reizigers te overtuigen over te schakelen op het openbaar vervoer, is er meer nodig dan extra aanbod.

Die mensen gaan hun auto pas laten staan als ze met het openbaar vervoer minstens even snel én comfortabel kunnen reizen dan met hun auto.

Er is dus nood aan een vernieuwing van het openbaar vervoer, aan een verdere kwaliteitsverbetering op verschillende vlakken. De reiziger moet, meer dan vandaag nog, centraal staan bij De Lijn.

#### Snel en betrouwbaar: doorstroming

De reissnelheid met openbaar vervoer ten opzichte van het particulier vervoer is een maat voor de concurrentiekracht van het openbaar vervoer. De reissnelheid kan vooral verbeteren door een vlotte doorstroming. Vanaf volgend jaar gaan we de doorstromingsknelpunten structureel aanpakken, naast de kleine ingrepen die we vandaag al doen en ook verder zetten. In de begroting is daarvoor 18 miljoen euro uitgetrokken.

Met een betere doorstroming willen we:

- de klant een betere kwaliteit (reissnelheid) aanbieden
- de exploitatie van bussen en trams efficiënter maken op de plaatsen waar er nu tijd verloren wordt door het verkeer
- op die manier komt er ook geld vrij om extra bussen en trams te laten rijden

De gemeenten en wegbeheerders zijn de partners waarmee we samenwerken om onze doorstromingsambities waar te maken. Naast de inspanningen op gewestwegen zullen ook de knelpunten op gemeentewegen moeten worden aangepakt, die zich voornamelijk in de stedelijke gebieden situeren.

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer zijn afspraken met de reizigers nakomt. De voorspelbaarheid van de reistijd is een kwaliteit waarmee het openbaar vervoer zich bij een hoge mobiliteitsdruk positief kan onderscheiden van het autorijden, zeker waar er vrije tram- en busbanen ter beschikking zijn.

De vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is natuurlijk cruciaal om de betrouwbaarheid te garanderen. Jaarlijks zal er, in samenwerking met de minister van Openbare Werken, gewerkt worden aan een plan van aanpak om betere doorstroming te garanderen. Hier rekenen we ook op de inspanningen van steden en gemeenten zelf. Zeker voor de grote

investerings die we nog in de steden zullen doen, vragen we de steden om zelf ook doorstromingsmaatregelen te nemen.

### Informatie op maat van de reiziger

Als we de net-niet-reizigers willen overtuigen om niet meer in hun auto te stappen maar het openbaar vervoer te nemen, dan moeten we hen het zo gemakkelijk mogelijk maken om hun weg te vinden.

Het aanbod van openbaar vervoer – netwerk, dienstregeling, tarieven, betaalsysteem en verdere gebruiksaanwijzing – moet daarom overzichtelijk zijn. De informatie moet steeds actueel, duidelijk en voor iedereen toegankelijk zijn, zowel vóór als tijdens de reis. De reiziger moet doeltreffend ondersteund worden bij het vinden van zijn weg in het openbaar vervoer, thuis, onderweg en ook bij vertragingen.

De Lijn moet verder evolueren naar een nog meer klantgerichte organisatie, met een uniforme externe communicatie en service naar de klant.

### Toegankelijkheid

Iedereen moet meekunnen met de bus of met de tram. Ook mensen die niet goed te been zijn, mensen met een handicap, ouders met kinderwagens,...voor hen wordt een extra inspanning gedaan om het openbaar vervoer toegankelijk te maken.

Toegankelijkheid is belangrijk zowel van de toegangswegen, de halte als het voertuig. De Lijn blijft zich inspannen om haar voertuigen en haar haltes toegankelijk te maken.

Op het gebied van toegankelijkheid heeft De Lijn nog een weg af te leggen, net zoals de NMBS. Een goede samenwerking van beide vervoersmaatschappijen inzake toegankelijkheid is dan ook nodig.

### Vertramming en lightrail

Vlaanderen beschikt over een fijnmazig openbaar vervoernetwerk. Enkel met bussen of belbussen kan het openbaar vervoer heel dicht bij de mensen worden gebracht. Er is echter ook nood aan spoorinfrastructuur. Met trams kunnen veel meer reizigers worden vervoerd. Die zetten we dus in op de drukste assen.

In de nabije toekomst willen we ook meer trams en lightrail in de ruime omgeving van de steden inzetten. Ten opzichte van snelbussen leveren die een hogere kwaliteit en zijn ze goed herkenbaar. Trams en lightrail geven een groter gevoel van betrouwbaarheid (want meer op eigen bedding) en ze zijn ook milieuvriendelijker.

In het Masterplan Antwerpen en Pegasus zitten er heel wat tramlijnverlengingen. In het Spartacusplan voor Limburg zit de aanleg van lightrail. Het is onze ambitie om deze legislatuur één lightrailproject op te starten.

### Comfortabel en veilig reizen

Door vertramming en sneltrams maken we ons net al comfortabeler voor de reiziger. Ook de haltes kunnen comfortabeler worden: overdekt, met zitbank, realtime informatie, fietsenstallingen, wegwijzers,...

Openbaar vervoer is veruit de veiligste vervoerwijze over land, gemeten naar het aantal verkeersongevallen per reizigerskilometer. Het openbaar vervoer heeft ook een voorbeeldfunctie bij de naleving van het verkeersreglement.

Het is ook belangrijk dat reizigers zich sociaal veilig voelen in het openbaar vervoer, zoals dat past bij een beschermde publieke ruimte.

### Gastvrij

Elke reiziger zou zich in het openbaar vervoer welkom en op zijn gemak moet voelen. Personeel, apparatuur, diensten en informatie moeten de reiziger als een welkome gast benaderen.

Wat intern heerst wordt extern uitgestraald. Daarom is het personeelsbeleid een belangrijk aandachtspunt. Maatschappelijk verantwoord ondernemen, gelijke kansen, aandacht voor maatschappelijk 'zwakkeren', geen discriminatie, corporate governance (goed bestuur en transparantie) moeten nog meer deel uitmaken van de bedrijfsfilosofie bij De Lijn.

### Milieuvriendelijk

De reizigers en de omgeving hebben recht op de meest duurzame vormen van openbaar vervoer.

Bussen en trams zijn sowieso al milieuvriendelijker dan auto's: de externe kost voor een kilometer die een persoon aflegt met het openbaar vervoer is lager dan wanneer die kilometer met de wagen wordt afgelegd. Dat geldt zowel voor klimaatkosten, kosten met betrekking tot luchtvervuiling als voor kosten ten gevolge van congestie en verkeersveiligheid. Dat geldt voor busvervoer, maar nog meer uitgesproken voor elektrisch vervoer zoals de tram. Het positieve effect geldt als er voldoende bezetting van de voertuigen is en neemt uiteraard toe naarmate de bezetting toeneemt.

We geven echter nog een extra meerwaarde aan het openbaar vervoer als we kiezen voor de meest milieuvriendelijke vormen ervan. We zetten de weg verder voor wat betreft de sanering en duurzame inrichting van stelplaatsen, de inbouw van roetfilters tegen de uitstoot van fijn stof, het verlagen van NOx-uitstoot door het testen met ureuminspuiting, de implementatie van biodiesel en pure plantenolie als klimaatmaatregel,

aanleren van zuinig rijgedrag en de participatie in innovatieve projecten zoals de brandstofceltechnologie bij bussen.

Een systeem dat klikt: De Lijn staat niet alleen

Het openbaar vervoer kan niet altijd een alternatief zijn voor het individueel vervoer. Omdat men afhankelijk is van vaste dienstregelingen en reisen. Of omdat men soms veel bagage moet meenemen.

Er kan dus niet aan alle mobiliteitsvragen worden voldaan. Inschakeling van andere vormen van collectief vervoer (bvb. bedrijfsvervoer), de taxisector en private partners moet voor elke vervoersvraag een oplossing op maat kunnen leveren.

De Lijn kan hierbij de regisseur worden van een soort centraal bureau voor mobiliteitsmanagement waarbij ze enkel het geregeld vervoer zelf organiseert en voor andere vormen van vervoer samenwerkt met partners. De projecten voor autodelen in enkele Vlaamse steden zijn hiervan een voorbeeld.

Belangrijk bij de rol van De Lijn als mobiliteitsmanager is ook de afstemming van het openbaar vervoer op andere vormen van mobiliteit: de fiets en de auto liggen hierbij voor de hand, maar ook de complementariteit van de taxi mag zeker niet worden vergeten.

Het moet dus klikken tussen het openbaar vervoer en andere soorten vervoermiddelen. Maar het moet ook klikken tussen de verschillende openbaar vervoermaatschappijen, De Lijn, NMBS en MIVB.

Voorzieningen bij overstappunten (zoals stationsomgevingen) zijn een extra aandachtspunt. Goede overstapmogelijkheden tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer moedigen het gebruik aan. Er moet zo veel mogelijk aansluiting gezocht worden in ligging, reistijden, tarief en betaalwijze.

Er moet extra aandacht gaan naar:

- de ontwikkeling van knooppunten (zowel op het niveau van de infrastructuur als op het niveau van de aansluitingen in de dienstregeling)
- de gemeenschappelijke ticketing: de ontwikkeling van één trein-tram-busticket
- de ontwikkeling van geïntegreerde voorstadsnetten

Tenslotte is er ook een rol weggelegd voor De Lijn in het verschaffen van collectieve informatie: het is niet voldoende dat er verschillende vervoersmogelijkheden worden aangeboden; de klant moet hierover ook adequate informatie kunnen krijgen. Die informatie gaat veel verder dan het geven van de dienstregeling. Voor elke vervoersvraag zal er een oplossing op maat moeten worden uitgewerkt.

## IV. Geld voor het openbaar vervoer

Het budget voor openbaar vervoer deze legislatuur bedraagt:

	2006	2007	2008	2009	TOTAAL
<b>Recurrente budgetten (mio €)</b>					
Basismobiliteit	15	15+5=20	20	20	<b>20</b>
Minder Hinder	13	13	13	13	<b>13</b>
Netmanagement: basismobiliteit, woon-werk en woon-schoolverkeer en andere missing links		13	13+18=31	13+18+18=49	<b>49</b>
Spartacus, Pegasus en andere			25	25+25=50	<b>50</b>
Algemene dotatie De Lijn (budget 2005; jaarlijks aan te passen)	600	600	600	600	<b>600</b>
TOTAAL					<b>732</b>
<b>Andere budgetten (mio €)</b>					
Rij- en rusttijden	9,6	9,6			
Doorstromingsmaatregelen op gewestwegen	18	18	18	18	
Investeringsmiddelen De Lijn (budget 2005; jaarlijks aan te passen)	76	76	76	76	

**Bijlage:****Gemeenten die project basismobiliteit krijgen in 2005 en 2006**

## Provincie Antwerpen

Herentals  
Herenthout  
Herselt  
Hulshout  
Nijlen  
Olen  
Westerlo  
Wommelgem

## Provincie Limburg

Hasselt

## Provincie Oost-Vlaanderen

Aalst (en Berlare)  
Beveren  
Brakel (en Zottegem)  
Denderleeuw  
De Pinte  
Destelbergen  
Erpe-Mere  
Haaltert  
Hamme (en Berlare)  
Lede  
Lierde  
Stekene  
Sint-Martens-Latem  
Waarschoot (en Lovendegem)  
Waasmunster  
Zomergem (en Lovendegem)

## Provincie Vlaams-Brabant

Affligem  
Bever  
Galmaarden  
Gooik  
Halle  
Herne  
Liedekerke  
Pepingen  
Roosdaal  
Sint-Genesius-Rode  
Sint-Pieters-Leeuw

Provincie West-Vlaanderen

Ardoos  
Avelgem  
Deerlijk  
Diksmuide  
Lichtervelde  
Middelkerke  
Moorslede  
Roeselare  
Spiere-Helkijn  
Wevelgem