Stuk **131** (2004-2005) – Nr. 1

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

Zitting 2004-2005

22 november 2004

BELEIDSNOTA

Mobiliteit

2004-2009

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

Met deze beleidsnota wordt voor de periode 2004-2009 een meer concrete uitwerking gegeven aan de basisopties in het regeerakkoord. Een beleidsnota geeft de grote strategische keuzen en opties van het beleid voor de duur van de regeerperiode weer. De nota is de weergave van de visie van de functioneel bevoegde minister en vormt de basis van een debat in het Vlaams Parlement. In voorkomend geval zullen de uitvoeringsmaatregelen, daar waar nodig, ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement worden voorgelegd.

INHOUD

Blz.

Inleiding 5
Hoofdstuk 1: Wat beweegt ons tot steeds meer bewegen? 6
1 Technologische verbeteringen verhogen de reissnelheid en verlagen de reiskost 7
2 Ondersteunende factoren 8
2.1 Economische wijzigingen 8
2.2 Demografische factoren 9
2.3 Sociaal-culturele factoren 10
2.4 Nieuwe ruimtelijke patronen 10
2.5 En het beleid volgde 10
Hoofdstuk 2: Regelmaat en variatie in ons bewegen 11
1 Regelmaat in het gemiddelde verplaatsingsgedrag 11
2 Variatie in het verplaatsingsgedrag 4
3 Verplaatsingsgedrag Vlaanderen in 2000 15
3.1 Verdeling over de motieven 16
3.2 Verdeling over de vervoerswijzen 17
3.3 Variaties naar verplaatsingsafstand 18
3.4 Variaties in verplaatsingen naar tijd 19
3.5 Socio-culturele verschillen 20
4 Goederenvervoer 22
Hoofdstuk 3: Waar drijven we op af? 23
1 Kering van de trend gedurende de voorbije jaren 23
1.1 Trendbreuk in het beleid 23
1.2 Nieuwe beleidsinstrumenten 26
1.3 De kering van de trend op het terrein 28
2 Trendmatige ontwikkelingen: business as usual 32
3 De trendbreuk bestendigen: mogelijkheden en beperkingen 34
3.1 Sterkten van het vervoerssysteem 34
3.2 Zwakten van het vervoerssysteem 35
3.3 Bedreigingen voor het mobiliteitsbeleid 36
3.4 Kansen voor het mobiliteitsbeleid 37
Hoofdstuk 4: Waar willen we naartoe? 38
1 Een trendbreuk naar een meer duurzame mobiliteit 38
2 Gelijktijdig op 5 sporen 39
2.1 Iedereen heeft recht op mobiliteit 39
2.2 Een slachtoffervrij verkeerssysteem als ultiem doel 39
2.3 De bereikbaarheid in Vlaanderen garanderen 40
2.4 Leefbaarheid veronderstelt verkeer dat zich aan de omgeving aanpast 41
2.5 De vervuiler beperkt de schade of betaalt een vergoeding 42
Hoofdstuk 5: Verder op het goede spoor 44
1 Iedereen mobiel 44
1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid 44
1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen 46
2 Verkeersveiligheid verhogen 48
2.1 Verkeersveiligheid: de maatschappelijke behoefte 48
2.2 Verkeersveiligheid: de 3 E's 48
2.2.1 Educatie 48
2.2.2 Engineering: de weginfrastructuur 49
2.2.3 Engineering: het voertuig 51
2.2.4 Enforcement: handhaving 52

2.3 Verkeersveiligheid: extra aandachtspunten 53
2.3.1 Zorgzame ondersteuning van slachtoffers 53
2.3.2 Onderzoek 53
2.3.3 Versterking van het draagvlak 53
2.3.4 Andere doelgroepen in het verkeersveiligheidbeleid 54
2.3.5 Verkeersongevallen in het woon-werk-, het zakelijk en het beroepsverkeer 56
2.4 Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid 57
3 De bereikbaarheid welomlijnd versterken 58
3.1 door de verdere verbetering van de stedelijke bereikbaarheid 59
3.2 door de verdere verbetering van de landelijke bereikbaarheid 63
3.3 door een gerichte inzet van telematica en incidentmanagement op de hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen (doorstroming OV) 64
3.4 door het voeren van een sturend prijsbeleid 65
3.4.1 De infrastructuurgebruiker betaalt mee 65
3.4.2 Tarievenbeleid bij De Lijn 66
3.5 door de andere modi de plaats te geven die ze verdienen 68
3.6 door de alternatieven voor het vrachtvervoer over de weg te verbeteren 70
3.7 door activiteiten anders te organiseren 70
4 Leefbaarheid verbeteren 71
4.1 door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving 72
4.2 door de infrastructuren beter aan te passen aan hun omgeving 71
4.3 door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren 72
5 Impact op milieu en natuur verminderen 73
5.1 door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken 73
5.2 door beter te voorkomen en minder door te genezen 75
Hoofdstuk 6: Versterking van het fundament 77
1 door het mobiliteitsconvenant te activeren 77
2 door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen 80
3 door een zo groot mogelijke deelname aan het beleid te bevorderen 81
4 door meer samenwerking met doelgroepen 82
5 door doelgerichte samenwerking met de andere gewesten, het federale en het Europese niveau en door meer samenhang in de bevoegdheidspaketten 82
6 door kennis doelgericht te vergroten 85
Hoofdstuk 7: Verdere ontwikkeling van het mobiliteitsmanagement 87
1 Bewust kiezen voor duurzaam vervoer en een rationeler gebruik van de auto 87
2 Maatwerk en samenwerking 87
3 Rol van de Vlaamse overheid: ondersteuning en ontwikkeling 87
4 De Lijn: van openbare vervoermaatschappij naar mobiliteitsmanager 88
5 Duurzaam kiezen in de mobiliteitssupermarkt 88
Slotwoord 91
Bibliografie 92

INLEIDING

Mobiliteit raakt alle Vlamingen. Ze worden er immers dagelijks mee geconfronteerd. We zijn allemaal ervaringsdeskundigen op het vlak van mobiliteit. Een beetje extreem geformuleerd zou je het leven kunnen omschrijven als één grote verplaatsing met op geregelde tijdstippen een halte. Elke levensactiviteit is verbonden met een plaats die je op een bepaald tijdstip moet bereiken: de school, het werk, de winkels, het verenigingsleven, de sportclub, … De mate waarin je verplaatsingen kan realiseren, is bepalend voor de sterkte van je maatschappelijke positie en je levenskwaliteit. Het stokken van de circulatie zou leiden tot een sociale en economische hartstilstand.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen was het startschot voor een nieuwe, meer duurzame manier van mobiliteitsdenken. Dat duurzame verhaal is allesbehalve afgerond. Deze beleidsnota gaat daarom vastberaden verder op dat denkspoor. Je hebt niets aan een goed spoor als je je er niet op voortbeweegt of als niet iedereen meekan. De slagkracht van de duurzame mobiliteitsvisie zal worden bepaald door de grootte van het maatschappelijke draagvlak. Daarvoor hebben we de medewerking nodig van alle partners.

De blik van deze nota reikt verder dan de grenzen van het beleidsdomein mobiliteit en ligt voorbij de bakens van deze legislatuur. De organisatie van het mobiliteitsbeleid heeft immers een enorme weerslag op de inrichting van de ganse samenleving. Mobiliteit heeft niet alleen gevolgen voor economie, verkeersveiligheid, leefbaarheid van de steden, werkgelegenheid en milieu, het is ook een sociaal verhaal.

Voor het eerst zijn de bevoegdheden mobiliteit en gelijke kansen in handen van dezelfde minister. Dat is een enorme opportuniteit. Want mobiliteit is een instrument waarmee je kansen letterlijk en figuurlijk bereikbaar kan maken. De uitdaging gaat dus veel verder dan het realiseren van meer mobiliteit. Mobiliteit moet gelijk verdeeld worden. We mogen niet belanden in een maatschappij op twee snelheden, waarin bepaalde groepen zich alsmaar beter en alsmaar sneller kunnen verplaatsen, terwijl andere groepen steeds meer moeite hebben om het tempo vol te houden. Die tweedeling tussen de mobielen en de niet-mobielen moeten we kost wat kost tegen gaan.

Een beter verdeelde mobiliteit leidt naar een samenleving met meer gelijke kansen. Daar ligt de echte eindbestemming van het spoor van deze beleidsnota.

Kathleen Van Brempt

Vlaams minister van Gelijke Kansen

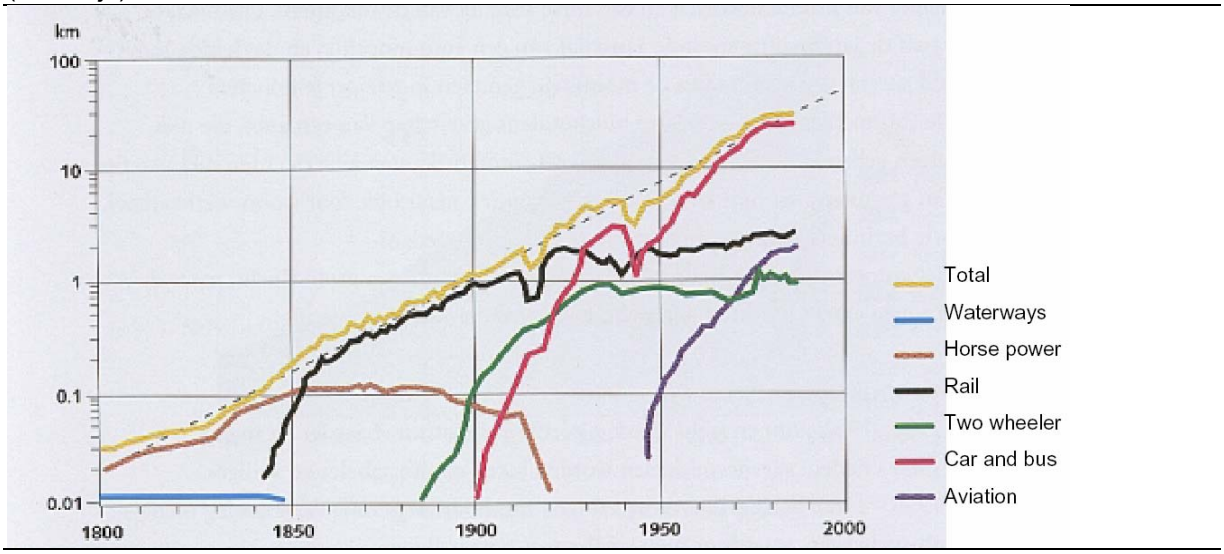
Hoofdstuk 1

WAT BEWEEGT ONS TOT STEEDS MEER BEWEGEN?

Drijvende krachten in het verkeers- en vervoerssysteem

In de westerse wereld kent de afgelegde afstand sinds 1800 een exponentiële groei. De gemiddelde afgelegde afstand per persoon en per dag evolueerde van een paar kilometer naar ongeveer 40 kilometer, vliegreizen inbegrepen. Het lijkt niet veel, maar voor alle Vlamingen samen betekent het per dag ongeveer 200 miljoen kilometer, 5000 maal de wereld rond.

Figuur 1: Dagelijks afgelegde afstand per persoon tussen 1800 en 2000, te voet gaan uitgezonderd (Frankrijk)



Bron: Bleijenberg, A., 2002.

Tegelijk bleef de gemiddelde tijd die we dagelijks spenderen aan verplaatsingen vrijwel ongewijzigd: 80 minuten per dag, ongeveer evenveel tijd als een doorsnee middeleeuwer eraan spendeerde. Er bestaat op dit vlak ook geen substantieel verschil tussen geïndustrialiseerde landen en ontwikkelingslanden.

De totale mobiliteit, uitgedrukt in personenkilometers per dag, is gelijk aan de reistijd vermenigvuldigd met de snelheid. Men kan de exponentiële groei dus slechts verklaren door een gelijkaardige exponentiële groei in de gemiddelde reissnelheid. Afstand wordt alsmaar sneller afgelegd. Hierdoor winnen we ruimte, maar geen tijd. We willen nog steeds ons territorium uitbreiden; we proberen aan zoveel mogelijk activiteiten deel te nemen. Tijdwinst is daarbij onze prioriteit niet.

In de rush naar alsmaar verder en alsmaar sneller, nemen de individuele verschillen toe: sommige mensen zijn vrijwel immobiel, anderen ontwikkelen kenmerken van een haast nomadische levensstijl.

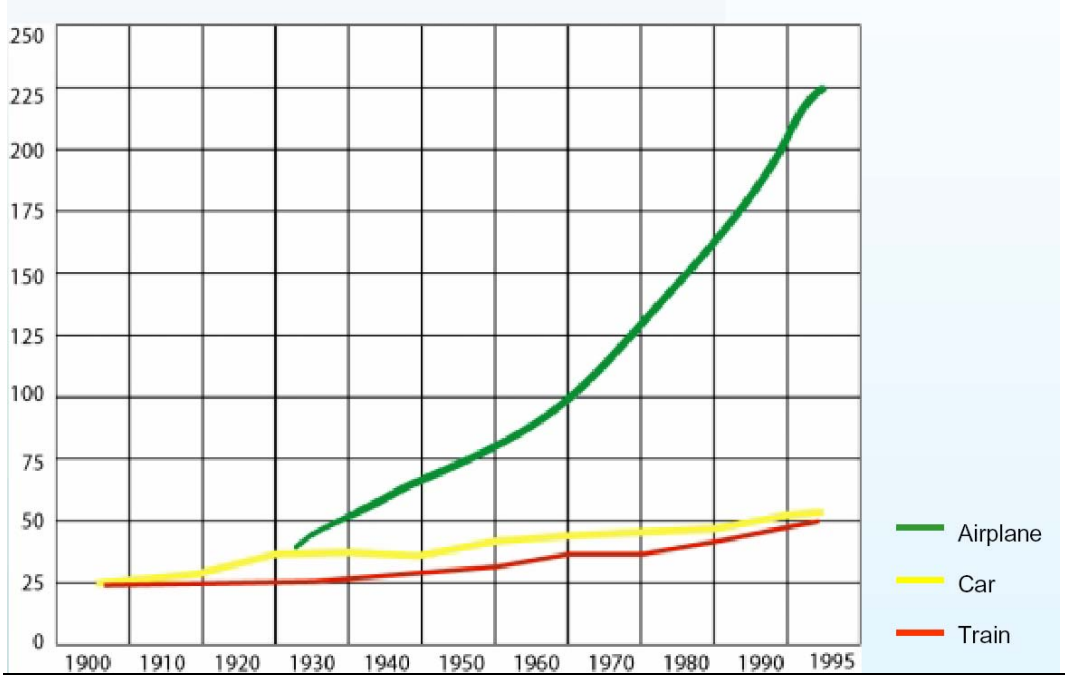
1 Technologische verbeteringen verhogen de reissnelheid en verlagen de reiskost

In onze westerse wereld onderging de dominante wijze van verplaatsen een geleidelijke maar grondige wijziging. “Te voet” en “te paard” werden “per trein” en “met de auto”. Technologische verbeteringen en een groeiend inkomen maakten de aankoop en het gebruik van snellere voertuigen mogelijk.

In het begin van de 19de eeuw bedroeg de reissnelheid 5 à 10 km/u. Nu ligt het gemiddelde dichtbij 70 km/u.

In de tweede helft van de 19de eeuw bereikte de stoomtrein een snelheid van rond de 30 km/u. De snelheid van een personenwagen evolueerde van 15 km/u tot een gemiddelde van ongeveer 45 km/u. Een intensief netwerk van autosnelwegen en alsmaar krachtigere en comfortabelere voertuigen maakten deze verbetering mogelijk. Rond 1960 werd de auto de dominante vervoerswijze. Vanaf 1980 realiseerde vooral de luchtvaart de toenemende snelheid. Het modale aandeel van luchtvaart in het aantal afgelegde kilometers steeg ondertussen tot ongeveer 10%.

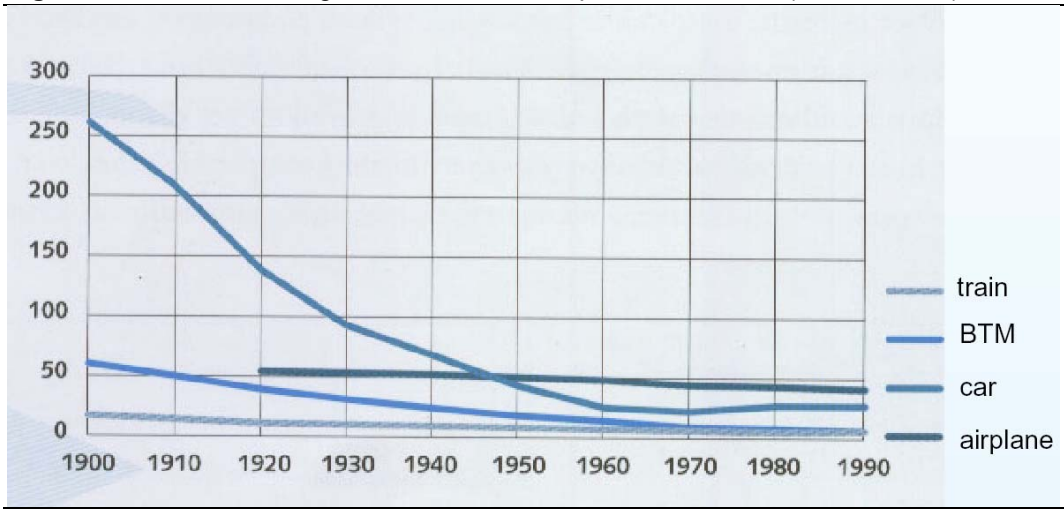
Figuur 2: Evolutie van de reissnelheid (deur tot deur) in km/u voor de verschillende modi (Nederland)



Bron: Bleijenberg, A., 2002.

De groei in personenvervoer werd dus mogelijk door een hogere gemiddelde snelheid en door steeds snellere vervoermiddelen. Geleidelijke verbeteringen van de ontploffingsmotor, van vliegtuigen en autosnelwegen maakten elke vervoerswijze sneller, goedkoper en comfortabeler. Massaproductie, nieuwe materialen, informatie- en communicatietechnologie zorgden voor een sterke verbetering van de zogenaamde “oude” technologieën: treinen, auto’s, vliegtuigen en hun aangepaste infrastructuur.

Figuur 3: Evolutie van de gemiddelde kost voor personenvervoer (in euro, 1990)



Bron: Bleijenberg, A., 2002.

Dankzij de economische groei en de toenemende koopkracht konden de mensen snellere vervoerswijzen kopen. In 1960 bezat slechts 1 persoon op 20 een auto. Op dit ogenblik ligt het wagenbezit een factor 10 hoger dan in 1960. Toch bezitten we in Vlaanderen minder auto's dan in Duitsland, Luxemburg en de USA. Dit verklaart voor een stuk het nog toenemende succes van de wagen in Vlaanderen. Vandaag kunnen ook heel wat mensen zich een vliegreis veroorloven. De vermindering van de reiskosten versterkt nog de impact van de stijgende koopkracht.

De vraag naar snellere vervoerswijzen verklaart de sterke stijging van de verkeers-intensiteiten op de Belgische autosnelwegen en verklaart ook gedeeltelijk het succes van de goedkopere vliegreizen. Deze trend leidt daarom tot de volgende toekomstverwachting: mobiliteit zal blijven groeien. Luchtvaart en (nog) hoge(re) snelheidstreinen worden de dominante vervoerswijzen tussen 2030 en 2040.

2 Ondersteunende factoren

Maar waarom maken de mensen zo massaal gebruik van die bijkomende mogelijkheden? Een potentie (tot meer mobiliteit) hoeft niet per se te worden ingevuld! Glas kan breken, maar doet het niet altijd. De verschuiving naar steeds snellere vervoersmiddelen kan men enkel verklaren als men ook rekening houdt met een stijgende behoefte en noodzaak om afstanden af te leggen.

Een complex samengaan van structurele wijzigingen in de samenleving, mogelijk gemaakt door de technologische ontwikkeling, verklaart de groeiende behoefte aan mobiliteit.

2.1 Economische wijzigingen

Er traden grondige economische wijzigingen op.

De agrarische samenleving werd een industriële samenleving, om vanaf de jaren 1980 te evolueren naar een netwerkeconomie waarin het belang van diensten de overhand heeft genomen. Van thuisarbeid gingen we over naar een economie die de productie in een aantal industriële centra concentreerde. Vervolgens evolueerden we binnen onze globaliserende wereld naar een netwerkeconomie die berust op een reductie van de transport- en opslagkosten en daarbij gebruik maakt van schaalvergroting en nieuwe(re) telecommunicatie- en informatietechnologieën.

De mondialisering en globalisering van de markt leidden tot een substantiële toename van de mobiliteit. Landen produceren die goederen waarin ze concurrentieel zijn; andere producten worden geïmporteerd. De productiecyclus van één eindproduct is dikwijls verspreid over verschillende landen. In de Europese Unie versterken de Europese integratie en het vrije verkeer van personen en goederen dit globaliseringsproces. In Vlaanderen - doorvoer- en distributieregio bij uitstek - laat deze evolutie zich extra sterk voelen. De goederenoverslag in de Vlaamse zeehavens is één van de belangrijkste transportgeneratoren in Vlaanderen. In de periode 1980-2002 steeg deze van 118 miljoen ton tot 194 miljoen ton, een jaarlijkse toename van 2,9%. In dezelfde periode verstevigde ook het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range.[1]

Tussen 1970 en 2000 steeg ons Bruto Binnenlands Product (BBP) met iets meer dan 108%. Gaandeweg werd deze welvaart verdeeld over het gros van de bevolking. Zij zag haar koopkracht stijgen en ging meer geld besteden aan mobiliteit (meer (recreatieve) verplaatsingen, hoger autobezit, mogelijkheid om zich verder van werk en stedelijke voorzieningen te vestigen, …). De verschillende huishoudbudgetenquêtes van het NIS tonen dat het aandeel van het totale huishoudbudget van gezinnen voor verkeer en vervoer stijgt: van 9,3% in 1978-1979 tot 12,0% in 2001.

De inkomensstijging genereert de vraag naar een breed gamma van consumptiegoederen en exotische producten. Bedrijven spelen in op de wisselende voorkeuren van de consument en bieden meer en meer varianten van producten aan. Dit resulteert in een kleinere productie en een kortere levenscyclus van elk afzonderlijk product. De bedrijfsprocessen worden aan deze evolutie aangepast. De toeleverings- en uitbestedingsrelaties tussen de bedrijven nemen toe, er ontstaan nieuwe logistieke concepten zoals “just-in-time” en de voorraden in stock worden beperkt.[2]

Tabel 1: Jaarlijkse stijging van het BBP (in constante prijzen 1995) en de met de voornaamste vervoerswijzen afgelegde personenkilometer en de met de voornaamste vervoerswijzen afgelegde tonkilometer (in %), België, in 1970-1980, 1980-1990 en 1990-2000

Jaarlijkse stijging in %	1990-2000	1980-1990	1970-1980
Bruto Binnenlands Product	2,1	1,8	4,5
Personenkilometer 3 voornaamste vervoerswijzen	1,8	3,2	3,8
Tonkilometer 3 voornaamste vervoerswijzen	3,7	2,8	0,8

Bron: Eurostat, OESO, bewerking APS.

2.2 Demografische factoren

Demografische factoren spelen eveneens een rol.

• **De bevolkingsgroei.** In het Vlaams Gewest nam de bevolking in de periode 1970-2002 met meer dan een half miljoen toe (+ 10%).

• **De leeftijdsopbouw.** Er zijn meer actieven en de ouderen blijven langer vitaal. De verkeersdeelname stijgt en het aantal rijbewijzen neemt nog altijd toe.

• **De gezinsverdunning en de toename van het aantal huishoudens.** Tussen 1970 en 2002 daalde in het Vlaams Gewest het aantal personen per huishouden van 3,14 naar 2,42: een halve persoon minder per gezin op ongeveer 30 jaar tijd.[3] Alleenstaanden verplaatsen zich vaker en vooral vaker alleen dan mensen uit meerpersoonsgezinnen.

[1] SERV 2003a, 302, 308-310, IDEA Consult, 6-20; SERV 2003b, 16-28, 77-143.
[2] SERV 2003a, 302, 310; FEBIAC 2004b, 4.
[3] Mobiliteitscel, 31-21; SERV 2003a, 302-303; Website NIS.

2.3 Sociaal-culturele factoren

Volgende sociaal-culturele factoren hebben, zij het vaak op indirecte wijze, de mobiliteitsbehoefte beïnvloed: de veranderende voorkeuren en behoeften op het gebied van de gezinsvorming, het huwelijk, de positie van de vrouw, huishoudelijke taakstellingen, opleidings- en beroepsperspectieven, ordening en inrichting van het dagelijkse leven, suburbane woonvoorkeuren, … Laten we ook de tendens tot individualisering en het intensievere karakter van het dagelijkse leefpatroon niet vergeten.

Voor Nederland raamt men de impact van deze sociaal-culturele factoren tussen eind jaren ‘70 en eind jaren ’90 op ruim een kwart van de gerealiseerde groei van de autoreistijd. Voor het aantal autoverplaatsingen spreekt men zelfs van ruim een derde.

Sociaal-culturele factoren bepalen eveneens de keuze van vervoerswijze. Ook sociale acceptatie en emotionele attitudes beïnvloeden die keuze enigszins, vooral indien er in snelheid en kosten weinig verschil bestaat tussen de modi.

2.4 Nieuwe ruimtelijke patronen

De nieuwe ontwikkelingen kristalliseerden tot nieuwe ruimtelijke patronen die op hun beurt de nieuwe ontwikkelingen ondersteunden en stimuleerden. De economische groei manifesteerde zich vooral daar waar men nieuwe mobiliteitsmogelijkheden creëerde: nabij de nieuwe spoorwegstations en langs de kanalen in de 19de en het begin van de 20ste eeuw, langs de autosnelwegen en hun toegangscomplexen in de jaren ’60, in de ruime omgeving van de internationale luchthavens en havens sinds de jaren ’80.

Het ruimtelijk beleid van de overheid speelde hierop in. De mensen kregen de kans om verder van hun werk en de stedelijke voorzieningen te wonen. Op plaatsen die alleen gemakkelijk per auto te bereiken zijn, richtte men grote winkelcentra en bedrijventerreinen op. Door deze ruimtelijke versnippering van functies namen de vraag naar vervoer en de verplaatsingsafstanden fors toe.[4]

2.5 En het beleid volgde

Al deze ontwikkelingen werden altijd - soms min, soms meer, soms vanuit conservatieve en soms vanuit meer progressieve hoek - politiek gesteund en gestimuleerd.

De Belgische overheden toonden veel initiatief. Daardoor bezit Vlaanderen nu bijvoorbeeld het dichtste verharde wegennet, het dichtste spoorwegnet en (op Nederland na) het dichtste waterwegennet in Europa.

Die hoge dichtheid stimuleerde suburbanisatie en erg verspreide ontwikkelingen en versnipperde de Vlaamse open ruimte. Sommigen spreken hier letterlijk van vlaktevulling. Dit laatste decennium bracht een beleid dat de ruimtelijke versnippering wil inperken en dat gericht is op duurzaam vervoer hierin verandering. Dit beleid wordt nog steeds niet door iedereen gedragen en sommigen pleiten ervoor de hierboven geschetste ontwikkelingen te faciliteren.

[4] SERV 2003a, 302-303, 305; Mobiliteitscel, 54-57; FEBIAC, 2002, 10-15.

Hoofdstuk 2

REGELMAAT EN VARIATIE IN ONS BEWEGEN

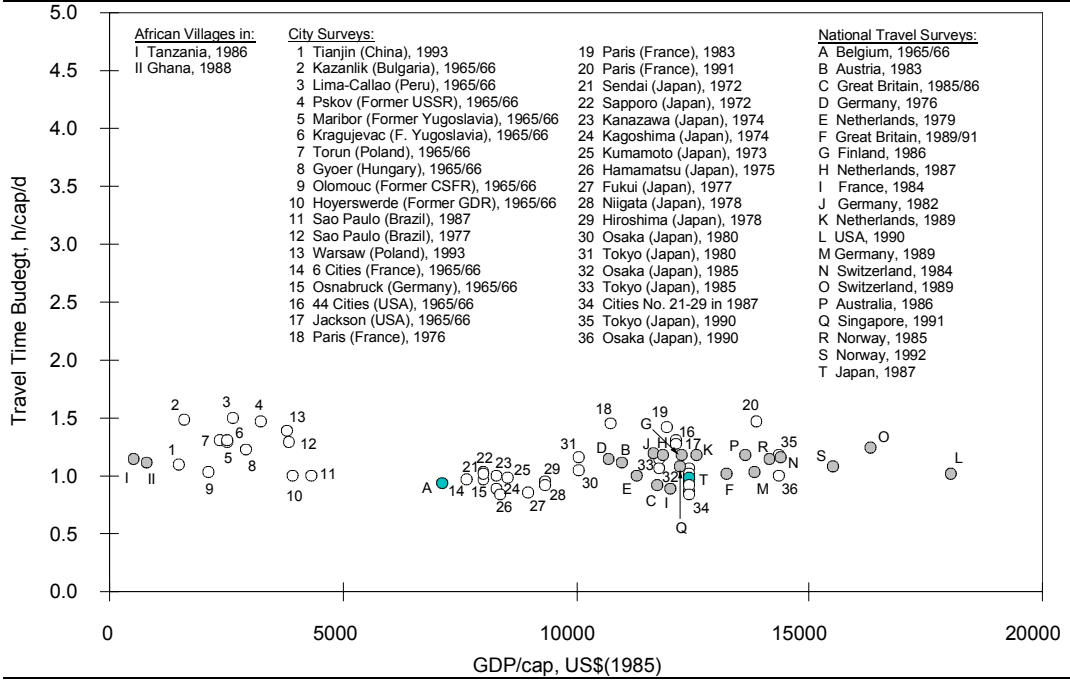
1 Regelmaat in het gemiddelde verplaatsingsgedrag

In de jaren ’70 vergeleken onderzoekers de resultaten van verschillende nationale enquêtes. Ze kwamen tot de conclusie dat er opmerkelijke regelmatigheden bestaan in het verplaatsingsgedrag van de meest verschillende landen. Men kan het gemiddelde verplaatsingsgedrag beschrijven met een aantal universele “constanten”:

- tijd besteed aan verplaatsingen;
- geld besteed aan verplaatsingen;
- aantal gemaakte verplaatsingen;
- afstanden van de verplaatsingen.

1° De gemiddelde tijd per persoon besteed aan verplaatsingen per dag. In de jaren ‘70 stelde Y. Zahavi vast dat mensen, gemiddeld genomen, een vaste proportie van de dagelijks beschikbare tijd besteden aan reizen. Tal van andere onderzoeken bevestigden zijn resultaten.[5] Men kwam op een gemiddelde van 1,2 uur per dag. Deze waarde blijft niet alleen constant in de meest verscheiden steden, landen en culturen, maar blijkt ook een constante te zijn door de eeuwen heen. Figuur 4 toont de stabiliteit van deze grootheid voor een groot aantal gebieden als functie van het bruto nationaal inkomen voor het betreffende gebied. De figuur vertoont nog enige variatie omdat ze ook resultaten opneemt voor kleinere populaties zoals grote steden.

Figuur 4: Gemiddelde tijd besteed aan verplaatsing per persoon per dag



Bron: Schafer, A. en Victor, D. (2000)

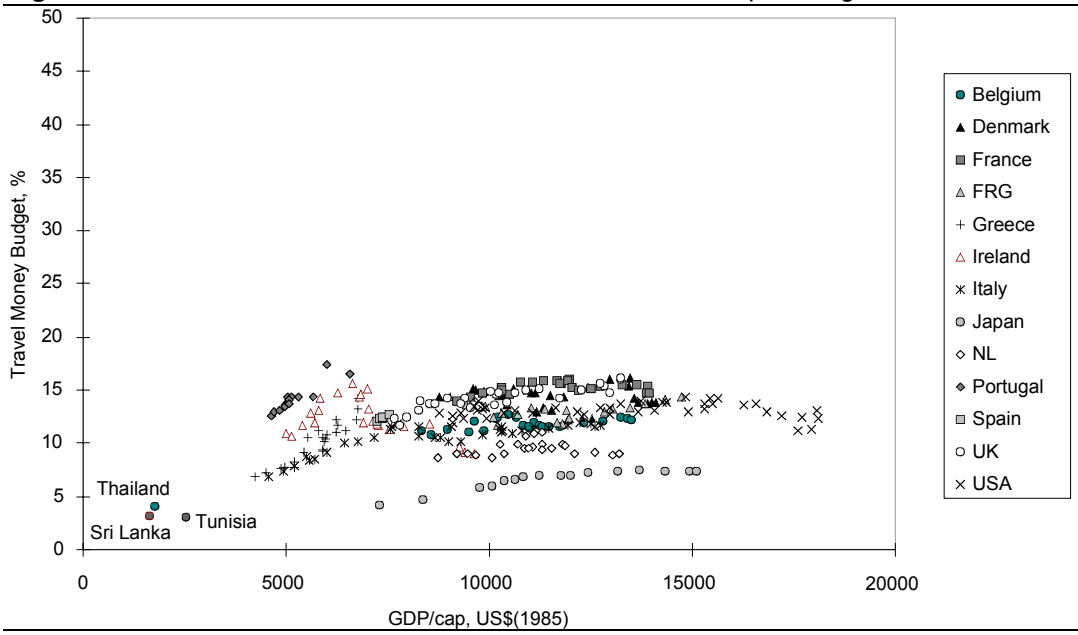
[5] Schafer, A. en Victor, D., 2000.

Er bestaat geen bevredigende verklaring voor het constante karakter van deze factor. 24 uur is uiteraard de absolute grens die we dagelijks aan alle activiteiten kunnen besteden. Er is ook een evenwicht nodig tussen de tijd die wordt besteed aan de eigenlijke activiteiten en de tijd die nodig is om op de plaats van de activiteiten te geraken. Dit laat echter toch nog een zekere speelruimte open voor de gemiddelde reistijd per dag.

Mag men op grond van de empirisch vastgestelde stabiliteit van deze grootheid door de jaren heen, ook conclusies trekken voor de toekomst? Sommige onderzoekers menen van wel en stellen bijvoorbeeld dat telewerken niet leidt tot minder verkeer en energieverbruik omdat mensen nu eenmaal gemiddeld ongeveer een uur per dag ter beschikking stellen voor reizen. De vrijgekomen reistijd besteden zij aan meer winkelen of aan recreatieve verplaatsingen. Bij dergelijke conclusies passen toch een paar vraagtekens. Men kan zich tijdens de vrijgekomen reistijd ook te voet of met de fiets verplaatsen. En zet een historisch bepaalde trend zich noodzakelijkerwijs in de toekomst voort?

2° Het gemiddelde geldbudget besteed aan verplaatsingen. Uit Zahavi's onderzoek blijkt dat personen gemiddeld een vast gedeelte van hun besteedbaar inkomen uitgeven aan reizen. In figuur 5, afkomstig uit latere onderzoeken, zien we de resultaten van tijdreeksen voor 13 geïndustrialiseerde landen en een aantal landen in ontwikkeling.

Figuur 5: Fractie van inkomen besteed aan het maken van verplaatsingen



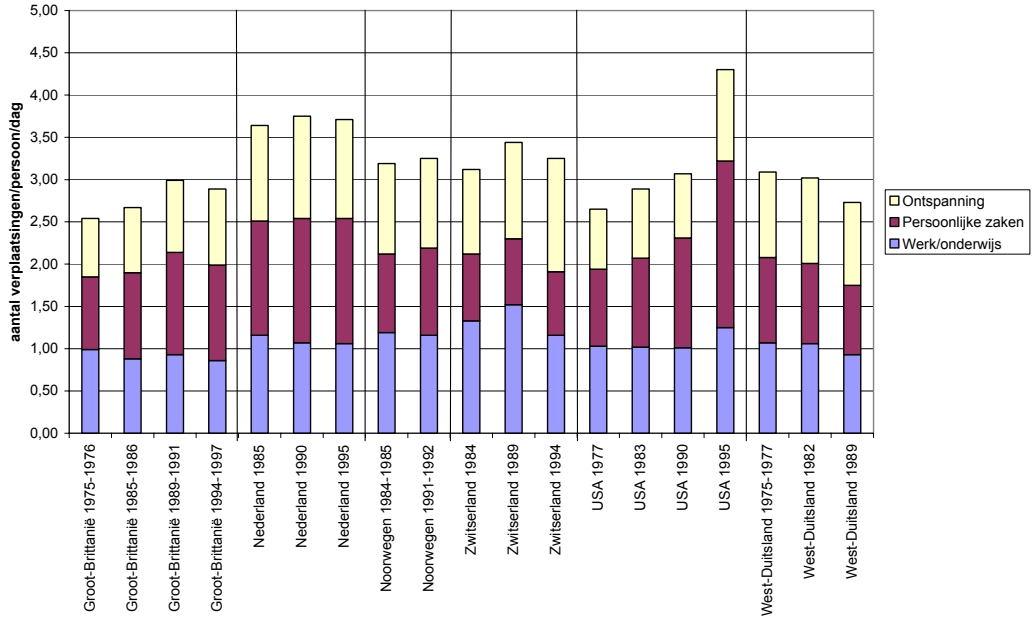
Bron: Schafer, A. en Victor, D. (2000).

Het bruto nationaal inkomen per inwoner geeft op de horizontale as het economisch ontwikkelingsstadium van een land aan. Wanneer de economische ontwikkeling van een land toeneemt, ziet men een lichte stijging in het geldbudget, totdat het zich stabiliseert rond 10-15% van het persoonlijke inkomen. De stijging van het geldbudget gaat gepaard met een stijging van het autobezit. Stabiliteit treedt in wanneer in een land het autobezit boven de 20% komt. De grafiek toont dat er uitzonderingen zijn op de 10-15% regel. In Japan, waar het (hogesnelheids)openbaar vervoer een belangrijke plaats inneemt, stabiliseert het geldbudget zich rond de 7% en in landen waar het autobezit laag is, komt dit bedrag niet boven de 5%.

3° Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag. (Hupkes, 1977)
Figuur 6 toont dat de waarde van deze grootheid rond de 3 verplaatsingen per persoon per dag ligt. In deze grootheid kunnnen variaties optreden, zowel in de tijd als tussen landen, lopend van 2,5 tot 3,5. Soms heeft deze variatie te maken met (graduele) verschillen in de

definitie van een verplaatsing. Bijvoorbeeld: is een korte stop bij een winkel, op weg naar het werk, een winkelverplaatsing of beschouwen we de totale reis als een woon-werkverplaatsing?

Figuur 6: Aantal verplaatsingen per persoon per dag in een aantal landen



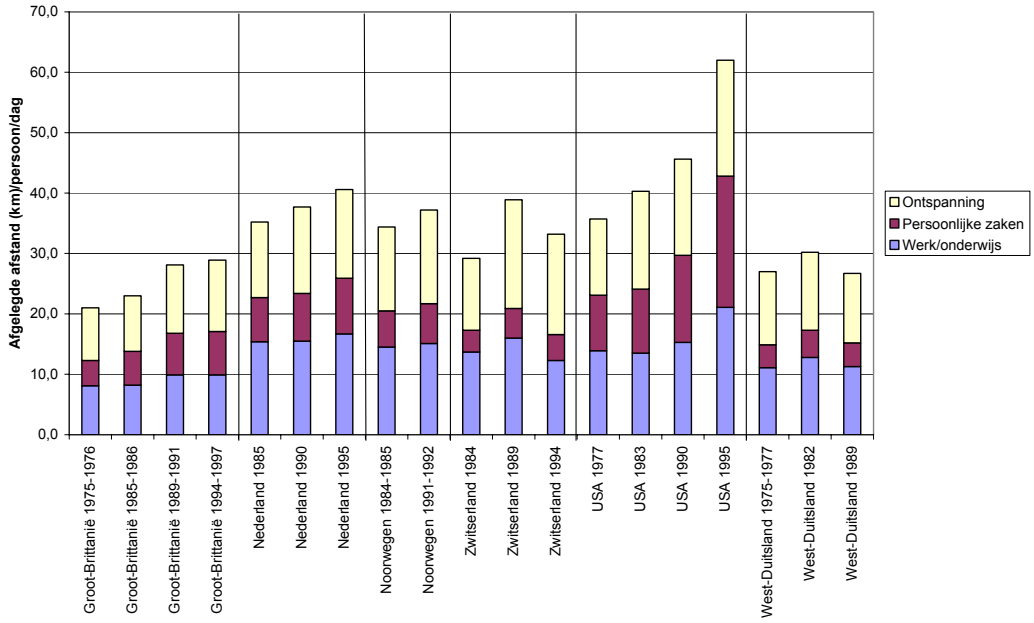
Bron: Schafer, A. (2000).

De waarde van deze grootheid is redelijk stabiel. Hupkes legde deze stabiliteit in 1977 vast in de BREVER-wet (BEhoud REistijd en VERplaatsingen). Deze "wet" stelt dat op geaggregeerd niveau, het reistijdbudget (cf. Zahavi) en het aantal verplaatsingen per dag per persoon constant zijn. Het activiteitenpatroon in een samenleving bepaalt het aantal verplaatsingen. De gelijkmatigheid in het dagelijkse activiteitenpatroon (werken, winkelen en onderwijs volgen) is waarschijnlijk verantwoordelijk voor de stabiliteit in deze verplaatsingsparameter.

4° Het gemiddelde aantal dagelijks gereisde kilometers per persoon. Hier is zeker geen sprake van stabiliteit in de tijd! Een persoon kan te voet ongeveer 5 km/u afleggen. In zijn reistijdbudget van ongeveer 1 uur (zie boven) voor de heen- en terugreis betekent dat een actieradius van 2,5 kilometer of een gebied van ongeveer 20 km².[6] Vanaf de oudheid tot circa 1800 overschreden steden zelden deze limiet.

[6] Wanneer we spreken over de persoon, Vlaming, (weg)gebruiker, voetganger, fietser, automobilist, … dan bedoelen we uiteraard zowel de mannelijke als vrouwelijke persoon, Vlaming, (weg)gebruiker, voetganger, fietser, automobilist, …

Figuur 7: Afgelegde afstand per persoon en per dag in een aantal landen



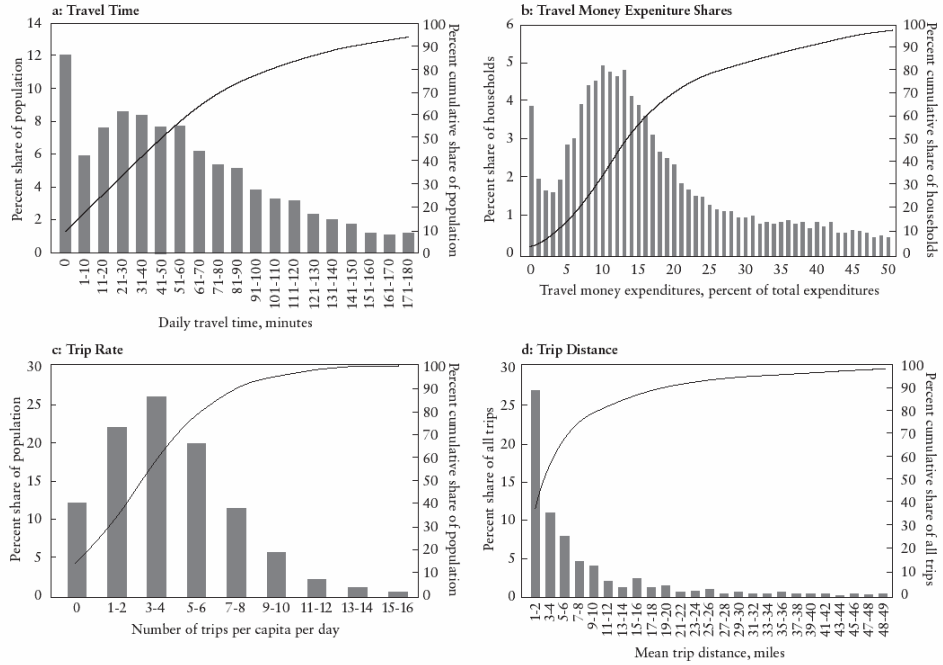
Bron: Schafer, 2000.

2 Variatie in het verplaatsingsgedrag

Onder punt 1 zagen we de gemiddelde waarden van een viertal belangrijke mobiliteitsvariabelen. We moeten goed beseffen dat de variabelen zelf sterk kunnen variëren over de bevolking. Figuur 8 geeft ter illustratie de dichtheid en cumulatieve verdeling van de vier mobiliteitsvariabelen voor de Verenigde Staten. Op een gemiddelde dag maakt maar liefst 12% van de bevolking helemaal geen verplaatsing![7] Hoewel de gemiddelde dagelijkse reistijd ongeveer één uur bedraagt, is ongeveer 10% van de bevolking meer dan 2 uur onderweg. Ten slotte zien we dat het overgrote deel van de verplaatsingen zich afspeelt over zeer korte afstanden.

[7] In Vlaanderen ligt het bevolkingspercentage dat op een dag helemaal geen verplaatsingen maakt, waarschijnlijk nog hoger. In de nationale enquête van 1999 werd op een willekeurige dag gevraagd naar de aard van de mobiliteit op die dag. Van de ondervraagden in Vlaanderen meldde 23% helemaal geen verplaatsing buitenshuis te hebben gemaakt! We moeten dit getal geen al te grote betekenis toekennen. Het betreft slechts een steekproef van één dag.

Figuur 8: Verdeling van de 4 mobiliteitsvariabelen over de bevolking in USA



Sources: Research Triangle Institute (1997) for travel time, trip rate, and trip distance; Nelson (1994) for travel money expenditures

Bron: geciteerd in Schafer, A. (2000).

3 Verplaatsingsgedrag Vlaanderen in 2000

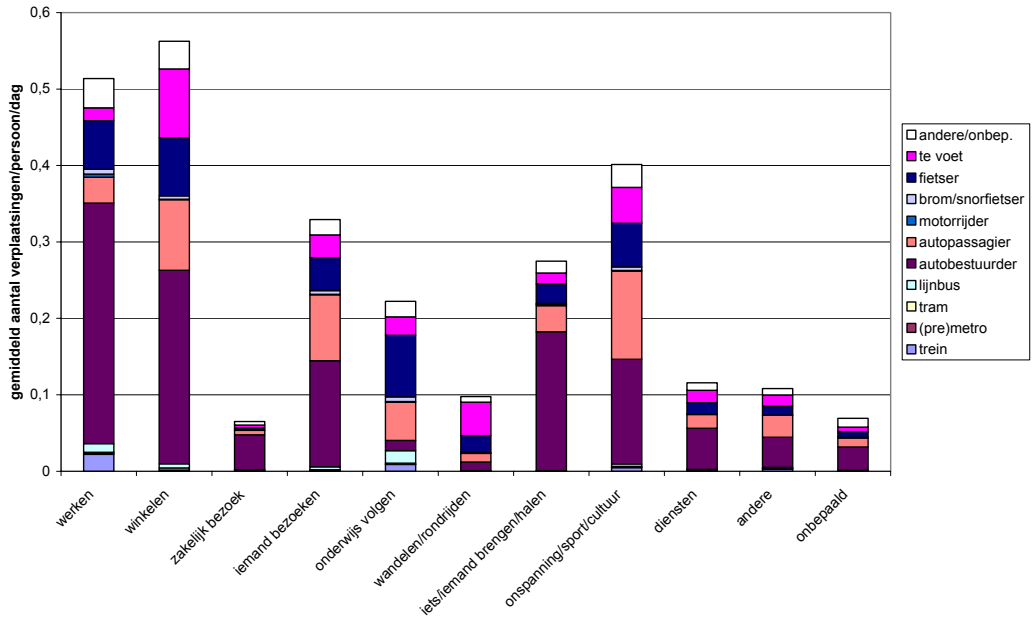
Laten we nu het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen meer in detail bekijken. We baseren ons op het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG Vlaanderen) van 2000.[8]

Figuur 9 toont een samenvatting van de belangrijkste gegevens uit het OVG: het aantal verplaatsingen onderverdeeld naar motief en hoofdvervoerswijze.[9]

[8] Bij het OVG Vlaanderen werden vragenlijsten gestuurd naar een steekproef van 2.500 Vlaamse huishoudens (ongeveer 7.500 personen). De verzamelde gegevens betroffen personen ouder dan 6 jaar, behorende tot de "mobiele bevolking". Er was geen bovengrens aan de leeftijd gesteld. Als we spreken over het aantal verplaatsingen per persoon, gaat het dus over de Vlaamse bevolking van 6 jaar en ouder. Vlaanderen telde in 1995 ten tijde van de enquête circa 5,9 miljoen inwoners, verdeeld over ongeveer 2,2 miljoen huishoudens. De gemiddelde omvang per huishouden is dus ongeveer 2,7 personen.

[9] Het onderzoek is gebaseerd op hoofdvervoersmiddelen, zonder rekening te houden met het voor- en natransport. Hierdoor is het aandeel van het stads- en streekvervoer systematisch onderschat.

Figuur 9: Aantal verplaatsingen per persoon per dag in Vlaanderen, onderverdeeld naar motief en vervoerswijze (2000)



Bron: Zwerts, Nuyts (2004).

3.1 Verdeling over de motieven

Tabel 2 geeft de verdeling over de verplaatsingsmotieven, uitgedrukt in gemiddelden per persoon en per dag. De procentuele verdeling zien we in figuur 10.

We leggen bijna een derde van ons totaal aantal kilometers per dag af voor ons werk, hetzij voor de dagelijkse pendel, hetzij voor zakelijke verplaatsingen tijdens de werkuren.

Nog eens een derde van de afgelegde kilometers hebben een sociaal-recreatief karakter. Het valt op dat we heel wat kilometers afleggen om iemand een bezoek te brengen of voor ontspanning, sport en cultuur. In andere landen is dat ook zo. Winkelen is eveneens een belangrijk motief, maar dan vooral wat het aantal verplaatsingen betreft. De afgelegde afstand is relatief gering.

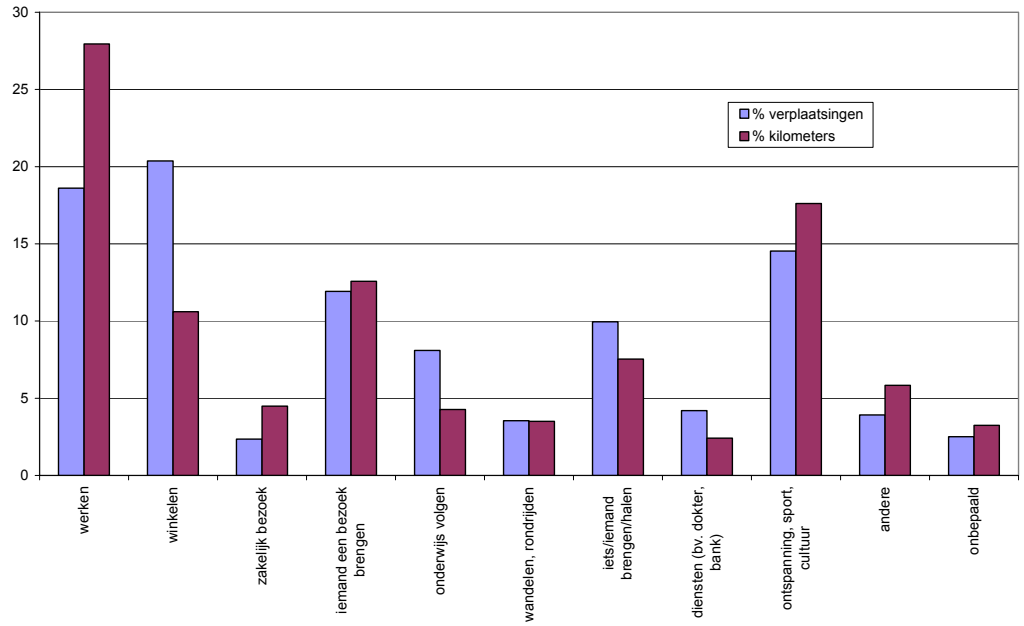
Bijna een tiende van al onze verplaatsingen gebeurt om iemand/iets weg te brengen of om iemand/iets op te halen.

Tabel 2: Verdeling over verplaatsingsmotieven Vlaanderen

	Verplaatsingen per persoon per dag		Afstand per persoon per dag		Afstand per verplaatsing
Verplaatsingsmotief	Aantal	%	km	%	km
werken	0,514	18,61	9,138	27,95	17,79
winkelen	0,562	20,37	3,468	10,61	6,17
zakelijk bezoek	0,065	2,35	1,467	4,49	22,58
iemand een bezoek brengen	0,329	11,92	4,110	12,57	12,49
onderwijs volgen	0,223	8,09	1,395	4,27	6,25
wandelen, rondrijden	0,098	3,54	1,144	3,50	11,69
iets/iemand brengen/halen	0,275	9,95	2,462	7,53	8,96
diensten (bv. dokter, bank)	0,116	4,20	0,787	2,41	6,79
ontspanning, sport, cultuur	0,401	14,53	5,758	17,61	14,35
andere	0,108	3,92	1,909	5,84	17,63
onbepaald	0,069	2,51	1,059	3,24	15,28
Totaal	2,761	100,00	32,697	100,00	11,84

Bron: Zwerts, E. en Nuyts, E., Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, januari 2004, Deel 3A, tabel 86 en tabel 116.

Figuur 10: Grafische weergave verdeling verplaatsingsmotieven Vlaanderen



Bron: Zwerts, E. en Nuyts, E., Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, januari 2004, Deel 3A, tabel 86 en tabel 116.

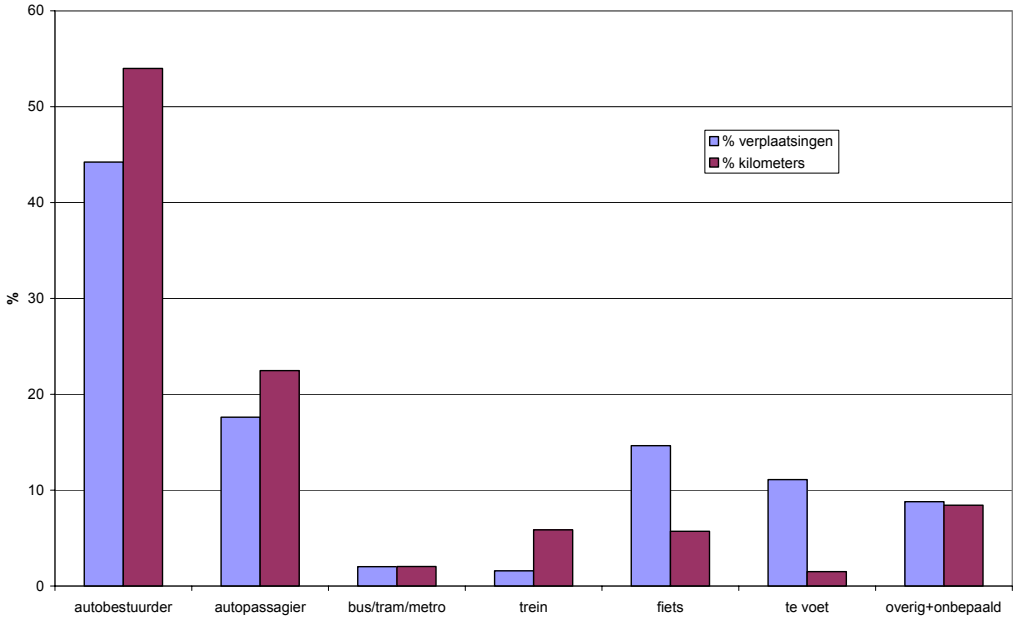
3.2 Verdeling over de vervoerswijzen

Figuur 11 toont de verdeling over de vervoerwijzen (de modal split) uitgedrukt in gemiddelden per persoon en per dag.

De meeste verplaatsingen gebeuren per auto. Om een beeld te krijgen van de prestaties van dit vervoerssysteem, kijken we naar de gemiddelde afgelegde afstand per vervoerwijze. Zo zien we dat 80% van het totaal aantal kilometer per auto wordt afgelegd. Het openbaar

vervoer levert slechts 11% van de vervoersprestatie. Merk ten slotte op dat voor het langzaam vervoer, fietsen en lopen, het aantal verplaatsingen (en de ermee gemoeide tijd) weliswaar relatief hoog ligt, maar dat de afgelegde afstand uiteraard gering is.

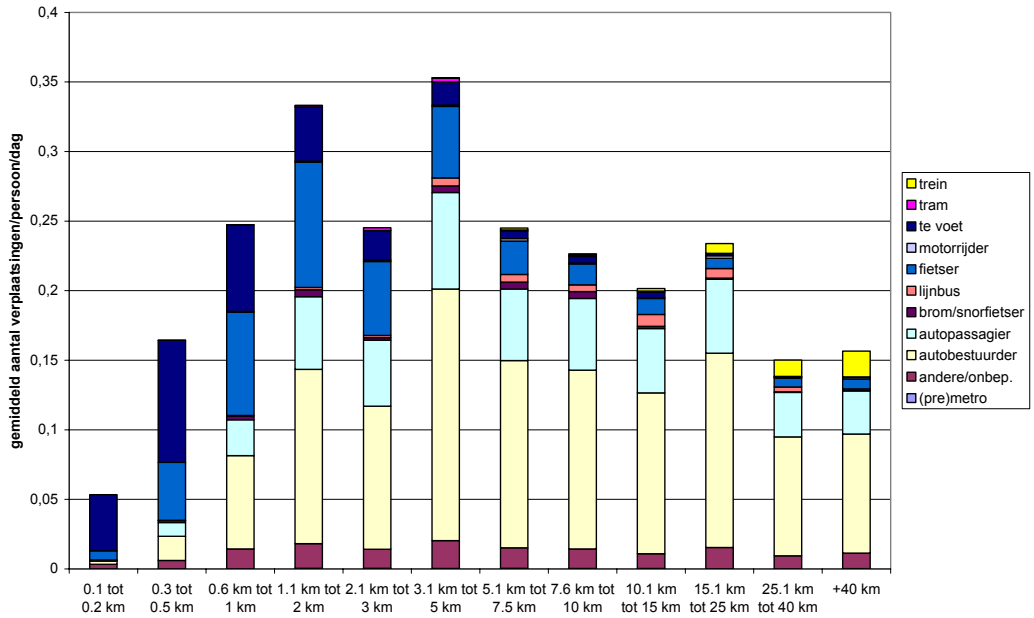
Figuur 11: Procentuele verdeling van verplaatsingen en verplaatsingsafstand over de vervoerswijzen (2000)



Bron: Zwerts en Nuyts (2004).

3.3 Variaties naar verplaatsingsafstand

Figuur 12: Verdeling van het aantal verplaatsingen volgens verplaatsingsafstand (2000)



Bron: Zwerts en Nuyts (2004).

Ongeveer de helft van de verplaatsingen is korter is dan 5 km. Tot een halve kilometer worden de meeste verplaatsingen te voet gedaan. Vanaf één kilometer is de auto de dominante vervoerswijze. De trein functioneert vooral op afstanden groter dan 10 km. De fiets wordt vooral gebruikt voor verplaatsingen vanaf 300 m tot 10 km. Het stads- en streekvervoer wordt gebruikt voor verplaatsingen vanaf 3 km tot 25 km.

3.4 Variaties in verplaatsingen naar tijd

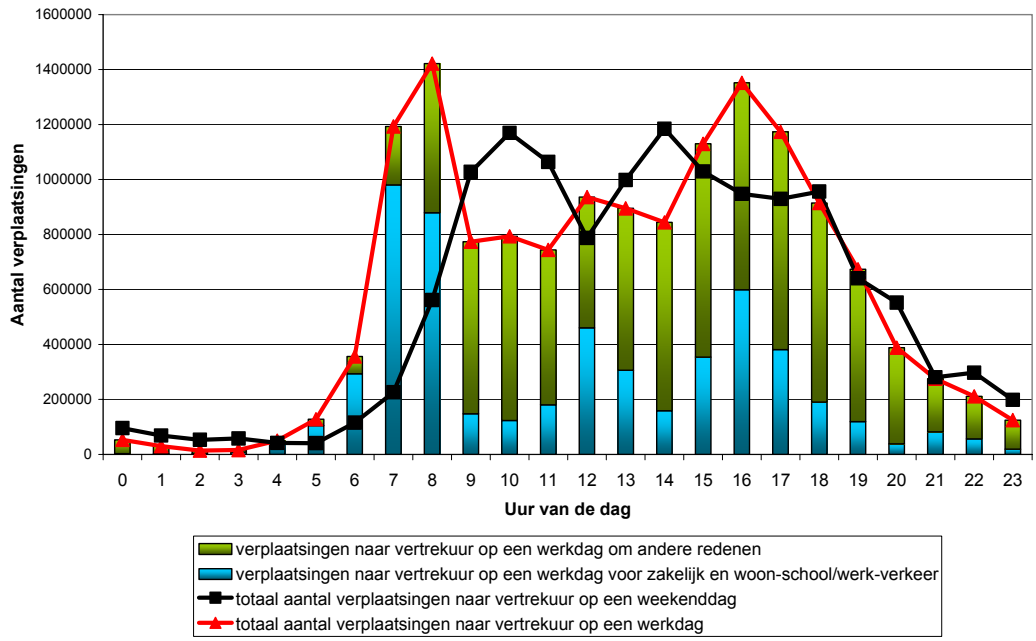
De kenmerkende eigenschap van het verplaatsingsgedrag is dat er variaties kunnen optreden in de tijd. Op een werkdag verplaatsen we ons anders dan tijdens het weekend. Tijdens de spits is het aantal verplaatsingen hoger dan tijdens de daluren. Er zijn ook variaties naar plaats. Het verplaatsingsgedrag in een stad is anders dan in een landelijke omgeving. De volgende paragrafen behandelen deze variaties en nemen de gemiddelde waarden als referentie.

Het verplaatsingsgedrag varieert volgens de maanden van het jaar, de dagen van de week en vooral gedurende de uren van een dag. De verschillen tussen de maanden van het jaar zijn niet zo groot en worden hier niet besproken.

Figuur 13 toont de verdeling van de totale hoeveelheid verplaatsingen van alle Vlamingen voor een gemiddelde werkdag en voor een gemiddeld weekend in 2000. De figuur maakt ook de verschillen in motiefverdeling duidelijk zichtbaar tussen een typische werkdag en het weekend. Het is evident dat de reismotieven verschuiven tussen werkdag en weekenddag. In het weekend nemen de verplaatsingen voor werk- en schoolbezoek aanzienlijk af. Ze maken plaats voor trips met een recreatief karakter. In het weekend ligt het totale aantal verplaatsingen of de totaal afgelegde afstand echter niet lager of hoger dan op een werkdag, wat toch wel opmerkelijk is. De motieven veranderen, maar de totale mobiliteitsinspanning blijft nagenoeg constant!

De variaties in verplaatsingsgedrag gedurende één dag zijn van zeer groot belang. Het is de belasting gedurende de spitsperioden die voor congestie zorgt, terwijl er in de dalperioden en vooral gedurende de nacht veelal sprake is van een overcapaciteit.

Figuur 13: Verdeling van het totaal aantal verplaatsingen volgens vertrekuur van een dag in de werkweek (naar motief) en een dag in het weekend (gemiddelde per dag) in Vlaanderen in 2000



Bron: OVG Vlaanderen 2000-2001, Deel 3B: Bijlage analyse personenvragenlijst.

In de werkweek nemen we een duidelijk afgebakende ochtendspits waar, met een overgroot deel aan verplaatsingen voor school of werk. 's Avonds is de spits heel wat langer gerekt omdat er naast werk en school nog andere beweegredenen zijn zoals winkelen, ontspanning, een bezoek, iemand brengen of ophalen, … Ook op de middag is het iets drukker.

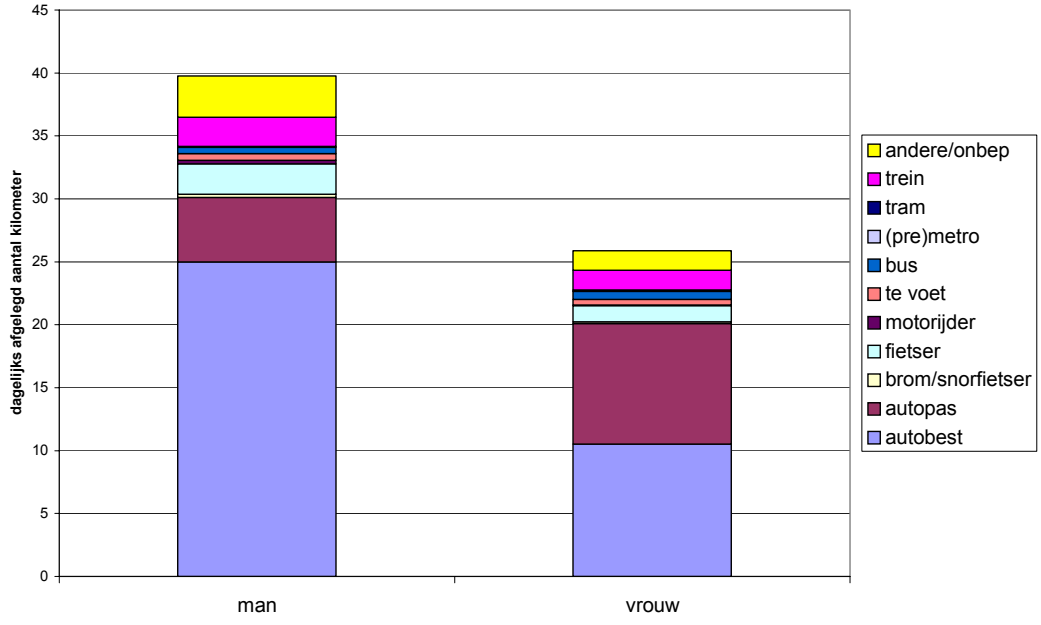
In het weekend verschuift de ochtendspits naar later in de voormiddag. In de namiddag krijgen we een tweede piek die vervolgens ongeveer overloopt in de avondspits. De drukste momenten in het weekend zijn te vergelijken met de spitsuren in de week. De grotere ruimtelijke spreiding van de verplaatsingen over Vlaanderen vermindert echter de congestie. 's Nachts is er in het weekend meer verkeer dan in de week.

3.5 Socio-culturele verschillen

Figuur 14 toont het verschil in mobiliteit tussen mannen en vrouwen.

Per dag leggen mannen meer dan 50% kilometer meer af dan vrouwen. Dat komt vooral omdat de man als autobestuurder tweemaal zoveel kilometer aflegt. Het traditionele rolpatroon in de huishoudens en het feit dat er meer mannen dan vrouwen zijn met een rijbewijs, verklaren dit fenomeen.

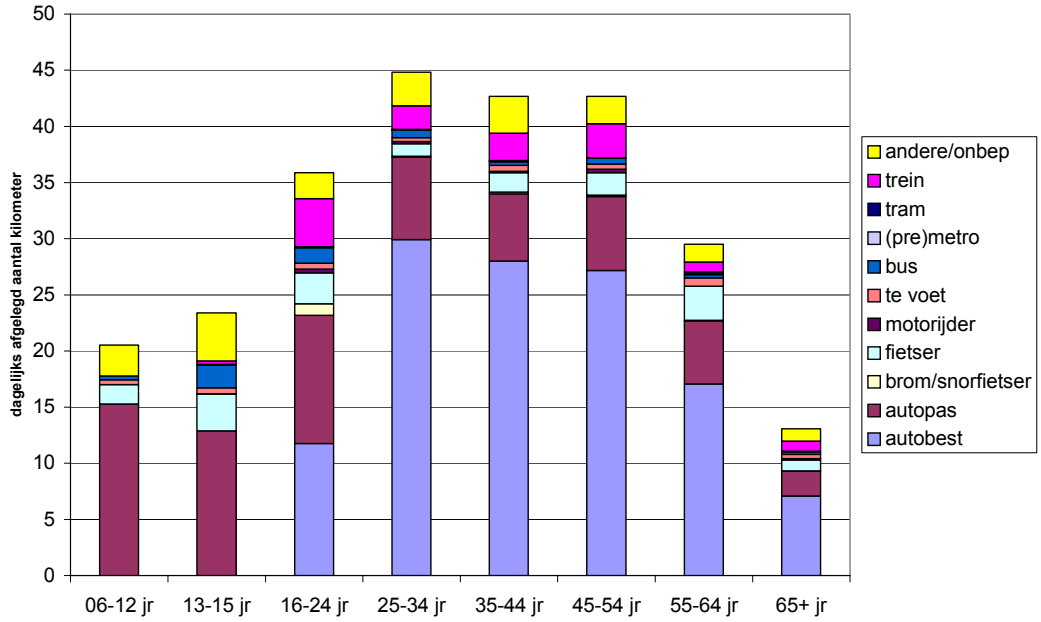
Figuur 14: Verschil in mobiliteit tussen mannen en vrouwen in Vlaanderen (km/persoon/dag) in 2000



Bron: OVG Vlaanderen 2000-2001, Deel 3B: Bijlage analyse personenvragenlijst.

De afgelegde afstand varieert ook duidelijk volgens de leeftijd (zie figuur 15).

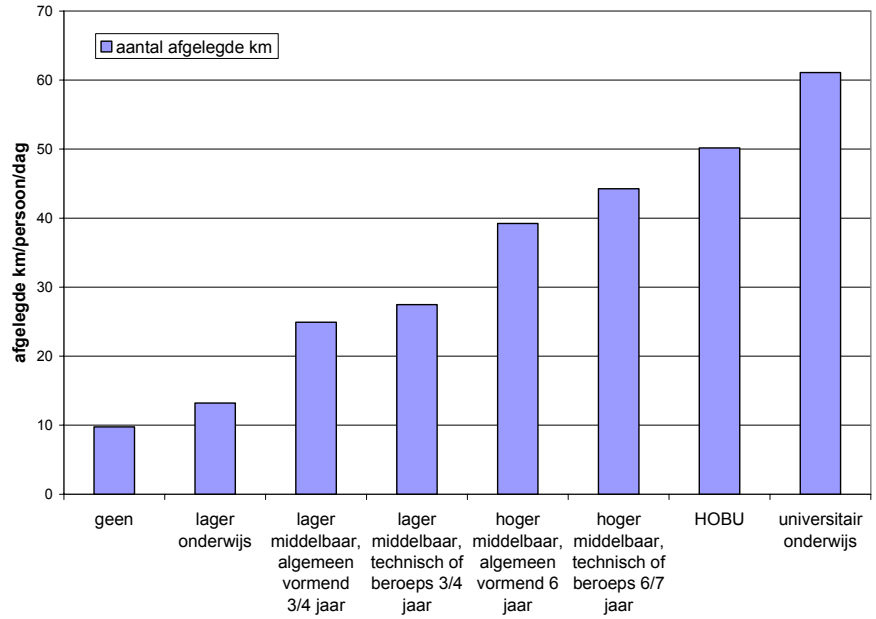
Figuur 15: Verschil in mobiliteit volgens leeftijdscategorie in Vlaanderen (km/persoon/dag) in 2000



Bron: Zwerts, E. en Nuyts, E., 2004, deel B, tabel 125.

Er is niet alleen een duidelijk verschil in mobiliteit tussen mannen en vrouwen of tussen jongeren, volwassenen en ouderen. Er is ook een duidelijke relatie met inkomen, beroep en scholingsgraad. Figuur 16 geeft de dagelijks afgelegde afstand per persoon weer, onderverdeeld naar opleidingsniveau (range van waarden voor de verschillende vormen van lager, middelbaar en hoger onderwijs).

Figuur 16: Verschil in mobiliteit naar opleidingsgraad in Vlaanderen (2000)



Bron: Zwerts, E. en Nuyts, E., 2004, tabel 127.

Deze tabellen geven ons een beeld van de sociale dimensie van verkeer en vervoer. Variaties volgens lichamelijke handicap, maatschappelijke positie, inkomen en dergelijke meer bleven daarbij nog buiten beschouwing.

De meest mobiele mensen onder ons zijn de hoger opgeleide mannen tussen 25 en 55 jaar. Zij hebben het ook voor het zeggen als het over oplossingen voor mobiliteitsproblemen gaat. De problemen waarmee zij worden geconfronteerd, zijn nochtans niet noodzakelijk de problemen waarmee de rest van de bevolking - het overgrote deel - wordt opgezadeld. Of met andere woorden: de mensen met de meest problematische mobiliteit hebben de minste impact op het mobiliteitsbeleid.

4 Goederenvervoer

Vlaanderen is een Europees kruispunt en speelt op het vlak van goederenvervoer een belangrijke rol. In 2000 bedroeg het totaal getransporteerde volume aan goederen voor België ongeveer 683 miljoen ton: een stijging van 21% ten opzichte van 1990. Ook hier heeft het wegtransport, gemeten in getransporteerde tonnen, het grootste aandeel (73%), gevolgd door de binnenvaart (18%) en het spoorvervoer (9%). De zeehavens zijn belangrijke vervoersgeneratoren voor het goederenvervoer. Een derde van het goederenvervoer (in ton) over het Vlaams transportnet is aan hen gerelateerd.

Het aantal tonkm geeft een accurater beeld voor de belasting van de vervoersnetwerken.[10] In 2000 was dit voor België ongeveer 57 miljard tonkm: een stijging van 44 % ten opzichte van 1990. Deze sterke toename staat in verband met o.m. de veranderingen in productie- en leveringssystemen, de toenemende afstanden als gevolg van de economische liberalisering en de lagere beladingsgraden. Ook voor de prestaties op de vervoersnetwerken (in tonkm) scoort het wegvervoer het hoogst (72%). Het marktaandeel van het spoor bedraagt 15%; dat van de binnenvaart 13%.

De tijdsverdeling over de dag is meer verspreid voor het vrachtvervoer dan voor het personenverkeer. Het vrachtverkeer mijdt immers zoveel mogelijk de spitsperiodes. Ook het goederenvervoer per spoor gebeurt meestal buiten de spits omwille van operationele redenen (beschikbaarheid van bestuurders en van locomotieven, …).

[10] Tonkilometer: de verplaatsing van één ton goederen over één kilometer.

Hoofdstuk 3

WAAR DRIJVEN WE OP AF?

1 Kering van de trend gedurende de voorbije jaren

1.1 Trendbreuk in het beleid

Sinds een tiental jaar is er niet alleen op het vlak van ruimtelijke ordening een trendbreuk in het beleid. Ook het mobiliteitsbeleid werd dynamisch en grensverleggend uitgebouwd, in de richting van een meer duurzame mobiliteit. Dit gebeurde vooral tijdens de vorige legislatuur.

Het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen gaf reeds de toon aan. In de loop van de vorige legislatuur werd het beleid nog scherper gesteld in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.[11] We schetsen hier een korte historiek. Een nauwe samenwerking tussen de wetenschappelijke wereld en de Vlaamse administratie leverde het ontwerp-beleidsplan Duurzame Mobiliteit Vlaanderen op. Het doel was een richtinggevend kader voor het toekomstige mobiliteitsbeleid in Vlaanderen te realiseren. Binnen de krijtlijnen uitgezet door het regeerakkoord en rekening houdend met de krachtlijnen van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken (1999-2004) werd een voorstel van beleidsplan opgesteld voor de korte (tot 2007), middellange (2010) en lange termijn (na 2010). Dit ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen beperkt zich niet enkel tot de gewestelijke bevoegdheden. Ook de andere bestuursniveaus (gemeenten, provincies, federale overheid) zijn inhoudelijk betrokken.

De slaagkansen van een beleid zijn sterk afhankelijk van het politieke en het maatschappelijke draagvlak. Daarom werd er gestreefd naar een zo groot mogelijke betrokkenheid van de verschillende actoren. Zo trachtte men op administratief niveau een zo groot mogelijke consensus te bereiken. Ook de betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld moest worden gegarandeerd. Een van de eerste taken van het wetenschappelijk consortium werd de organisatie van een zo ruim mogelijke consultatie van maatschappelijk relevante actoren. De niet-georganiseerde bevolking werd geconsulteerd via focusgroepen.

Om het duurzame karakter van het beleidsplan te waarborgen, werd het ontwerp-beleidsplan aan een milieutoets (inclusief de sociale aspecten) onderworpen via een strategische milieueffectenrapportering en aan een economische toetsing via een impactanalyse. Er werd in belangrijke mate rekening gehouden met de aanbevelingen en de resultaten van deze effectenrapportering.

Op 4 juli 2001 maakte de bevoegde minister het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen over aan het Vlaamse Parlement. In de plenaire zitting van 8 mei 2002 nam dit, met kennis van de aanbevelingen van de SERV, een voorstel van resolutie aan “betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan”.

Op basis van de resolutie van het Vlaamse Parlement en rekening houdend met de aanbevelingen en voorstellen geformuleerd door diverse instanties, werden in het Mobiliteitsplan Vlaanderen de finale beleidsaanbevelingen geformuleerd aan de Vlaamse Regering met betrekking tot het mobiliteitsbeleid voor de korte (tot 2007) en de middellange (tot 2010) termijn. In haar beslissing van 17 oktober 2003 besliste de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring te hechten aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet beschouwd worden als een bijlage aan deze beleidsnota.

[11] Zie hoofdstuk 4, punt 1 Een trendbreuk naar een meer duurzame mobiliteit.

Op 25 oktober 2002 stond het ontwerp van het Vlaams Totaalplan Fiets als mededeling op de agenda van de Vlaamse Regering. Dit Totaalplan Fiets omvat een uitdieping van het Mobiliteitsplan Vlaanderen specifiek wat het fietsbeleid betreft.

Basismobiliteit

De invoering van basismobiliteit kan men zeker internationaal baanbrekend noemen![12] In het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg werd onder andere een afdwingbaar recht op een minimum aanbod aan openbaar vervoer ingevoerd: de basismobiliteit.[13] Het decreet is daarom beter bekend als het decreet Basismobiliteit. De bepalingen van het decreet werden verder operationeel gemaakt in verschillende uitvoeringsbesluiten: vergunningen, basismobiliteit, taxi-diensten en verhuur van voertuigen (gewijzigd), netmanagement, rapportering personenvervoer over de weg en exploitatie en tarieven.[14]

Netmanagement

Het decreet Basismobiliteit deelt het Vlaams grondgebied in 12 vervoersgebieden met een Vlaamse vervoerskern plus het Vlaamse vervoersgebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in. De verplaatsingbehoeften en verplaatsingsstromen in elk van die vervoergebieden moeten systematisch en objectief in kaart worden gebracht en op basis daarvan moet men een prioriteitenlijst van projecten opstellen. Daarom moet de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn (die we verder De Lijn zullen noemen) een systeem van potentieelonderzoeken uitbouwen. In het kader van haar beheers- en ontwikkelingsopdracht inzake openbaar vervoer, is het van groot belang dat De Lijn deze knowhow zelf ontwikkelt en de onderzoeksmethoden en onderzoeksinstrumenten die daarvoor nodig zijn, goed beheerst. Gezien de schaal waarop dergelijke potentieelonderzoeken moeten gebeuren en gezien hun complexiteit, is een tempo van twee potentieelonderzoeken per jaar realistisch.

Tarievenbeleid

Een uniforme tarievenpolitiek op het niveau van het Vlaams Gewest, gericht op diverse doelgroepen, maakte het gemeenschappelijk vervoer georganiseerd door De Lijn aantrekkelijker in Vlaanderen en Brussel. De abonnees, de minder gegoeden en de sociaal zwakkeren genieten een tariefvermindering; kinderen jonger dan 12 jaar en 65-plussers krijgen gratis vervoer. Er werden ook derdebetalersystemen ingevoerd.[15]

Aanpak van gevaarlijke punten en wegvakken - automatische handhaving

In de loop van 2003 ging het project voor de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen voluit van start. In 2003 moesten er zo'n 150 gevaarlijke punten worden weggewerkt. De voorbereiding gebeurde in nauwe samenwerking met de Stuurgroep

[12] Zie ook hoofdstuk 5, punt 1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid - Basismobiliteit.
[13] Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen, BS 21.08.2001.
[14] Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest, BS 23.01.2003.
Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, BS 19.09.2003; wijziging BS 12.07.2004.
Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement, BS 24.01.2003.
Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de rapportering over het personenvervoer over de weg, BS 01.12.2003.
Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM, BS20.07.2004.
[15] Zie hoofdstuk 5, punt 3.4 Door het voeren van een sturend prijsbeleid - Tarievenbeleid bij De Lijn.

Gevaarlijke Punten waarin onder meer vertegenwoordigd waren: de gouverneurs van de vijf Vlaamse provincies, de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen, de Fietsersbond en de Voetgangersbeweging. De lokale overheden werden nauw betrokken bij de uitwerking van de concrete projecten. Parallel hiermee werden op de gevaarlijke punten onbemande camera's geplaatst.

Doelgroepenbeleid

De "Week van de zachte weggebruiker" en de "Week van vervoering" blijven speerpunten waarmee we het gedrag van de weggebruiker willen beïnvloeden. Beide weken werden in 2003 reeds voor de achtste keer in Vlaanderen georganiseerd. Ook de "Dag zonder auto mobiel in de stad" wordt steeds bekender in Vlaanderen. Steden en gemeenten, maar ook scholen, bedrijven, … participeren meer en meer aan deze weken die beide worden georganiseerd door Komimo (Koepel voor Milieu en Mobiliteit), in opdracht van het Vlaams Gewest. Er werd ook steeds meer naar doelgroepen toegewerkt, vooral met betrekking tot verkeersveiligheid. Voorbeelden hiervan zijn:

- de Verkeersacademie. Dit is een ervaringsgerichte tentoonstelling met interactieve doe-opstellingen en multimedia-installaties. De Verkeersacademie richt zich in de eerste plaats tot volwassenen. Ze maakt hen bewust van de eigen noden en problemen van kinderen in het verkeer. Tegelijk helpt de Verkeersacademie kinderen om veilig aan het verkeer deel te nemen;[16]
- de theatermonoloog Flits. Deze theatermonoloog had tot doel jongeren ervan bewust te maken dat alcohol en rijden niet samengaan;[17]
- de screening van de stuurvaardigheid van motorrijders. Dit gebeurde in samenwerking met de Motorcycle Action Group Belgium vzw.[18]

Verder werden een aantal projectsubsidies verleend aan organisaties die actief zijn op het vlak van de belangenbehartiging van de zachte weggebruiker/openbaarvervoergebruiker (Fietsersbond, Voetgangersbeweging, …). De werkingsmiddelen van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (VSV) werden fors opgetrokken.

Mobiliteitsraad Vlaanderen

De oprichting van deze strategische adviesraad werd oorspronkelijk nog voorzien in het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen. Zijn wettelijke bepalingen werden vastegelegd in een nieuw decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.[19] De opdracht van een strategische adviesraad is ruim en beperkt zich niet tot adviesverlening naar aanleiding van min of meer uitgewerkte en concrete beleidsvoorstellen. Beleidsgericht advies moet ook mogelijk zijn in een fase waarin een minister nog geen volledige duidelijkheid heeft over een problematiek en het beleid zich nog in een ontwikkelingsstadium bevindt. Vanuit een proactief en anticiperend perspectief moet een strategische adviesraad zelfs adviezen kunnen uitbrengen over maatschappelijke thema's waarmee de beleidsverantwoordelijken nog niet bezig zijn. Een strategische adviesraad moet ook kunnen functioneren als een klankbord waaraan de beleidsverantwoordelijke nog onuitgewerkte ideeën voorlegt.

[16] Zie ook hoofdstuk 5, punt 2.2.1 Educatie.
[17] Idem.
[18] Zie ook hoofdstuk 5, punt 2.4 Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid.
[19] BS 08.06.2004.

1.2 Nieuwe beleidsinstrumenten

Mobiliteitsconvenants

De invoering van het systeem van het mobiliteitsconvenant is baanbrekend.[20] Of het nu gaat om een doortocht (een gewestweg die door het dorpscentrum loopt), de uitbouw van een fietsroutenetwerk, de bus die op een centrale as in de file staat, …; voor ze het weten, zitten gemeenten, steden, provincies, De Lijn en het Vlaams Gewest in hun mobiliteitsbeleid op elkanders terrein. Het is daarom aangewezen dat ze hun plannen en maatregelen op elkaar afstemmen en zo een samenhangend beleid voeren. Het mobiliteitsconvenant zorgt voor die afstemming. De mobiliteitsconvenants die sinds 1996 werden gesloten tussen het Vlaams Gewest, de gemeenten, de provincies en De Lijn, hebben op vele plaatsen in Vlaanderen al geleid tot een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen. Het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants heeft deze aanpak nog bekrachtigd. Ook de volgende jaren zullen die convenants een cruciaal onderdeel blijven van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Met deze aanpak loopt Vlaanderen duidelijk voorop in Europa.

De mobiliteitsconvenants werpen vrucht af en de resultaten worden zichtbaar: gewest- en gemeentewegen worden geleidelijk veiliger (bv. voor fietsers en schoolkinderen) en leefbaarder; het aanbod van De Lijn en de informatie erover is op vele plaatsen gevoelig verhoogd of verbeterd.

Gemiddeld 40% van het investeringsprogramma voor de gewestwegen is de laatste jaren convenantgebonden.[21]

Ook heel wat infrastructurele en aanbodsverhogende projecten van De Lijn vallen onder het convenant. Zelfs de projecten basismobiliteit worden voor advies voorgelegd aan de PAC. Dit gebeurt ook voor projecten in de omgeving van stations waarbij de NMBS als partner deelneemt.

Beheersovereenkomst met De Lijn

De Vlaamse Regering keurde onlangs een nieuwe beheersovereenkomst voor de periode 2003-2009 goed. Deze beheersovereenkomst legt de wederzijdse rechten en verplichtingen van het Vlaams Gewest en de maatschappij vast bij alle activiteiten die, rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of gedeeltelijk, verband houden met het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer, verricht in het Vlaams Gewest, vanuit of naar dit gewest. Zij regelt de modaliteiten bij de uitvoering van de bepalingen van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de maatschappij, het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en de bijbehorende besluiten van de Vlaamse Regering.

Deze beheersovereenkomst regelt eveneens de modaliteiten bij de uitvoering van activiteiten in opdracht van de Vlaamse Regering die niet decretaal werden vastgelegd.

De vroegere beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn werd afgesloten op 19 december 1996 voor een periode van 5 jaar, van 1997 tot 2001. De einddatum verstreek op 31 december 2001 en de beheersovereenkomst werd stilzwijgend verlengd, zoals bepaald in de overeenkomst zelf.

---

[20] We gaan hierop in hoofdstuk 6, punt 1 door het mobiliteitsconvenant te activeren dieper in.

[21] Niet-convenantgebonden zijn: het structureel onderhoud van N-wegen, alle werken aan het hoofdwegennet en alle projecten waarvoor geen module bestaat. Ook kleinere projecten (< 200.000 euro), waaronder dringende veiligheidsingrepen, blijven buiten de convenantsprocedure.

Het door de Vlaamse Regering goedgekeurde ontwerp van kaderdecreet Beter Bestuurlijk Beleid en de in 2002 door de Vlaamse Regering goedgekeurde "visienota beheersovereenkomsten" van de werkgroep Beter Bestuurlijk Beleid, vormden de leidraad bij de opstelling van de beheersovereenkomst. Ook de resolutie van het Vlaams Parlement van 31 maart 1999, met aanbevelingen inzake de voorbereiding en goedkeuring van de beheersovereenkomst, haar inhoud, de evaluatie en de rapportering in verband met de uitvoering ervan, fungeerde als basisdocument, evenals het verslag van het Rekenhof van 3 juli 2001 over zijn onderzoek naar de beheersovereenkomsten tussen de Vlaamse Regering en een aantal Vlaamse overheidsinstellingen.

Objectivering in de toepassing

Er werden ook belangrijke inspanningen gedaan om de uitvoering van het beleid beter te onderbouwen en te objectiveren. De behoefteanalyse van de administratie Wegen en Verkeer (AWV) en de vademecums "Fietsvoorzieningen" en "Voetgangersvoorzieningen" zijn hier voorbeelden van.

Behoefteanalyse

De behoefteanalyse van AWV tracht op objectieve wijze potentiële locaties voor investeringswerken binnen bepaalde beleidsonderdelen te rangschikken. Op die wijze probeert ze de prioriteiten vast te leggen. De vijf beleidsonderdelen die worden behandeld, zijn: instandhouding van het patrimonium, veiligheid, leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid en fietspaden. De behoefteanalyse rangschikt de knelpunten zodat het investeringsprogramma van de wegen op objectieve gronden kan worden opgesteld. Voor de projecten die kaderen binnen het mobiliteitsconvenant wordt een module afgesloten.

In onderling overleg hebben AWV en De Lijn een objectieve behoefteanalyse inzake de doorstroming van het openbaar vervoer ontwikkeld. Hiervoor werd een meetinstrument ontworpen, dat aangeeft hoeveel verliesuren de openbaarvervoerklanten lijden ten gevolge van gebrekkige doorstroming. Op basis van deze congestiemetingen worden per provincie prioriteitenlijsten samengesteld voor de verbetering van de doorstroming, waarmee de wegbeheerder bij de investeringsplanning rekening houdt. Dit past onder meer in het kader van de engagementen, opgenomen in de beheersovereenkomst 2003-2009 tussen de Vlaamse Regering en De Lijn.

Vademecums

In 2002 verscheen het vademecum Fietsvoorzieningen. In september 2003 werd ook het vademecum Voetgangersvoorzieningen afgerond en bezorgde men gratis exemplaren aan de technische diensten van gemeenten, aan bibliotheken… Dergelijke vademecums geven richtlijnen voor de onderbouwing en de uitbouw van hoogwaardige voorzieningen voor de betrokken weggebruikers. Alles wordt voorgesteld in een aantrekkelijke vorm die uitnodigt tot intensief gebruik.

Deze vademecums vormen een richtlijn voor de eigen diensten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Voor andere wegbeheerders (zoals bv. gemeenten) kunnen ze een leidraad en een inspiratiebron zijn. Deze vademecums zijn inmiddels een begrip geworden in de mobiliteitswereld.

Publiek-private samenwerking

De samenwerking met de private sector werd op diverse terreinen versterkt. Dit gebeurde onder andere via module 14 van het mobiliteitsconvenant (ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van bereikbaarheid van zones van commerciële activiteiten) en via de invoering van de 50/50-regeling in de beheersovereenkomst met De Lijn. Ook de bouw van kaaimuren door middel van publiek-private samenwerking was de laatste jaren zeer succesvol. De 87 voorgestelde projecten zullen 20 miljoen ton goederen extra naar de waterweg brengen.

Last but not least willen we hier de NV BAM vermelden. BAM staat voor Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel en werd in 2003 opgericht.[22] De BAM heeft als opdracht het Masterplan Antwerpen uit te voeren. De Vlaamse Regering keurde op 23 april 2004 de wijziging van de statuten van de BAM goed. Met deze wijziging werd het kapitaal van de BAM verhoogd met 100 miljoen euro. Eind 2003 besliste de Vlaamse Regering de BAM een aantal bijkomende opdrachten te geven in het kader van de Minder Hinder Maatregelen voor de onderhoudswerken aan de Ring R1 in Antwerpen. Deze opdrachten bestonden uit de bouw van tijdelijke bruggen op de Singel, de aankoop van 130 gelede bussen en de uitbouw van zowel de mobiliteitscentrale als de centrale vergunningendatabank. Ten slotte werd de BAM ook verantwoordelijk gesteld voor de communicatieondersteuning voor en tijdens deze werken.

1.3 De kering van de trend op het terrein

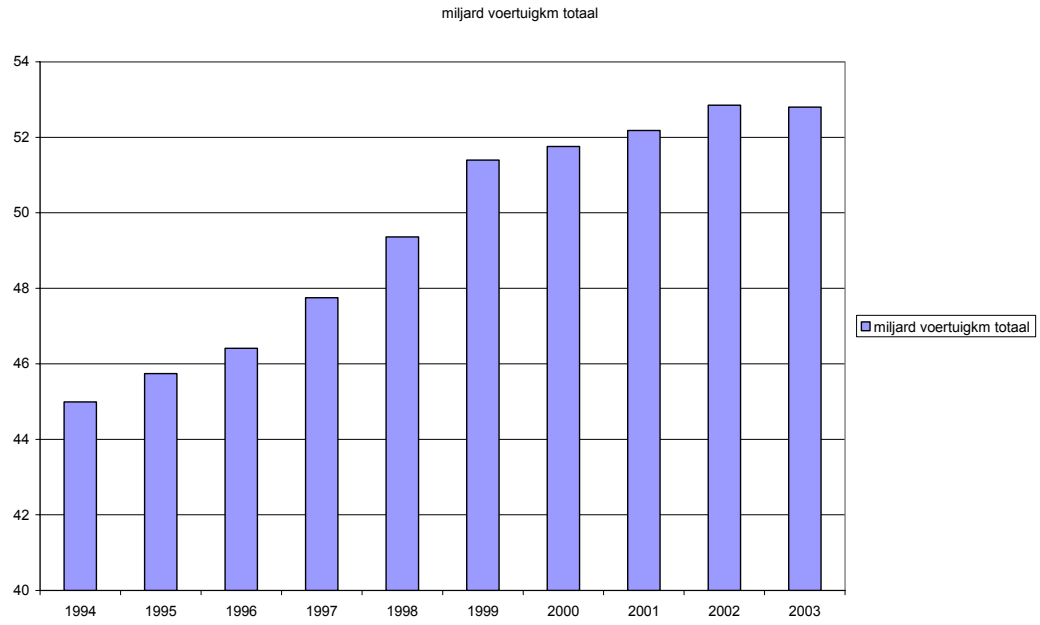
Het gevoerde beleid keerde de trendmatige evolutie, die zich manifesteerde door lineair stijgende verkeersintensiteiten op de weg en een stabiel, zelfs lichtjes dalend gebruik van binnenvaart en openbaar vervoer.

Figuur 17 toont aan dat de laatste jaren de verkeersintensiteiten op de weg zich stabiliseren. De quasi lineaire groei van de laatste decennia is blijkbaar gekeerd. In 2003 was er zelfs een lichte daling, vooral op de gewestwegen. Op de autosnelwegen blijft de intensiteit, zij het lichtjes, toenemen. De minder gunstige economische ontwikkeling van de laatste jaren heeft hiertoe zeker bijgedragen, maar er is ongetwijfeld meer aan de hand.

Zowel in het openbaar vervoer (zie figuur 18) als in de binnenvaart (zie figuur 19), deed zich immers een omgekeerde ontwikkeling voor. De fase van stagnatie die we reeds enkele decennia kenden, is blijkbaar zowel voor het stads- en streekvervoer als voor de binnenvaart overgegaan in een fase van sterke groei. Dat ging niet zomaar vanzelf!

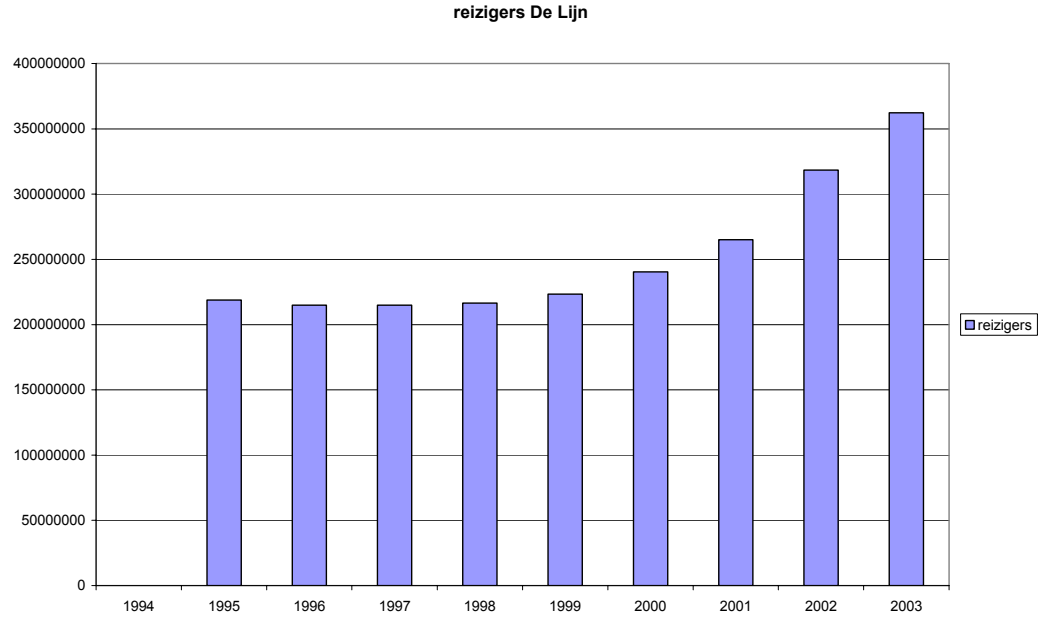
[22] Decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), BS 19.02.2003.

Figuur 17: Evolutie in het gebruik van de weg



Bron: NIS, 2004.

Figuur 18: Evolutie van het aantal reizigers van De Lijn



Bron: NIS, 2004.

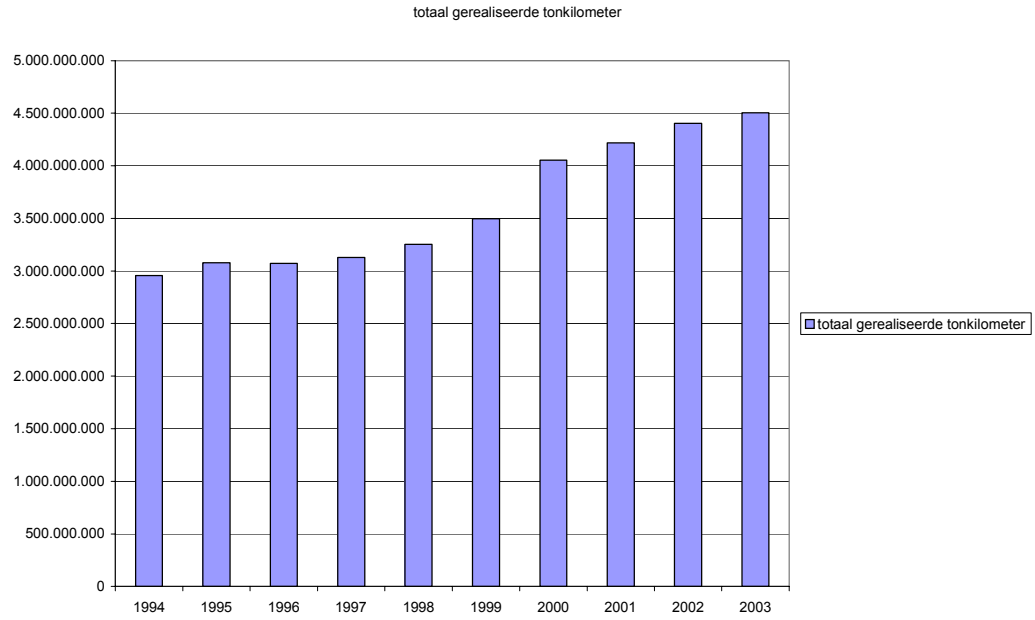
De groei van het aantal reizigers bij De Lijn is vooral het gevolg van de stelselmatige invoering van basismobiliteit, van de verbetering van de doorstroming, van de stelselmatige vernieuwing van het voertuigenpark (modernere bussen en trams), van het prijsbeleid en van een uitgekiende marketing rond de nieuwe producten en diensten. De Lijn verzorgt nu één miljoen reizigers per dag, bijna een verdubbeling ten opzichte van 10 jaar geleden.

Ondanks de eerder zwakke conjunctuur, blijven de trafieken in de binnenvaart toenemen en versnelt de groei nog van jaar tot jaar. Deze dubbele vaststelling is merkwaardig. Er bestaat immers een rechtstreeks verband tussen economische groei en transportstromen. Als open economie is België bijzonder gevoelig voor elke groeivertraging. Dat de trafieken in de

binnenvaart stijgen ondanks de ongunstige omgevingsfactoren, bewijst de structurele verschuiving ten gunste van het vervoer op het water.

Ook deze ontwikkeling werd gedragen door een mix van ondersteunende en complementaire maatregelen: de verlaging van de scheepvaartrechten, een sterk doorgevoerde liberalisering van de markt, de ondersteuning van een gemoderniseerde binnenvaartvloot, de verbetering van de overslagfaciliteiten voor watergebonden bedrijven en de uitbouw van multimodale terminals langs de kanalen. Vooral de containertrafiek via de binnenvaart is de laatste jaren sterk gestegen. De toename van de binnenvaarttrafiek werd ingezet in het midden van de jaren 1990. Na vele jaren van achteruitgang betekende dit een trendbreuk. Sedertdien zit de binnenvaart in de lift. In vergelijking met vier jaar eerder, werd in 2002 13,7 miljoen ton meer vracht over de Vlaamse binnenwateren vervoerd.

Figuur 19: Evolutie van de trafiek bij de binnenvaart (in tonkilometer)

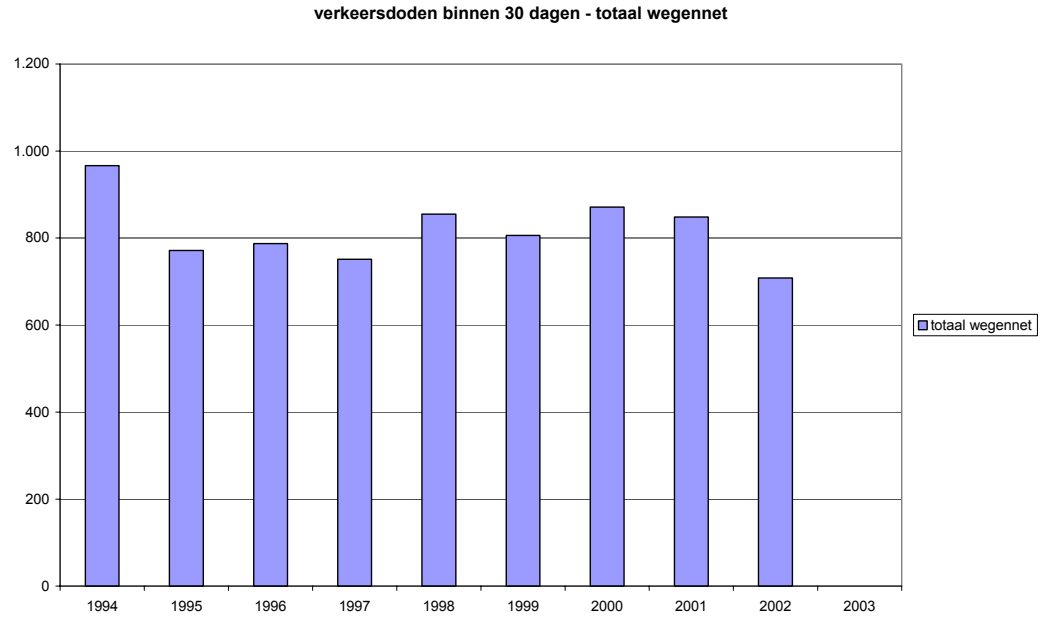


Bron: NIS, 2004.

Ook de verkeersveiligheid evolueert gunstig (zie figuur 20). Het is nog wel wachten op de definitieve gegevens over het aantal verkeersslachtoffers voor 2002 en 2003, maar alle indicatoren wijzen erop dat ook in de meest recente periode, sinds 2000, de evolutie gunstig blijft. Indien deze nieuwe trend zich voortzet, blijven de doelstellingen voor 2010 van het Mobiliteitsplan Vlaanderen binnen bereik.[23] De verbetering van de verkeersveiligheid is ongetwijfeld het gevolg van het verscherpt handhavingsbeleid, van de samenwerking met belangrijke doelgroepen, van de prioriteit die ze krijgt in het investeringsbeleid van het Vlaams Gewest en van het verhoogde maatschappelijk draagvlak.

[23] Nieuwsbrief Steunpunt Verkeersveiligheid bij toenemende Mobiliteit, 2004.

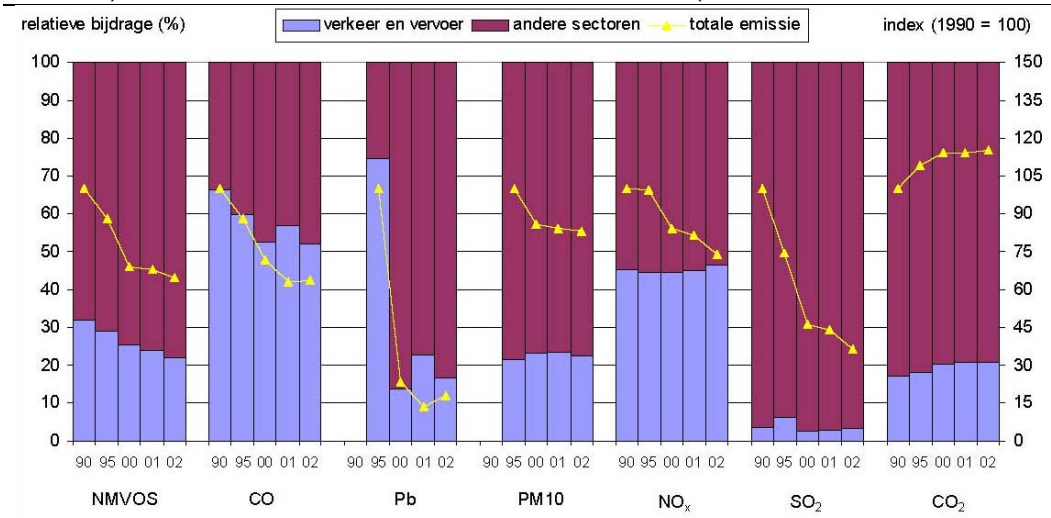
Figuur 20: Evolutie van het aantal verkeersdoden



Bron: NIS, 2004.

Ten slotte is de eco-efficiëntie van de verkeers- en vervoerssector verbeterd, onder andere door strengere Europese normeringen voor brandstoffen en maximum toegelaten voertuigemissies. Hierdoor kenden een aantal emissies, in absolute omvang, een soms zeer sterke daling tijdens de voorbije jaren (zie figuur 21)[24]. Vooral daar waar de bijdrage van het wegvervoer in de totale uitstoot zeer groot is (lood en SO_2), deden strengere Europese eisen voor de brandstoffen de druk op het milieu sterk afnemen. De verbetering van de eco-efficiëntie is vooral merkbaar in het personenvervoer. In het goederenvervoer is de verbetering minder uitgesproken.

Figuur 21: Relatieve bijdrage van verkeer en vervoer aan en evolutie van de totale emissies (alle sectoren) van NMVOS, CO, Pb, PM10, NOx, SO_2 en CO_2 (Vlaanderen, 1990, 1995, 2000-2002)



2002: voorlopige cijfers

Bron: Mira, 2003.

[24] Voor CO_2 blijkt de ontwikkeling gunstiger dan uit de grafiek blijkt. De methodiek om de CO_2-uitstoot te ramen is sindsdien bijgesteld.

Samenvattend kunnen we stellen dat onze mobiliteit op diverse vlakken meer duurzaam is geworden. Daaruit mogen we echter niet concluderen dat de trend definitief gekeerd is. Nog steeds stuwen diverse drijvende krachten in de richting van een minder duurzame ontwikkeling. De onderstroom gaat nog steeds vooral in de niet gewenste richting.

2 Trendmatige ontwikkelingen: business as usual

Indien de trend in de evolutie van de personenmobiliteit zich voortzet, 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. Onze motieven om ons te verplaatsen veranderen praktisch niet.

Ook 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%.

Niet alleen het aantal verplaatsingen stijgt, maar ook de verplaatsingsafstand. Het aantal personenkilometers binnen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stijgt van 18% (22 miljoen personenkilometers). Dit betekent een toename met 21% voor de auto en 6% voor het openbaar vervoer. De personenverplaatsingen per auto resulteren in 14 miljoen autokilometers (toename van 32%), waarvan 5 miljoen op het hoofdwegennet (stijging met 40%).

Ook de trendprognoses voor het goederenvervoer voorzien een toename van 35% van het aantal tonkilometer voor de periode 1998-2010. Het Europese voornemen om de groei van het goederenvervoer los te koppelen van de economische groei zal niet worden gehaald vóór 2015. Dit is te wijten aan mondiale trends in consumptie, productie en logistiek.

In 2010 zal het vervoer over de weg gegroeid zijn met 40% (in tonkm) en de binnenvaart met 36%, wat leidt tot een modal split (in tonkm). Het wegvervoer neemt 74% voor zijn rekening, de binnenvaart behoudt zijn marktaandeel van 13% en het spoorvervoer valt terug op een modaal aandeel van 13%.

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.

Wegverkeer

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 (van deur tot deur) in de periode 1998-2010 met 27% verhogen. Congestie betekent dus niet alleen een economisch verlies (in termen van arbeidsuren), maar legt ook een steeds groter beslag op het individuele tijdsbudget van de bevolking. Daarnaast zorgt zij voor een bijkomende milieudruk en brengt ze Vlaanderens imago van aantrekkelijke vestigingsplaats in het gevaar. Door de capaciteitsbeperking van de netwerken zullen niet alleen de verliesuren toenemen, ook de spitsperiode zal zich verder uitbreiden en personen- en goederenverkeer zullen meer en meer door elkaar lopen. Deze strijd voor de ruimte op het wegennet is vooral vanuit veiligheidsoverwegingen absoluut niet

wenselijk. De afwenteling van het verkeer naar de lagere orde van wegennetten zal zich mogelijk verder zetten en zo zal de leefbaarheid (in termen van veiligheid en gezondheidsrisico's) van steden en dorpen nog meer onder druk staan.

Figuur 22: New York City in 1917

Bron: Scientific American (oktober 1997).

Fiets- en voetgangersverkeer

Een verhoging van de verkeersdruk op lokaal niveau maakt ook het fiets- en voetgangersverkeer minder aantrekkelijk. Vanuit ecologische en sociale overwegingen is een dergelijke ontwikkeling uiteraard onwenselijk. Als we het milieuvriendelijk en gezond willen houden, verplaatsen we ons best met de fiets en te voet. Voor een niet onbelangrijk deel van de bevolking blijft de fiets trouwens het enige vervoermiddel. In Vlaanderen beschikt één gezin op vijf niet over een wagen.

Stads- en streekvervoer

Ook het stads- en streekvervoer lijdt onder de voorspelde toename van de mobiliteit. Het wordt daarom alsmaar moeilijker om tijdens de piekuren op een kwalitatieve manier aan de mobiliteitsvraag te voldoen. Bovendien hebben de congestieproblemen op de weg een negatieve invloed op de doorstroming. Het stads- en streekvervoer boet in aan attractiviteit.

Kustvaart en binnenvaart

De toenemende congestie op het wegennet heeft ook een positieve kant: ze brengt de kustvaart en de binnenvaart meer in de belangstelling. In de toekomst kunnen deze modi een meer vooraanstaande rol spelen in de opvang van de vervoersgroei, mits men een aantal knelpunten wegwerkt. De bezettingsgraad van het Vlaamse waterwegennet is relatief laag en ligt onder het Europees gemiddelde. Over het gehele netwerk gezien, is er nog voldoende ruimte om een deel van de toekomstige mobiliteitsgroei op te vangen. Ook op het vlak van de veiligheid zijn er momenteel nauwelijks problemen. Men verwacht bovendien dat

nieuwe technologische ontwikkelingen (bv. dodehoekcamera's voor containerschepen) de veiligheid van deze modi nog meer zullen garanderen.

Externe effecten

Onder invloed van de EU-reglementering inzake emissienormen en brandstofkwaliteit zullen we een andere positieve ontwikkeling meemaken: de daling van de uitstoot van milieubelastende stoffen.

Ondanks een sterke daling, blijven er een aantal problemen bestaan (CO_2, NOx, VOS, PM) die ervoor zorgen dat Vlaanderen zijn verplichtingen uit de Europese richtlijnen en internationale protocollen niet volledig zal kunnen nakomen. Zeker in de stedelijke gebieden, waar de concentratie aan verkeer het grootst is, blijven er problemen op het vlak van de volksgezondheid.

De belangrijkste uitdaging voor de toekomst ligt echter in de strijd tegen de geluidshinder. Het percentage van de bevolking in Vlaanderen dat overdag wordt blootgesteld aan wegverkeergeluid hoger dan 65 dB(A) steeg significant tussen 1996 en 2001 en schiet momenteel boven de 30% uit.[25]

Laten we tot slot vermelden dat we een positieve evolutie mogen verwachten op het gebied van de verkeersveiligheid, op voorwaarde dat het huidige beleid wordt voortgezet (infrastructurele ingrepen, versterkte handhaving, …) en men nieuwe veiligheidsvoorzieningen invoert voor de voertuigen. Zo is er de laatste jaren sprake van een daling van het ongevallenrisico. Voorlopig is het nog niet duidelijk of dit het gevolg is van een nieuwe trend of van statistische schommelingen. Toch blijft beleidsaandacht essentieel, niet alleen omwille van de toename van een aantal risicofactoren, maar ook omdat Vlaanderen in vergelijking met de andere Europese lidstaten nog steeds zwak scoort.

3 De trendbreuk bestendigen: mogelijkheden en beperkingen

Een analyse van de huidige situatie en van de trendmatige toekomstige ontwikkelingen van de mobiliteit en hun maatschappelijke effecten, kan een aantal sterkten en zwakten, bedreigingen en opportuniteiten naar voor schuiven. Het is belangrijk deze aspecten in kaart te brengen. Zo kunnen we een beleidsstrategie uitwerken die leidt tot een duurzame ontwikkeling van mobiliteit.

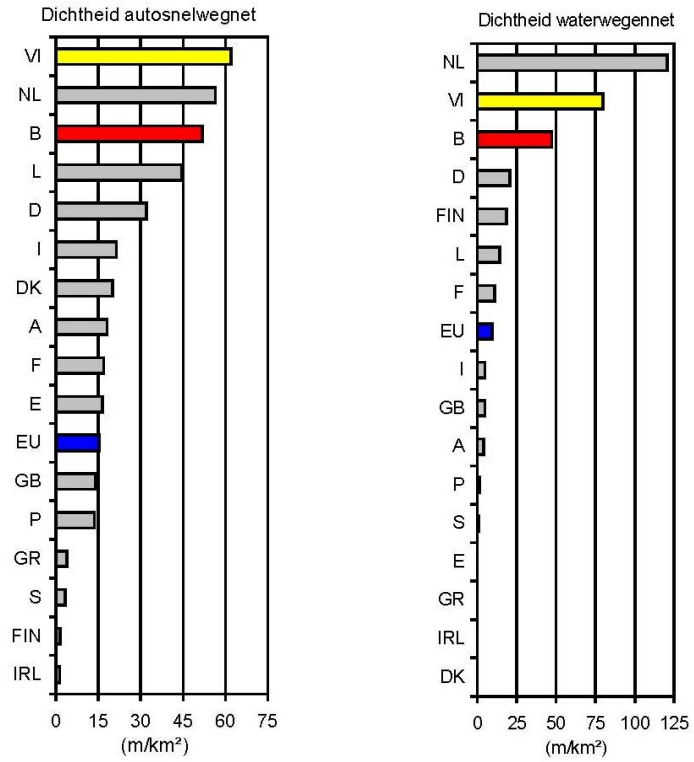
3.1 Sterkten van het vervoerssysteem

Vlaanderen bezit een goed uitgebouwd autosnelwegennet, havens, een uitgebreid aanbod aan spoorinfrastructuur en een goed vertakt waterwegennetwerk; essentiële troeven op infrastructureel vlak die de economische ontwikkeling ondersteunen.

Deze infrastructuur maakt van Vlaanderen de regio met het dichtste autosnelwegen- en spoorwegnet van Europa: resp. 62 m autosnelweg/km² t.o.v. het Europese gemiddelde van 15 m/km² en 127 m spoor/km² t.o.v. 47 m/km². Alleen Nederland kent een dichter net aan waterwegen: 120 m/km² t.o.v. 80 m/km² in Vlaanderen. Het Europese gemiddelde ligt hier op 9,2 m/km² (figuur 23).

[25] MIRA-T 2003 Milieu en natuurrapport Vlaanderen: Thema's.

Figuur 23: De dichtheid van het autosnelwegen- en waterwegennet (Vlaanderen en landen van de Europese Unie, 1999)



Bron: Eurostat, 2002a.

Het openbaar vervoer is vooral in en tussen stedelijke gebieden goed uitgebouwd. Dankzij de invoering van basismobiliteit worden nu ook stilaan alle woongebieden in Vlaanderen bereikbaar met stads- of streekvervoer. Een gerichte inzet van het netmanagement kan de kwaliteit van dit systeem uitbreiden. De functies van het netmanagement staan vermeld in de beheersovereenkomst die De Lijn afsloot met het Vlaams Gewest.

Vlaanderen scoort ook goed qua individuele vervoersmogelijkheden. Zowel het auto- als het fietsbezit liggen vrij hoog. Het aantal gezinnen met één wagen ligt in Vlaanderen rond de 60%, terwijl 20% van de gezinnen twee of meer auto's bezit. 60% van de gezinnen bezit twee of meer fietsen, terwijl 20% van de gezinnen geen fiets bezit.

De Vlaming op actieve leeftijd is in het begin van deze 21ste eeuw behoorlijk tevreden over de bereikbaarheid tijdens de week van zijn werkbestemming of van de bestemming die hij vaak aandoet. Dit bleek uit een onderzoek van 2002 in opdracht van Febiac.[26] Voor 48% van deze Vlamingen krijgt die bereikbaarheid 8 op 10 of meer: grote onderscheiding! Voor 29% krijgt de bereikbaarheid geslaagd of geslaagd met onderscheiding. Voor 13% is de bereikbaarheid in die omstandigheden onvoldoende of juist geslaagd. Voor 9% is een deliberatie niet mogelijk. Vooral zij die de grotere afstanden (tussen 20 en 50 km) afleggen, achten de bereikbaarheid onvoldoende. Opvallend is dat de tram- en metrogebruikers de slechtste punten geven.

3.2 Zwakten van het vervoerssysteem

We zagen al dat de mobiliteit zich sterk ontwikkelt naar steeds meer auto- en vrachtverkeer. Deze eenzijdige ontwikkeling zorgt, zoals reeds eerder vermeld, voor een aantal problemen

[26] Febiac, Duurzame mobiliteit in de praktijk, 2002.

op economisch, sociaal en ecologisch vlak. Ook om efficiëntieredenen is een dergelijk onevenwicht in de modale verdeling niet wenselijk.

Vlaanderen beschikt over goed en sterk uitgebouwde verkeers- en vervoersinfrastructuur. Toch zijn er nog verschillende probleemgebieden:

- een van de grote zwakten is het gebrek aan afdoende samenhang tussen de afzonderlijke transportnetten. Er is een betere integratie van de verschillende vervoersmodaliteiten nodig om de problemen van het voor- en natransport op te lossen. De laatste jaren werd hierin wel vooruitgang geboekt doordat het stads- en streekvervoer en het treinverkeer beter op elkaar werden afgestemd;
- de kwaliteit van de fietsvoorzieningen laat sterk te wensen over;
- verkeersinfrastructuur en omgeving zijn op veel plaatsen slecht op elkaar afgestemd;
- er zijn nog enkele honderden zwarte punten waar de verkeersveiligheid infrastructureel onvoldoende gegarandeerd is;
- de kosten voor het onderhoud van de uitgebreide infrastructuur drukken steeds zwaarder door op het geheel van de overheidsmiddelen.

De mens is gebruiker en dus een belangrijk onderdeel van het vervoerssysteem. Zijn gedrag, zijn mentaliteit en zijn vaardigheden bepalen niet alleen mee de omvang en de aard van de mobiliteitsontwikkeling, maar ook de mate van verkeersonveiligheid en het emissieniveau. Toch houdt men bij de uitbouw en de vormgeving van het transportsysteem onvoldoende rekening met de mogelijkheden en de beperkingen van de mens. Het menselijke gedrag beïnvloeden is niet gemakkelijk en tóch wordt de moeilijkheidsgraad van dit proces stelselmatig onderschat.

Tot slot wijzen we op de te sterke versnippering in de bevoegdheden. Deze versnippering is vooral het gevolg van een onvolledig doorgevoerde staatshervorming.

3.3 Bedreigingen voor het mobiliteitsbeleid

In de beleidssectoren die mobiliteit genereren zoals ruimtelijke ordening, huisvesting, economie, fiscaliteit en openbare werken, toetst men nog altijd onvoldoende op voorhand af welke de effecten zijn op de mobiliteitsbehoeften en -ontwikkelingen. Het meer systematisch aftoetsen van deze gevolgen wordt nog te veel beschouwd als een blok aan het been, als een hinder voor daadkracht en dynamisme.

Er worden steeds meer actoren betrokken bij de uitbouw van een performant en duurzaam vervoerssysteem. Het gevaar hiervan is dat het vervoerssysteem op en over de verschillende bestuursniveaus te weinig als één samenhangend systeem in functie van het geheel van de gebruikers wordt gemanaged. Op deze manier wordt het vervoerssysteem minder performant voor de gebruikers.

Nieuwe logistieke concepten gaan uit van minder voorraden en vereisen een stipte aan- en afvoer. Tot nu toe paste vooral het wegvervoer in dit concept.

Het mobiliteitsbeleid werd tot op heden vooral beschouwd als een vorm van openbare dienstverlening. Nu ontwikkelt men geleidelijk aan een beleid dat mobiliteit nog te veel vanuit ideologische argumenten willen vermarkten. Men maakt daarbij gebruik van strategieën als liberalisering, privatisering en een prijsbeleid dat zich baseert op de vaak blinde aanrekening van externe marginale kosten. Dit gebeurt vooral op het Europese niveau en vanuit milieuoverwegingen.

En de gebruiker? Een goede mobiliteit is heel belangrijk voor de maatschappelijke en sociale ontplooiing van elk individu. Meestal lijkt de gebruiker echter vooral plichten en nauwelijks rechten te hebben. Op dit ogenblik lijkt hij er meestal nog toe in staat om zijn mobiliteit te handhaven. Ten gevolge van ontwikkelingen die de congestiekosten en mogelijk ook de

externe kosten aan de gebruikers willen aanrekenen, bestaat evenwel de vrees dat de vervoersongelijkheden die momenteel reeds bestaan nog verder zullen toenemen.

Ten slotte kan ook een gevoel van “het doel is reeds bereikt” een bedreiging zijn van het vooropgezette beleid ...

3.4 Kansen voor het mobiliteitsbeleid

Tijdens de spitsuren zijn er vooral structurele files in en rond de (groot)stedelijke gebieden. Op dat ogenblik is de bezettingsgraad van de voertuigen het laagst. De voertuigen bezitten dus zelf nog voldoende reservecapaciteit om de mobiliteitsgroei op te vangen. Ook het Vlaams waterwegennet kent een relatief lage bezettingsgraad (onder het Europees gemiddelde). Over het hele netwerk gezien, levert dit voldoende ruimte op om een deel van de voorspelde mobiliteitsgroei te ondervangen. De voorwaarde is wel dat men een aantal knelpunten op infrastructureel en operationeel vlak wegwerkt.

De ondertekening van het samenwerkingsakkoord over het GEN biedt perspectieven op een betere bereikbaarheid van de Brusselse regio.

Het gebruik van containers neemt toe en maakt zowel de verplaatsing van goederen als de verplaatsing van gehele vervoersstromen gemakkelijker. Dit is een pluspunt voor het creëren van een modal shift naar de binnenvaart.[27] Ook de uitbouw van Europese distributiecentra - goed gelokaliseerde distributiecentra - opent perspectieven voor een groter gebruik van de waterweg.

Technologische ontwikkelingen en aangepaste organisatievormen bieden belangrijke vooruitzichten, zowel voor de beheersing als voor de sturing van verkeersstromen. Technologische middelen verhogen de capaciteit van de infrastructuur maar beïnvloeden ook op een positieve manier de betrouwbaarheid van het transportsysteem en het emissieniveau van de voertuigen. Dankzij de ICT-technologie ontstaan ook nieuwe mogelijkheden die moeten leiden tot minder voertuigkilometers: bundeling van stromen, hogere beladingsgraden en minder leeg rijden door een betere planning. Ontwikkelingen in de voertuigtechnologie kunnen in de toekomst de rijtaak vergemakkelijken, de veiligheid voor de inzittenden verhogen, leiden tot een vermindering van de emissies, …

Een gedematerialiseerde economie (e-commerce en spitstechnologie) kan op langere termijn economische ontwikkeling en transportgroei ontkoppelen.

Dankzij de bewustwording van de mensen ontstond er bij de bevolking een groter draagvlak voor duurzame mobiliteit (beter verdeeld, veiliger, meer gebiedsgerichte invulling van bereikbaarheid, leefbaarder, minder beslag leggend op natuur en milieu).

De dynamiek van het ingezette beleid zal de komende jaren nog doorwerken. Denken we maar aan het gebruik van het stads- en streekvervoer, de ontwikkelingen in de binnenvaart, de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, de impact van de verkeers- en vervoerssector op het vlak van milieu en natuur …

[27] Modal shift staat voor de verschuiving binnen de modi. Deze verschuiving moet de vermindering van het autosolisme en het vrachtvervoer over de weg in de hand werken.

Hoofdstuk 4

WAAR WILLEN WE NAARTOE?

1 Een trendbreuk naar een meer duurzame mobiliteit

Het uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid van deze legislatuur is het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen dat op 17 oktober 2003 principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Zoals we reeds vermeld hebben, moeten we het Mobiliteitsplan Vlaanderen beschouwen als een integrale bijlage bij deze beleidsnota.

Het leidmotief voor dat mobiliteitsplan was het begrip “duurzame ontwikkeling” dat sinds de conferentie van Rio de Janeiro in 1992 doorgang vindt op de verschillende beleidsniveaus (mondiaal, Europees, federaal en regionaal niveau). Het mobiliteitsplan geeft voor het eerst een aanzet tot een samenhangende aanpak voor duurzame mobiliteit in Vlaanderen.

De OESO omschrijft “duurzame mobiliteit” als een vorm van mobiliteit die geen gevaar vormt voor de volksgezondheid of voor de ecosystemen en toch voldoet aan de vraag naar “bereikbaarheid”. Dat laatste gebeurt echter op een zodanige manier dat (a) het verbruik van hernieuwbare energiebronnen kleiner is dan de regeneratiesnelheid ervan en (b) het verbruik van uitputbare energiebronnen kleiner is dan de ontwikkeling van hernieuwbare substituten.

Sleutelwoorden voor duurzame mobiliteit zijn bijgevolg: bereikbaarheid, economisch welzijn, billijkheid, gezondheid en veiligheid, efficiënt gebruik van ruimte en natuurlijke hulpbronnen en voorkoming van verontreiniging .

De criteria bereikbaarheid, economisch welzijn en billijkheid verwijzen vooral naar de maatschappelijke rol van de mobiliteit. Dankzij ons huidig transportsysteem kunnen we ons immers op een comfortabele manier (over langere afstanden) verplaatsen. Hierdoor komt een grotere diversiteit aan producten binnen bereik en zijn economische groei en ontwikkeling van de welvaart mogelijk. Op individueel vlak is mobiliteit een voorwaarde om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven en de intellectuele horizon te verruimen. Naar de toekomst toe is het belangrijk dat het mobiliteitsbeleid deze baten niet uit het oog verliest, maar ze integendeel voor iedereen ter beschikking tracht te stellen.

De criteria gezondheid, veiligheid, efficiënt gebruik van ruimte en natuurlijke hulpbronnen en voorkoming van verontreiniging verwijzen naar de keerzijde van de medaille. De toenemende mobiliteit veroorzaakt immers grote maatschappelijke kosten. Vooreerst zijn er de rechtstreekse kosten zoals de investeringen in infrastructuur of de financiële middelen voor het onderhoud van deze infrastructuur en voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er ook de enorme onrechtstreekse kosten zoals de vele ongevallen, de gezondheidsproblemen, de schade aan natuur en milieu, de files, …

Deze problemen doen zich zowel op lokaal niveau als op regionaal en mondiaal niveau voor (bv. de klimaatverandering). Ze vereisen een sturend beleid met oog voor de gezondheids- en veiligheidsproblematiek, dat streeft naar een efficiënt gebruik van ruimte en natuurlijke hulpbronnen en dat in de mate van het mogelijke verontreiniging voorkomt.

De uitdaging waarvoor het mobiliteitsbeleid zich in de toekomst geplaatst ziet, is daarom tweeledig en kan als volgt worden omschreven: “voorzien in de verplaatsingsbehoeften van de mensen en een efficiënt economisch functioneren van onze maatschappij mogelijk maken, en wel op een zodanige manier dat voldaan wordt aan veiligheids-, milieu-, natuur- en gezondheidsvereisten”.

Tijdens de afgelopen legislatuur werden belangrijke stappen gezet die de basis legden voor de trendbreuk die het Vlaams mobiliteitsbeleid nodig heeft. De eerste resultaten zijn intussen ook zichtbaar: het gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets nam toe en het verkeer op onze binnenwateren kreeg een nieuwe impuls.

Het huidige regeerakkoord legt een aantal accenten die we in de loop van de legislatuur zullen moeten invullen, onder andere door duurzame maatregelen die de verkeersveiligheid verhogen, de verkeersleefbaarheid verbeteren en de bereikbaarheid en de toegankelijkheid waarborgen.

2 Gelijktijdig op 5 sporen

2.1 Iedereen heeft recht op mobiliteit

Toegankelijkheid is een hoofddoelstelling. Wanneer we de drempels wegwerken die de toegang tot het vervoerssysteem beperken, wordt het voor maatschappelijk kwetsbare groepen gemakkelijker om aan het maatschappelijke leven deel te nemen. Toegankelijkheid streeft in essentie naar integratie in de maatschappij.

Deze drempels kunnen verband houden met individuele vaardigheden maar ook met juridische, ruimtelijke, fysieke of financiële beperkingen. De individuele vaardigheden zijn sterk leeftijdsgebonden. Juridische beperkingen houden verband zowel met de leeftijd als met de lichamelijke en geestelijke toestand van de (kandidaat) bestuurder. Ruimtelijke beperkingen hebben betrekking op een onvoldoende aanbod van verkeers- en vervoersvoorzieningen en ook op een onvoldoende bereikbaar aanbod van diensten en voorzieningen. Fysieke beperkingen hebben betrekking op een inperking van bepaalde individuele functies (niet iedereen is even mobiel). Tot slot zijn er de financiële drempels die vooral verband houden met het inkomensniveau van de huishoudens.

In de toekomst zullen virtuele verplaatsingen aan belang winnen. Om de mobiliteit te kunnen ontwikkelen op een manier die ook uit een sociaal oogpunt duurzaam is, is ook de toegang tot informatie- en communicatienetwerken belangrijk. Hier kunnen de drempels van financiële aard zijn, maar ze kunnen ook verband houden met bijvoorbeeld verschillen in opleidingsniveau.

Om het vervoerssysteem sociaal duurzaam te maken, moeten we dus zorgen voor een systeem (verkeersinfrastructuur, vervoermiddelen en vervoeraanbod) dat niet alleen aansluit bij wat de mensen (zelf) kunnen, maar dat tegelijk ook rekening houdt met hun financiële mogelijkheden.

Vervoersongelijkheid en vervoersarmoede vormen een belangrijke barrière op de weg naar een sociaal duurzaam mobiliteitssysteem. We stellen voor om naar volgende beleidseffecten te streven:
1. een (fysiek) toegankelijk vervoerssysteem (infrastructuur en vervoermiddelen);
2. een mobiliteit die betaalbaar blijft;
3. toegang tot informatie- en communicatienetwerken.

2.2 Een slachtoffervrij verkeerssysteem als ultiem doel

In 2001 vielen er in Vlaanderen 848 doden, 5.725 ernstig gewonden en 38.070 lichtgewonden in het verkeer. Deze objectieve cijfers bewijzen duidelijk dat verkeersveiligheid een groot maatschappelijk probleem is. Jaarlijks worden duizenden Vlaamse gezinnen met een trauma geconfronteerd. Naast deze objectieve

verkeersonveiligheid bestaat er ook een subjectieve verkeersonveiligheid. De vraag naar meer verkeersveiligheid leeft heel sterk onder de bevolking. In de veiligheidsmonitor staan verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de top-tien van de buurtproblemen.

De verbetering van de verkeersveiligheid in Vlaanderen neemt een essentiële plaats in het mobiliteitsbeleid in. De bestrijding van de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid blijft een absolute prioriteit. Het doel is dan ook om tegen 2010 de achterstand op de Europese koplopers te halveren. Hierbij wordt zelfs rekening gehouden met de ambities die deze landen zelf hebben om hun verkeersveiligheid nog verder te verbeteren. Op termijn streven we naar een slachtoffervrij systeem (de zogenaamde “vision zero”).

De weg daar naartoe houdt in dat iedereen met 100% inzet moet trachten bij te dragen tot het vermijden van verkeersongevallen. Bij onvermijdelijke ongevallen moet men ernaar streven de schade (lichamelijk, geestelijk) zoveel mogelijk te beperken. De wetenschap leert ons dat ongevalpreventie het probleem eigenlijk te laat aanpakt. Men moet verkeersveiligheid al in een vroeger stadium promoten, wat betekent dat men de onveiligheid moet tegengaan vooraleer situaties ontstaan die tot ongevallen kunnen leiden. Men kan daarbij ingrijpen in volgende elementen: de weginfrastructuur, het voertuig, de regelgeving en de persoon aan het stuur.

Door op deze vier terreinen te werken, willen we de volgende doelen bereiken:

- **Een halvering van het aantal doden/dodelijk gewonden**

Tegen 2010 willen we het aantal slachtoffers van 1999 meer dan halveren. Op jaarbasis houdt deze ambitie een daling in van het aantal doden/dodelijk gewonden met gemiddeld 5%. We moeten deze doelstelling differentiëren volgens de verschillende netten (hoofdwegennet en onderliggend wegennet).

- **Een halvering van het aantal zwaargewonden**

Ook hier is de ambitie: een halvering in 2010 ten opzichte van 1999. Op jaarbasis betekent dit een daling van het aantal zwaargewonden met gemiddeld 5%.

- **Een daling van het aantal doden/dodelijk gewonden bij de jongeren van -26 jaar**

Het doel hier is een daling met gemiddeld 6% per jaar. De problematiek bij deze leeftijdsgroep is zo ernstig dat de doelstelling ambitieuzer is dan het gemiddelde.

- **Daling van het risico op lichte verwonding**

Het risico op een lichte verwonding moet dalen met gemiddeld 2,5% per jaar.

2.3 De bereikbaarheid in Vlaanderen garanderen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wil op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten, zeehavens en luchthavens waarborgen. Met bereikbaarheid bedoelen we het gemak (uitgedrukt in tijd of geld) waarmee men de ruimtelijke scheiding tussen mensen, activiteiten en bestemmingen kan overbruggen.

Bereikbaarheid is ook reissnelheid en dus reistijd

De verplaatsingsafstand en de reissnelheid zijn belangrijke aangrijpingspunten voor de selectieve verbetering van de bereikbaarheid (uitgedrukt in termen van reistijd of gemonetariseerde reistijd). De reissnelheid wordt beïnvloed door zowel de intrinsieke snelheid van de vervoermiddelen zelf, als de aard en de beschikbaarheid van de infrastructuur en van het vervoersaanbod. De verplaatsingsafstand neemt steeds toe, onder invloed van allerlei ruimtelijke en economische processen: suburbanisatie, schaalvergroting, globalisering. De factor reissnelheid daarentegen neemt af onder invloed van

maatschappelijke processen. Het gaat hier vooral om de processen die aan de basis liggen van de congestieproblematiek: toename van de bevolking, tewerkstelling, concentratie van verplaatsingen in de tijd omwille van de arbeidstijden.

Daarnaast zorgen ook de infrastructurele tekorten van het vervoersaanbod voor een toename van de reistijd. Kwaliteitsverschillen tussen de modi creëren een onevenwicht in de keuze van vervoerswijze en versterken hierdoor de congestieproblematiek. Voor bepaalde modi zijn er ook problemen met de beschikbaarheid van de infrastructuur of van het vervoersaanbod. Het netwerk van de binnenvaart, het spoor en het openbaar vervoer is beperkter dan dat van het wegvervoer. Daardoor zijn rechtstreekse deur-tot-deur verplaatsingen niet mogelijk als men ze niet combineert met andere vormen van vervoer. Deze vormen van vervoersaanbod zijn bovendien ook beperkt in gebruik van de tijd (tijdsvenster).

We onderschrijven volgende genuanceerde doelstelling: 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 vervoerssysteem (multimodaal), als met betrekking tot het al dan niet aansturen van maatschappelijke processen (bv. schaalvergroting versus ruimtelijke nabijheid, concentratie versus spreiding, …).

Concurrentiële snelheid voor het openbaar vervoer

Door een concurrentiële snelheid wil men het aantal verliesuren bij het openbaar vervoer beperken en een afdoende capaciteit en kwaliteit aanbieden naar de belangrijkste verkeersaantrekkende zones in Vlaanderen.

Verliesuren zijn vooral het gevolg zijn van een verminderde doorstroming, maar houden ook verband met zowel het aanbod als de exploitatiewijze, pannes, ongevallen of slechte aansluitingen trein/bus.

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen formuleert geen streefcijfers voor de beperking van het aantal verliesuren. Het stelt wel dat de gemiddelde reistijd met het openbaar vervoer maximaal 30% hoger mag liggen dan de gemiddelde reistijd van het autoverkeer, willen we de concurrentie met het wegverkeer aankunnen. Deze ambitie moeten we meenemen wanneer we het aantal verliesuren bepalen dat als maatschappelijk aanvaardbaar wordt beschouwd.

2.4 Leefbaarheid veronderstelt verkeer dat zich aan de omgeving aanpast

Onze steden zijn vandaag weinig verkeersleefbaar. De omgevingskwaliteit is er over het algemeen laag. Voor een groeiende groep mensen zijn de verplaatsingsmogelijkheden er niet gegarandeerd of gaan ze er door de uitdijende stad zelfs op achteruit.

Het autoverkeer verstikt de centra, eist te veel ruimte op voor zichzelf en tast de kwaliteit van de lucht, de rust en het openbare domein aan. De leefbaarheidsdoelstelling is daarom de beperking van de verkeersdruk in de steden, zodat het wonen in de stad terug aan aantrekkingskracht wint. De aangrijpingspunten voor de vermindering van de verkeersdruk en de verkeershinder in steden zijn het volume en de rijsnelheid van zowel het autoverkeer als het vrachtvervoer. Daarnaast dragen ook het behoud en de versterking van de stedenbouwkundige kwaliteit – door middel van de herinrichting van de openbare ruimte – bij tot een positieve beleving van de omgeving.

Op het vlak van verkeersleefbaarheid is het doel tweeledig. Vooreerst willen we de druk van het verkeer op de leefomgeving verminderen zodat de verkeersveiligheid verbetert, de geluidshinder afneemt en de uitstoot van gezondheidsbelastende stoffen vermindert. Bovendien kan de herinrichting van het openbare domein op een positieve manier bijdragen tot een hernieuwde aantrekkelijkheid van de steden. Om deze doelstellingen te realiseren, hebben we volgende ambities:

- **De verkeersdruk en de rijsnelheid verminderen**

Wat betreft het verkeersvolume stelde het Vlaams Parlement in haar resolutie van 8 mei 2002 betreffende de aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan voor werk te maken van autoluwe steden. Volgens het Vlaams Parlement is een autoluwe stad vaak de beste oplossing voor zowel de bewoners als de horeca en de handel. Wat betreft de rijsnelheid stelde het Vlaams Parlement voor de snelheid van de fiets als maatgevende snelheid te hanteren in de steden.

- **De gebruiks- en belevingswaarde van het openbaar domein verhogen**

In haar resolutie legde het Vlaams Parlement twee accenten die relevant zijn voor de verhoging van de gebruikswaarde. Concrete maatregelen moeten het straatbeeld aanpassen aan kinderen en fietsers ruim de baan geven binnen steden. De belevingswaarde moet ten minste gelijk blijven, ondanks de toenemende mobiliteit.

2.5 De vervuiler beperkt de schade of betaalt een vergoeding

Het huidige vervoerssysteem is niet “milieu”duurzaam te noemen. In het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen is daarom de doelstelling opgenomen om de milieu- en natuurschade terug te dringen tot een aanvaardbaar niveau. Vooral de groei van het aantal voertuigkilometers én van de infrastructuur zorgde in het verleden voor een belangrijke druk op het milieu en de natuur.

Vanuit het beleidsdomein Mobiliteit willen we heel nadrukkelijk de handschoen opnemen waar het gaat over de aanpak van de negatieve effecten die mobiliteit op het milieu heeft of kan hebben. Zo’n aanpak maakt onlosmakelijk deel uit van duurzame mobiliteit. De verwachte effecten op het leefmilieu vormen een toetsingskader dat men integraal moet meenemen wanneer men beleidsbeslissingen neemt op het vlak van mobiliteit.

Het verkeersvolume (in termen van voertuigkilometers), de rijsnelheid en ook de voertuigtechniek zijn belangrijke aangrijpingspunten voor het terugdringen van de milieuschade. Europese normen voor voertuigemissies, brandstoffen en motorgeluid zorgden al voor een belangrijke verbetering van de milieuefficiëntie van de voertuigen. Ze leidden echter niet tot het verhoopte resultaat wegens de gelijktijdige sterke groei van het verkeersvolume. De combinatie van een doorgezette verscherping van deze normen en een verdere vergroening van de fiscaliteit op het vlak van verkeer en vervoer, moet hier nieuwe impulsen geven.

De aangrijpingspunten voor het terugdringen van natuurschade staan in betrekking met de omvang van de infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor de verkeersstromen en met de wijze waarop men deze aanlegt.

Concreet willen we daarbij het volgende bereiken: om de milieukwaliteit progressief te verbeteren, moet Vlaanderen zich vooreerst houden aan de Europese richtlijnen, aan zijn engagementen in het kader van internationale protocollen en aan de ventilatie van de nationale emissieplafonds over de drie gewesten.

Specifiek naar de transportsector toe ambiëren we het volgende:

- **Daling van de verkeersemissies**

Wat betreft de milieuschadelijke emissies willen we volgende verkeersemissiesplafonds behalen: 35,6 kton voor NO_x, 22,2 kton voor vluchtige organische stoffen (VOS) en 1 kton voor SO_2. Wat betreft de CO_2-emissies van verkeer en vervoer willen we in 2010 een stabilisatie bereiken van deze emissies t.o.v. 1990. De aanpak van de CO_2-emissies is rechtstreeks gelinkt aan het totale energieverbruik in de sector verkeer en vervoer en moet dan ook via die weg worden benaderd.

- **De versnippering van de natuur tegengaan**

We willen de versnippering van de natuur verminderen en de transportinfrastructuur ecologisch beter in de omgeving inpassen. Deze ambities kaderen o.a. in de bescherming van het Vlaams ecologisch netwerk en in de Europese context van Natura 2000.

Hoofdstuk 5

VERDER OP HET GOEDE SPOOR

Sporen moet je verdienen. Als we met het mobiliteitsbeleid onze eindbestemming willen bereiken, moeten we verdergaan 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 dat iedereen heeft op mobiliteit. Dat recht moet 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 het economische leven moeten 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 milieu- en natuuraspecten. De tol die het milieu en de natuur op dat vlak betalen, ligt te hoog. Die moet omlaag door de negatieve gevolgen te voorkomen, te genezen of te beperken waar mogelijk. Tot slot gaan we dieper in op het fundament. Het fundament waarop die sporen lopen, moet sterk genoeg zijn om ze te kunnen dragen. De sterkte van dat fundament zal afhangen van de participatie van en de samenwerking met de mobiliteitspartners en van de maatschappelijke draagkracht die het mobiliteitsbeleid kan genereren.

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.

Mobiliteit is ook een sociaal verhaal. Gezien het enorme maatschappelijke belang ervan, mag mobiliteit niet louter benaderd worden vanuit een economisch-technisch-infrastructureel perspectief. We mogen het sociale perspectief niet vergeten.

1.1 Een inclusief mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsbeleid moet inclusief zijn. De mazen in het net moeten zo klein mogelijk worden. De uitstippeling en uitvoering van het beleid mogen niet enkel uitgaan van de doorsneemens, maar moeten gericht zijn op iedereen, ook op de vervoersgevoelige mensen en groepen. Een voorwaarde daarvoor is dat het mobiliteitsbeleid niet vertrekt van autonormaliteit, maar van sociaal-duurzame vervoersvormen.

Basismobiliteit

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
De doelstellingen, opgenomen in het decreet basismobiliteit, worden op de meest efficiënte manier gerealiseerd. De zorg voor een efficiënte inzet van middelen is tevens het uitgangspunt bij de uitvoering, de opvolging en de bijsturing, waar nodig, van de beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de VVM/De Lijn.

Iedereen heeft recht op mobiliteit. Dit recht willen we hardmaken. Met het decreet Basismobiliteit zetten we hierin een eerste baanbrekende stap. Dit decreet wil binnen de woonzones van grootstedelijke, stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker bieden. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in.

Het decreet Basismobiliteit betekende een ommezwaai in het mobiliteitsbeleid. Er werd voor het eerst formeel een aanbodgericht denken geïntroduceerd. En niet zonder succes. Basismobiliteit heeft, samen met een doordacht prijsbeleid, iets losgeweekt bij heel wat mensen. Uit de recente tevredenheidsenquête van De Lijn blijkt dat mensen steeds meer en steeds liever gebruik maken van het openbaar vervoer. Niet alleen om te gaan werken en naar school te gaan, maar ook in de vrije tijd. Ze kiezen alsmaar meer bewust voor de tram of bus. Deze mentaliteitswijziging willen we blijven stimuleren. We hebben eveneens oog voor de problemen inzake lege of te volle bussen. Voor elk project moeten daarom de middelen op een zo efficiënt mogelijke manier worden ingezet.

Een basis om verder te bouwen

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
We concentreren het openbaar vervoer prioritair op woon-werk- en woon-schoolvervoer. Zo draagt het openbaar vervoer maximaal bij tot de filebestrijding.

Basismobiliteit maakt woonzones bereikbaar. De totale bereikbaarheid wordt groter en dat komt uiteraard ook het woon-werkverkeer ten goede. Maar dat basisaanbod volstaat niet om iedereen met het openbaar vervoer op zijn werkplaats te brengen. De basismobiliteit moet worden aangevuld. Naast de aanbodgerichte basismobiliteit moet er ook een meer vraaggericht aanbod komen via het netmanagement.

Dat vraaggericht denken moet ondermeer worden aangewend voor de (betere) ontsluiting van de bedrijfsterreinen. De criteria van de basismobiliteit zijn niet geschikt om de bereikbaarheid van die bedrijfsterreinen te regelen. Zoiets vereist een specifieke regeling, zoals voorzien in het netmanagement. Naast de overheid en De Lijn, dragen ook de werkgevers en de sectoren daarin een belangrijke verantwoordelijkheid.

Ook andere mobiliteitsleemten moeten door een vraaggerichte aanvulling worden ingevuld. Bijvoorbeeld het beter ontsluiten van ziekenhuizen en instellingen.

We zullen basismobiliteit niet alleen in ruimte uitbouwen, ook in tijd. Er zijn bijvoorbeeld nog missing links in de weekends en ’s nachts. Initiatieven als het TOV-biljet, nachtbussen en autodelen kunnen hier soelaas bieden. Via deze initiatieven kan er ook uitvoering gegeven worden aan de doelstelling opgenomen in het Vlaams regeerakkoord omtrent het terugdringen van de weekendongevallen.[28]

Een toegankelijk openbaar vervoer

Mobiliteit voor iedereen impliceert een toegankelijkheid in de meest ruime zin. Mensen moeten in staat zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer, ook al zijn ze moeilijk te been, hebben ze een kinderwagen bij zich, zijn ze rolstoelgebruiker of hebben ze een andere functionele beperking. Maar er zijn niet alleen fysieke drempels. Openbaar vervoer moet betaalbaar blijven. Uit de contacten met het middenveld bleek dat heel wat vervoersgevoelige groepen nood hebben aan meer duidelijkheid omtrent de tarieven en kortingen van de verschillende vervoermaatschappijen. Ook problemen als de sociale onveiligheid kunnen de toegang tot het openbaar vervoer belemmeren.

[28] We verwijzen hiervoor naar punt 2.3.4 Andere doelgroepen in het verkeersveiligheidbeleid.

Door haar bijzondere rol in het mobiliteitsveld draagt De Lijn een belangrijke verantwoordelijkheid wanneer het over toegankelijkheid gaat. In de eerste plaats moet De Lijn het goede voorbeeld geven. De inspanningen van de laatste jaren met betrekking tot de vernieuwing van de infrastructuur en het wagenpark zullen worden doorgetrokken. De drempel naar De Lijn moet zo laag mogelijk zijn. Informatie, tarieven en kortingen moeten duidelijk en eenvoudig zijn. Klantvriendelijkheid moet voorop staan. De Lijn moet een bijdrage blijven leveren tot de sociale veiligheid. Hierbij kan men onder meer gebruik maken van initiatieven als de lijnspotters, de lijnwachters, …

Stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan

Iedereen is op geregelde tijdstippen voetganger. Maatregelen die de voetganger ten goede komen zijn per definitie inclusief. Voor korte afstanden is het bovendien de manier bij uitstek om zich te verplaatsen en het kost niets. De keuze om te voet te gaan moet verder gestimuleerd worden. Het vademecum Voetgangersvoorzieningen biedt een goed onderbouwd houvast om tijdens deze legislatuur de verkeersomstandigheden voor de voetgangers te verbeteren.

Ook de fiets als goedkoop, milieuvriendelijk en gezond vervoermiddel moet blijvend gestimuleerd en gepromoot worden. Het Vlaams Totaalplan Fiets geeft het ideale kader om hiervan werk te maken gedurende de komende jaren.

Stimuleren en uitbouwen van nieuwe vormen van collectief en duurzaam vervoer

Het openbaar vervoer zoals we het kennen, bezorgt heel wat mensen de mobiliteit die ze anders zouden ontberen. Maar naast het openbaar vervoer moeten we uiteraard ook alle andere vervoersmodi stimuleren waardoor mobiliteit minder afhankelijk wordt van de individuele wagen en vrachtwagen. De uitdaging bestaat erin openbaar vervoer verder te versterken, maar daarnaast ook op zoek te gaan naar nieuwe vormen van duurzaam openbaar en collectief vervoer, bijvoorbeeld het autodelen of de inschakeling van taxi's.[29]

1.2 Kansen op mobiliteit beter verdelen

Mobiliteit is niet gelijk verdeeld en is niet voor iedereen even vanzelfsprekend. Het aantal kilometers dat iemand per dag aflegt, is bijvoorbeeld sterk gerelateerd aan iemands scholingsgraad. Een universitair legt gemiddeld meer dan 60 km per dag af terwijl een laaggeschoolde nog geen 30 km per dag haalt. Als we naar een samenleving willen waaraan iedereen op een gelijke manier kan participeren, moeten we het begrip inclusie integreren in elk beleidsdomein. Ook in dat van mobiliteit.

Al onze activiteiten zijn verbonden met een plaats en een tijdstip. Of men nu wil gaan winkelen, sporten, werken, deelnemen aan het verenigingsleven, … men moet hiervoor op een bepaald tijdstip op een bepaalde plaats geraken. De mate waarin iemand mobiel is, heeft bijgevolg veel invloed op de mate waarin iemand zich op individueel en sociaal vlak kan ontplooien. Mobiliteit determineert voor een groot stuk activiteitenpatronen en ontplooiingskansen.

Bepaalde personen en groepen zijn echter zeer vervoersgevoelig. Fysieke beperking, leeftijd, gebrek aan middelen en juridische hoedanigheid zijn slechts enkele van de factoren die iemands mobiliteit kunnen belemmeren. Daarom moeten we niet alleen oog hebben voor meer mobiliteit, we moeten die mobiliteit ook beter verdelen. We mogen niet terechtkomen in

[29] In hoofdstuk 7 wordt dieper ingegaan op de rol van De Lijn als makelaar in duurzame mobiliteit.

een samenleving die op twee snelheden draait: die van de mobielen en die van de niet-mobielen.

Het feit dat er voor deze groepen bijzondere aandacht is, sluit naadloos aan bij de inclusiegedachte. Een oplossing die rekening houdt met de meest kwetsbare groep is meestal een goede oplossing voor iedereen. Niet alleen mensen met een taalstoornis hebben baat bij een zo eenvoudig mogelijk taalgebruik. Niet alleen mensen met een rolstoel hebben voordeel bij een gemakkelijk toegankelijke halte. Niet alleen mensen met beperkte middelen hebben nood aan een betaalbaar openbaar vervoer met duidelijkheid over de prijs en klaarheid over de mogelijke kortingen. Uit de problemen die we bij de aandachtsgroepen vaststellen, kunnen we de mobiliteit en de toegankelijkheid van iedereen versterken.

Aangepast vervoer

Een inclusief beleid houdt in dat men een net hanteert waarin men zoveel mogelijk mensen, ook de aandachtsgroepen, probeert op te vangen. We beseffen evenwel dat we er nooit in zullen slagen een zodanig fijnmazig net te maken dat iedereen kan worden opgevangen. Er zullen altijd mensen zijn wiens mobiliteit uitzonderlijk veel aandacht vergt. Ook zij hebben recht op een minimale en betaalbare mobiliteit. De organisaties die momenteel het aangepast vervoer voor minder mobielen verzorgen, verschillen erg van aard en oorsprong. Rekening houdend met de beschikbare middelen, zal de bestaande situatie worden geëvalueerd en zal worden nagegaan op welke manier we het vervoer van deze kwetsbare groep structureel kunnen verbeteren.

Leerlingenvervoer

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 38):
Basismobiliteit voor leerlingen uit het lager en secundair onderwijs moet worden gewaarborgd. We gaan voor netoverschrijdend leerlingenveroer in samenwerking met De Lijn en realiseren een decreet algemeen leerlingenvervoer. In de loop van deze legislatuur voeren we projectgewijs, in samenwerking met de lokale besturen en scholen netoverschrijdend gratis vervoer in voor leerlingen van het basisonderwijs. Het aanbod aan openbaar vervoer voor leerlingen van het secundair onderwijs verbeteren we.

Ook kinderen en jongeren hebben recht op basismobiliteit. Elk kind heeft eveneens recht op onderwijs en bijgevolg het recht om tot aan de schoolpoort te geraken. Dat is niet voor elke leerling of gezin even vanzelfsprekend. Te voet of met de fiets is niet overal en niet voor iedereen een haalbare en/of veilige oplossing. Een belangrijke taak is weggelegd voor het openbaar vervoer. In het regeerakkoord werd het belang van een goed leerlingenvervoer niet voor niets onderstreept. We zullen het leerlingenvervoer structureel uitbouwen in samenwerking met De Lijn. Er komt een algemeen decreet leerlingenvervoer. We ijveren, samen met de minister van Onderwijs voor een netoverschrijdende oplossing.

In de loop van deze legislatuur voeren we projectgewijs, in samenwerking met de lokale besturen en de scholen, netoverschrijdend gratis vervoer in voor leerlingen van het basisonderwijs. Voor de categorieën secundair en hoger onderwijs zal in de eerste plaats worden gestreefd naar een zo optimaal mogelijke bediening door het openbaar vervoer. Dit kan door het openbaar vervoer maximaal af te stemmen op de ligging van de scholen en de woonplaatsen van de leerlingen. Het verder promoten van de Buzzy Pazz moet het openbaar vervoer voor een grotere groep jongeren beter betaalbaar maken. Ook het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs is toe aan een evaluatie. De ritduur waarmee heel wat leerlingen uit het buitengewoon onderwijs te maken hebben, is niet meer van deze tijd.

Mobiliteit als hefboom voor meer gelijke kansen

Gelijke kansen moeten niet alleen geïntegreerd worden in het mobiliteitsbeleid, mobiliteit moet ook worden aangewend als hefboom van het gelijke kansenbeleid. Mobiliteit is immers een instrument dat economische en sociale kansen kan genereren.

Uit contacten met het middenveld bleek de kleinste verplaatsing voor sommige mensen een enorm probleem. Die verplaatsingsmoeilijkheden hebben dan vaak nefaste gevolgen voor deze mensen op andere vlakken. Onvervulde mobiliteitsbehoeften bevestigen of versterken het gevoel van maatschappelijke machteloosheid. Langdurig werkzoekenden moeten soms een job weigeren, omdat ze er simpelweg niet geraken of omdat ze er dan niet in slagen de kinderen tijdig naar school te brengen. Vervoersarmoede en kansarmoede zijn vaak met elkaar verweven.

Door oog te hebben voor de vervoersproblemen van deze mensen kunnen we hun positie in de maatschappij gevoelig verbeteren. Door bij te sturen en te corrigeren op het vlak van mobiliteit kunnen we mensen meer autonomie en een betere toegang tot de samenleving geven. Dat zorgt ervoor dat ze meer vat krijgen op andere aspecten van hun leven.
Een beter verdeelde mobiliteit leidt naar een samenleving met meer gelijke kansen.

2 Verkeersveiligheid verhogen

2.1 Verkeersveiligheid: de maatschappelijke behoefte

Verkeersveiligheid is een thema dat niemand koud laat. Iedereen kent wel iemand die betrokken werd in een verkeersongeval. Daarnaast heeft een grote meerderheid wel eens het gevoel gehad op het nippertje aan een ongeval te zijn ontsnapt. De bezorgdheid over zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid leeft dus. De laatste 10 jaar heeft het verkeersveiligheidbeleid 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.

2.2 Verkeersveiligheid: de 3 E's

Verkeersonveiligheid en ongevallen in het bijzonder zijn het resultaat van het falen in één of meerdere van drie op elkaar inwerkende componenten: het voertuig, de weg/omgeving en de weggebruiker. Indien één van deze invloedsfactoren in gunstige zin kan worden gewijzigd, is de kans reëel dat het ongeval niet plaatsvindt. Hiertoe willen we komen via de 3 bekende E's:

- education: educatie is gericht op de opvoeding en sensibilisering van de weggebruiker zodat deze veilig aan het verkeer kan deelnemen;
- engineering: aanpassen van infrastructuur en voertuig. Onder deze E vallen alle maatregelen ter verbetering van de weg en het voertuig;
- enforcement: handhaving.

2.2.1 Educatie

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 62):
We stroomlijnen de bestaande initiatieven op het vlak van verkeers- en mobiliteitseducatie tot één kenniscentrum dat over de bestuursniveaus heen voor verschillende doelgroepen toegankelijk is. We nemen méér initiatieven om defensief rijgedrag te bevorderen.

Via educatie willen we van elke weggebruiker een betere weggebruiker maken. Daarom mag verkeers- en mobiliteitseducatie zich niet beperken tot één periode in het leven, maar moet ze een permanente basis krijgen. Verkeers- en mobiliteitseducatie heeft dus niet enkel een plaats binnen het lager onderwijs, maar moet via specifieke bijscholings- en opleidingsmogelijkheden alle weggebruikers kunnen bereiken. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) zal een centrale rol spelen bij de uitbouw van permanente verkeers- en mobiliteitseducatie. Naast haar taak om kinderen en jongeren veilig in het verkeer te leren bewegen, zal ze in de toekomst ook voorzien in opleidingsmogelijkheden voor andere doelgroepen en leeftijdscategorieën. Denken we maar aan bromfietscursussen, defensief rijden, seniorencursussen, …

Om de permanente verkeers- en mobiliteitseducatie zo maximaal mogelijk uit te bouwen, heeft Vlaanderen nood aan één groot verkeers- en mobiliteitseducatiecentrum. Dit centrum zal een overkoepelend kenniscentrum zijn over de verschillende bestuursniveaus heen en toegankelijk voor alle doelgroepen. De hoofdtaak van dit centrum zal eruit bestaan binnen- en buitenlandse ontwikkelingen op het vlak van verkeers- en mobiliteitseducatie op te volgen en te verwezenlijken. Zo bijvoorbeeld de rijsimulator. Via deze nieuwe technologie kunnen complexere verkeerssituaties herhaaldelijk worden ingeoefend, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Aan dergelijke actieve educatievormen heeft Vlaanderen behoefte.

De Vlaamse overheid zal eveneens samenwerkingsverbanden aangaan met gemeenten, provincies en specifieke organisaties actief op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid.

Naast een eerder klassieke invulling van permanente verkeers- en mobiliteitseducatie, willen we ook nieuwe wegen bewandelen. We staan open om initiatieven te ondersteunen die de verkeersveiligheidsproblematiek op een andere manier aan de man brengen. We moeten actief naar de bevolking toestappen met verkeersveiligheidinitiatieven. Voorbeelden hiervan zijn de Verkeers- en mobiliteitseducatieve routes en de mobibus waarmee alle scholen kunnen bereikt worden. De Verkeersacademie is nog een voorbeeld: via simulaties beleven volwassenen de moeilijkheden waarmee kinderen in het verkeer te maken krijgen. Ook de theatermonoloog “Flits” heeft bewezen heeft dat dergelijke initiatieven succesvol kunnen zijn.[30] Het kenniscentrum zal een katalyserende rol spelen in onze zoektocht naar deze vernieuwende initiatieven.

In afwachting van een eventuele regionalisering, kan het Vlaams Gewest verdere initiatieven blijven nemen op het vlak van rijopleidingen.[31]

2.2.2 Engineering: de weginfrastructuur

Uit het **Vlaams Regeerakoord** (p. 60-61):
We implementeren het eerst Stappers, dan Trappers, dan Openbaar en tot slot Privévervoer-principe (STOP-principe): veiliger voet- en fietspaden, betere kwaliteit en capaciteit voor openbaar vervoer.
Het project in verband met het wegwerken van gevaarlijke punten in Vlaanderen wordt voortgezet in samenwerking met de provincies.
We nemen maatregelen om de verkeerssignalisatie te harmoniseren en het aantal verkeersborden te verminderen. We organiseren proefprojecten inzake variabele snelheden op basis van intelligente verkeersbegeleidingssystemen.
De inhaaloperatie voor de aanleg van veilige fietspaden wordt verder gezet, zodat op middellange termijn langs of nabij elke Vlaamse gewestweg veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn.

[30] De theatermonoloog “Flits” werd gesubsidieerd door de Vlaamse overheid en bereikte ondertussen reeds duizenden jongeren tussen de 16 en 18 jaar. “Flits” had als voornaamste doelstelling jongeren ervan bewust te maken dat alcohol en rijden niet samengaan.
[31] Zie punt 2.4 Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid.

De verkeersveiligheid ter hoogte van de schoolomgevingen gelegen langs de Vlaamse gewestwegen wordt verder verhoogd.

Ondanks het feit dat de overgrote meerderheid van de ongevallen te wijten is aan het falen van de weggebruiker, ontslaat dit de wegbeheerder niet van zijn taak om het wegennet verkeersveiliger te maken. Alle weggebruikers zullen er meer baat bij hebben wanneer de aanleg en het onderhoud van infrastructuur ontworpen worden op maat van de zwaktste weggebruiker, voornamelijk kinderen en ouderen. Indien men rekening houdt met de beperkingen van deze weggebruiker, zal de ontworpen verkeersoplossing ook de andere weggebruikers ten goede komen.

Verder hechten we er veel belang aan dat het STOP-principe als uitgangspunt dient bij de investeringen in weginfrastructuur. Het STOP-principe toont aan dat de Vlaamse Regering infrastructuurinvesteringen ter ondersteuning van de meest duurzame verplaatsingsmodi prioritair acht. Daarom pleiten we ervoor dat infrastructuurinvesteringen die in de vorige legislatuur werden ingezet en die ten gunste kwamen van de zachte weggebruiker ook worden voortgezet in deze legislatuur. We kunnen 3 belangrijke investeringsprogramma's onderscheiden die in samenwerking met de minister van Openbare Werken worden uitgevoerd:

- de inhaaloperatie voor de aanleg van veilige fietspaden. Deze operatie zal ervoor zorgen dat op middellange termijn langs of nabij elke Vlaamse gewestweg veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn;
- de veilige schoolomgeving. De verkeersveiligheid ter hoogte van de schoolomgevingen moet verder worden verhoogd. De versnelde invoering van de 30km/u in schoolomgevingen en het gebruik maken van module 10 voor de subsidiëring van de herinrichting van de schoolomgeving zijn hier cruciaal;
- het project in verband met de gevaarlijk punten in Vlaanderen wordt verdergezet in samenwerking met de provincies.

Bij de vormgeving van de weginfrastructuur zal het Vlaams Totaalplan Fiets een belangrijke ondersteunende plaats innemen. Dit plan is opgebouwd vanuit 2 centrale doelstellingen: het fietsgebruik bevorderen en de verkeersveiligheid voor de fietsers vergroten. Meer specifiek moet het aandeel van de fietsverplaatsingen in het totale aantal verplaatsingen stijgen van 15% in 2000 naar 19% in 2010. Verder moet tegen 2010 het aantal fietsslachtoffers (doden en zwaargewonden) ten opzichte van 2000 verminderen met 50% ongeacht het toenemende gebruik van de fiets. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is één van de centrale instrumenten om een veiliger fietsgebruik te realiseren. Dit netwerk omvat bijna 11.000 km fietsroutes. Het Vlaams Gewest heeft hiervan momenteel 3.481 km in beheer, de provincies 558 km en de gemeenten 6.863 km. Het lijkt ons daarom noodzakelijk dat er een jaarlijkse voortgangsrapportage gebeurt om na te gaan in hoeverre dit fietsroutenetwerk door de onderscheiden wegbeheerders verder wordt voltooid. We stellen daarom voor om een gewestelijke werkgroep op te richten samengesteld uit vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest, de provincies, de gemeenten en de Fietsersbond. Hierbij nauw aansluitend moeten de infrastructurele modules die zich richten naar de zachte weggebruiker (modules 10 tot en met 13) in samenwerking met de gemeenten/provincies verder op het terrein worden gerealiseerd. De module 12 moet verder worden uitgebreid. Tot op heden werd module 12 uitzonderlijk toegepast, bijvoorbeeld wanneer langs de betrokken gewestweg het fysisch onmogelijk was een fietspad aan te leggen. Er werd dan gezocht naar een alternatief fietspad langs een gemeenteweg of via een oude spoorwegbedding. Het Vlaams Gewest wordt geconfronteerd met de uitdaging om samen met de provincies en de gemeenten het uitgetekende bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te realiseren. Module 12 kan er mee voor zorgen dat het fietsroutenetwerk wordt vervolledigd. We zullen daarom nagaan of module 12 zodanig kan worden aangepast dat subsidiëring mogelijk wordt voor de aanleg van fietspaden langs de gemeenteweg gelegen op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Hiervoor zal er overleg plaatsvinden met de provincies en gemeenten. Ook wat betreft module 13 zal in overleg met de minister bevoegd voor openbare werken onderzocht worden hoe deze module versterkt en ondersteund kan worden.

Van essentieel belang is dat de eerder ontwikkelde instrumenten (vademecum Fietsvoorzieningen, vademecum Voetgangersvoorzieningen) een zo ruim mogelijke ingang vinden bij de realisatie van verkeersveilige infrastructuur. Het vademecum Voetgangersvoorzieningen legt o.a. sterk de nadruk op veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers. De nieuwe richtlijnen en criteria terzake moeten in Vlaanderen stelselmatig hun vertaling krijgen. Het is daarom noodzakelijk dat de Provinciale Commissies Verkeersveiligheid (PCV's) een actieve rol blijven spelen bij het wegwerken van lokale knelpunten voor voetgangers en fietsers.

De algemene bouwverordening van 29 april 1997 van de Vlaamse Regering over wegen voor voetgangersverkeer zullen we strikt toepassen en handhaven. We zullen verdere pilootprojecten opzetten met betrekking tot voetgangersvriendelijke weginrichting. Als aanzet kunnen we de straatauditmethode gebruiken, waar burgerparticipatie en omgevingskwaliteit centraal staan.

We moeten echter verder blijven zoeken naar nieuwe wegen in het mobiliteitsbeleid. Soms kan dat letterlijk. In Vlaanderen worden meer en meer mensen zich bewust van het belang van de zogenaamde "Trage Wegen". Trage wegen zijn verbindingen zoals veld- en buurtwegen, kerk- en jaagpaden, vroegere treinbeddingen, bospaden, … die voornamelijk gebruikt worden door voetgangers en fietsers. Deze trage wegen kunnen vaak op korte afstand een veilige fiets- of voetgangersverbinding vormen tussen twee woonkernen, scholen, … We zullen in samenwerking met de provincies en gemeenten een kader creëren om deze trage wegen te behouden en de voordelen meer bekendheid te geven.

In Vlaanderen staan we nog niet ver met de evaluatie van gerealiseerde infrastructuur. Nochtans is het zeer nuttig na te gaan of infrastructuuringrepen hun (verkeersveiligheid)effecten hebben bereikt. Daarom willen we proefprojecten opstarten om na te trekken of bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad of de herinrichting van een schoolomgeving inderdaad heeft bijgedragen tot het fietscomfort of een verhoogde verkeersveiligheid. Een samenwerking met de minister van Openbare Werken en met de gebruikersorganisaties is hierbij essentieel.

Verder willen we de verkeersveiligheid in de hand werken via duidelijke snelheidsregimes. Het Vlaams Gewest stelt hier een aantal duidelijke principes voorop. Zo moeten er binnen de bebouwde kom meer zones 30 komen, waarbij de versnelde invoering van de zones 30 in schoolomgevingen het aangrijpingspunt kan vormen.[32] Op wegen buiten de bebouwde kom moet het algemene principe 70 km/u zijn en 90 km/u de uitzondering. In afwachting van een regionalisering van de verkeersreglementering moet de wegbeheerder deze snelheden met plaatselijke signalisatie aangeven, wat uiteraard niet de meest ideale oplossing is.

Tot slot hechten we belang aan de inpassing van de nieuwste technologieën langsheen de wegen ter verbetering van de verkeersveiligheid. De plaatsing van variabele signalisatie helpt om een verkeerssituatie te verduidelijken, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

2.2.3 Engineering: het voertuig

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 60):
We participeren verder en meer in projecten met intelligente snelheidsbegrenzers in voertuigen. We nemen het voortouw om nieuwe technologieën te integreren in het voertuigenpark van de overheid.

[32] Tegen 01/09/2005 dient in elke schoolomgeving een snelheidsbeperking van 30km/u te worden ingesteld. (KB en MB van 26/04/2004; BS van 30/04/2004.

Ook op het vlak van voertuigtechnologie kan vooruitgang geboekt worden. Hier kan bijvoorbeeld verwezen worden naar de uitrusting van bepaalde categorieën van voertuigen met zichtveldverbeterende apparatuur (dodehoekspiegel of -camera). België heeft deze problematiek op de Europese agenda gezet en Europa heeft ondertussen zelf een richtlijn ontwikkeld. Het Vlaams Gewest moet verder en meer investeren in projecten met intelligente snelheidsbegrenzers in voertuigen (ISA) en de binnen- en buitenlandse ontwikkelingen op de voet volgen. Ook moeten er inspanningen gedaan worden om deze nieuwe technologie op de Europese agenda te plaatsen. Het is absoluut noodzakelijk dat het Vlaams Gewest een digitale kaart Vlaanderen uitbouwt. Aan de hand van deze databank kunnen naar de weggebruiker allerhande verkeersrichtlijnen gecommuniceerd worden. Zo bijvoorbeeld welk snelheidsregime hij op die plaats en op dat ogenblik moet aanhouden.

Het regeerakkoord formuleert op dit vlak ook een eigen verantwoordelijkheid voor de Vlaamse overheid, namelijk de integratie van nieuwe technologieën in het eigen voertuigenpark.

2.2.4 Enforcement: handhaving

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 60): De investeringen in onbemande camera's op gevaarlijke punten worden voortgezet. Voor de homologatie en ijking van onbemande camera's zal overlegd worden om deze materie te regionaliseren. We onderzoeken de mogelijkheid om positieve stimulansen in te voeren voor veilig rijgedrag.

Handhaving is reeds het onderwerp geweest van verschillende studies. De Europese Commissie concludeert op basis van een kosten-batenanalyse en de studies binnen het ESCAPE-project dat handhaving een belangrijke en effectieve methode is om ongevallen, verkeersdoden en gewonden te voorkomen. Handhaving is daarom absoluut noodzakelijk om het verkeersveiligheidsbeleid sluitend te maken. Het Vlaams Gewest heeft de afgelopen legislatuur een inhaaloperatie gevoerd met betrekking tot de plaatsing van onbemande camera's. We blijven investeren in onbemande camera's op gevaarlijke punten.[33] We zullen overleg plegen om de homologatie en ijking van de onbemande camera's te regionaliseren.

In de toekomst zijn investeringen nodig in moderne technologie. Filmrolletjes kunnen dan bijvoorbeeld vervangen worden door digitale beelden. Ook willen we een aantal zeer specifieke proefprojecten rond handhaving opstarten. We denken hier bijvoorbeeld aan de handhaving van tussenafstanden en trajectcontrole. Trajectcontrole is een relatief nieuwe manier om snelheden te meten en overtreders te bekeuren. Kenmerkend is dat de snelheid niet op één punt wordt gemeten, maar dat het om de gemiddelde snelheid over een langere afstand gaat. Trajectcontrole werkt in principe 7 dagen op 7 en 24 uur per dag. De pakkans is 100%. Weggebruikers blijken zich met trajectcontrole goed aan de snelheidslimiet te houden. Door trajectcontrole worden de snelheidsverschillen tussen de weggebruikers kleiner. Het komt de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer en het milieu ten goede.[34]

---

[33] Wanneer een gevaarlijk punt dat was uitgerust met een onbemande camera verkeersveilig wordt gemaakt door bijvoorbeeld de aanleg van een rotonde, kunnen de onbemande camera's hier weggehaald worden en ingezet worden op een andere locatie waar de verkeersveiligheid in het gedrang is.

[34] Een proefproject in Nederland m.b.t. trajectcontrole was zeer positief. Volgens een bericht van het Nederlandse Bureau Verkeershandhaving OM op 28.10.2004 is in de eerste 2 maanden na de invoering van trajectcontrole op de A4 en A12 het aantal hardrijders aanzienlijk gedaald. Voor de invoering van trajectcontrole in september reed zo'n 10 à 15% van de snelweggebruikers te snel. Na een maand daalde het aantal hardrijders met 5% en eind oktober reed ongeveer 3% van de snelweggebruikers nog te hard. Opvallende vaststelling is dat er in de weekends meer overtreders zijn dan op weekdagen. Alvorens dergelijke systemen kunnen worden ingevoerd in Vlaanderen is een toepasselijk wettelijk kader nodig.

Handhaving wordt vaak beschouwd als een louter repressief instrument. Het is echter niet onze bedoeling zoveel mogelijk boetes te innen, wel integendeel. Onze grote zorg blijft de weggebruiker aan te zetten tot veilig gedrag in het verkeer. Om die reden hebben wij steeds een open communicatie gevoerd naar de weggebruikers. Er werd bewust gekozen om de locaties van onbemande camera's op websites kenbaar te maken en de camera's niet verdoken op te stellen. Op bepaalde locaties ter hoogte van onbemande camera's werden bovendien in samenwerking met de ouders van verongelukte kinderen SAVE-borden geplaatst. Verder willen we onderzoeken hoe we veilig rijgedrag kunnen stimuleren aan de hand van een beloningsprincipe.

2.3 Verkeersveiligheid: extra aandachtspunten

Hieronder willen we enkele thema's aanbrengen die vanuit verkeersveiligheid extra aandacht vereisen.

2.3.1 Zorgzame ondersteuning van slachtoffers

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 60):
We bieden elk verkeersslachtoffer in Vlaanderen een zorgzame, integrale en efficiënte ondersteuning.

Een verkeers- en vervoerssysteem zal nooit helemaal veilig zijn. De weggebruiker is vaak de zwakste schakel van de verkeersveiligheidsketting. Iedereen riskeert wel eens verstrooid te zijn of een foute beslissing te nemen. Ongevallen zullen dus steeds voorkomen. Daarom zal de opvang en begeleiding van de verkeersslachtoffers en hun onmiddellijke omgeving (ouders, kinderen, broers, zussen, …) een belangrijk aandachtspunt zijn. Omdat deze problematiek nog te weinig bekend is en er heel wat onderzoekswerk noodzakelijk is, zullen we in samenwerking met de minister van Welzijn een "staten-generaal" voor de opvang en de begeleiding van verkeersslachtoffers oprichten.

2.3.2 Onderzoek

Om met kennis van zaken te spreken over verkeersveiligheid en oplossingen voor te stellen, is goed onderbouwd onderzoek essentieel. Het Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit zal deze functie mee invullen. Naast fundamenteel onderzoek en aanbevelingen, is het zijn taak de kennis inzake verkeersveiligheid verder beschikbaar te stellen. Mogelijke onderzoeksterreinen zijn: onderzoek naar evoluties in de tijd op het gebied van verkeersgedrag, onderzoek naar maatregelen om vermoeidheid tegen te gaan, onderzoek naar maatregelen om agressie in het verkeer tegen te gaan. De resultaten van deze onderzoeken kunnen in specifieke verkeersveiligheidcampagnes worden gebruikt. Sinds 2002 wordt er bovendien elk jaar een Vlaams Congres Verkeersveiligheid georganiseerd. Wij zullen deze traditie voortzetten.

2.3.3 Versterking van het draagvlak

De verkeersveiligheid is voor steeds meer mensen een zeer belangrijk aandachtspunt. [35] Zolang er doden en gewonden vallen in het verkeer zal dit zo blijven. De versterking van het draagvlak kan op verschillende manieren:

[35] Een belangrijk onderzoek is het Sartre-onderzoek. "Eind 2002 werd in Europa de derde SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) enquête georganiseerd. De enquête is een onderzoeksproject dat de opinies en het gerapporteerde gedrag van Europese bestuurders van personenwagens ten aanzien van bepaalde risico's in het verkeer bestudeert. Meer bepaald wordt aandacht besteed aan ongevallen, snelheid, alcohol,

- investeren in doelgerichte en grootschalige sensibilisatiecampagnes. Module 15 (flankerend beleid) in het kader van het mobiliteitsconvenantbeleid leent zich hiertoe. Deze module kan ingeschakeld worden voor de ondersteuning van lokale initiatieven rond educatie en sensibilisatie;[36]
- mobiliteitsverenigingen kunnen een bijzondere bijdrage leveren;
- het is absoluut aangewezen om steeds meer partners samen te brengen. De oprichting van een permanent verkeersveiligheidsforum waarin vertegenwoordigers zitten van overheden, mobiliteitsverenigingen, belangenorganisaties, … kan het debat levendig houden. Zo zou dit forum bijvoorbeeld een verkeersveiligheidscharter kunnen ontwikkelen dat alle actoren die met verkeersveiligheid te maken hebben, kunnen ondertekenen;
- vanaf 2005 treedt het decreet betreffende de erkenning en de subsidiëring van mobiliteitsverenigingen en de koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten in werking. Via dit decreet zullen verenigingen ook verkeersveiligheidsprojecten kunnen indienen ter subsidiëring. De werking van dit decreet zal in de loop van de legislatuur van nabij worden opgevolgd en indien nodig bijgestuurd;
- aangezien het verkeersveiligheidsbeleid verspreid ligt over de verschillende bestuursniveaus is er nood aan meer intensieve institutionele samenwerking tussen deze niveaus. Ongeacht de ambities van het Vlaams Gewest om verkeersveiligheid te regionaliseren, kan er op korte termijn al meer samengewerkt worden met provincies en gemeenten. Tot nu toe is er met de provincies een eerder ad hoc samenwerking (bv. in het kader van de zwarte punten, fietspaden, …). Het is aangewezen deze contacten verder uit te bouwen via het afsluiten van specifieke overeenkomsten. Zo kan er gedacht worden aan jaarlijkse verkeersveiligheidscampagnes of specifieke pilootprojecten. Met de gemeenten is er samenwerking in het kader van het mobiliteitsconvenantbeleid, voornamelijk rond infrastructuurprojecten. De mobiliteitsplannen van de steden en gemeenten in Vlaanderen kunnen bij de 5-jaarlijkse evaluatie worden versterkt. Net zoals in het Mobiliteitsplan Vlaanderen duidelijk becijferde verkeersveiligheidddoelstellingen vermeld staan, kunnen ook de steden en gemeenten specifieke verkeersveiligheidsdoelstellingen vooropstellen. Er kunnen eveneens doelstellingen op het vlak van handhaving in het mobiliteitsplan opgenomen worden.

2.3.4 Andere doelgroepen in het verkeersveiligheidbeleid

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
De Vlaamse overheid ontwikkelt op het vlak van aanbod specifieke initiatieven om de weekendongevallen terug te dringen.

Onze grote bekommernis voor de veiligheid van voetgangers en fietsers hebben we reeds duidelijk uitgesproken. Hiernaast willen we extra aandacht besteden aan volgende

gordeldracht, beleidsmaatregelen, wegeninfrastructuur, verkeersgedrag en handhaving. Wat de snelheidsproblematiek en de problematiek van de handhaving betreft, zijn er een aantal cijfers opmerkelijk. Volgens de bevraagden overschrijdt 77% van de andere bestuurders de maximumsnelheid vaak, zeer vaak of altijd (vraag 7). In 1991 was dat nog 90%. Blijkbaar is het snelheidsgedrag, of althans de perceptie ervan, toch wat gewijzigd. De Belgen zijn vrij tolerant in hun beoordeling want 77% is één van de laagste quoteringen. Het Europees gemiddelde is 84%, met als uitschieters Denemarken en Groot-Brittannië met 92%. Met de huidige hetze rond de hoge verkeersboetes is het interessant om te zien wat de Belgische geënquêteerden hierover denken. Vergelijking met vorige enquêtes is niet mogelijk omdat er toen geen onderscheid gemaakt werd tussen bestraffen van snelheidsovertredingen en alcoholgebruik. Wat straffen voor snelheidsovertredingen betreft, is 59% voor strengere straffen, slechts 18% is er tegen (vraag 3.1). Nederlanders (48%), Duitsers (45%) en Zweden (38%) zijn veel minder te vinden voor zwaardere straffen, Finland (80%) en Portugal (84%) daarentegen kiezen massaal voor strengere straffen. Het Europees gemiddelde is 60%".

[36] Illustratief was bijvoorbeeld de afgesloten module 15 tussen de stad Gent en het Vlaams Gewest. Onder de slogan "zone-30 voor hartrijders" werd ingespeeld op de zone 30 problematiek. Deze campagne was dermate inspirerend dat andere gemeenten bij de stad Gent reeds aanklopten om ook een dergelijke campagne op te zetten.

doelgroepen: de onervaren autobestuurder, de bromfietsers en motorrijders en tot slot het vrachtvervoer.

De weekendongevallen vormen nog altijd een zeer groot verkeersveiligheidsprobleem. Hierbij is vooral de leeftijdsgroep van 18 tot 24 jaar oververtegenwoordigd.[37] Het is daarom noodzakelijk dat we specifieke initiatieven ontwikkelen om de weekendongevallen terug te dringen.

Het TOV-biljet zou soelaas kunnen bieden wat betreft het nachtvervoer. Het TOV-biljet is een combinatieticket taxi-openbaar vervoer. Reizigers vertrekken met de bus of de tram en komen 's nachts met de taxi terug naar huis. Wie zijn TOV-biljet aan de taxichauffeur toont, krijgt korting op de taxirit. Het TOV-biljet is momenteel alleen te koop in Antwerpen, Oostende, Mechelen en Gent. We zullen onderzoeken of dit initiatief in Vlaanderen kan worden uitgebreid en gepromoot.

Verder is naast een aanbod van vervoersalternatieven in het weekend (zoals de nachtbussen), de responsabilisering van de jongeren een prioritair aandachtspunt. Zo is er de samenwerking met mobiliteitsverenigingen in het kader van de Europese Nacht Zonder Ongevallen. Ook willen we via aangepaste educatieprogramma's jonge autobestuurders bereiken. We zullen tevens moeten nagaan of aan iemand die pas zijn autorijbewijs (onafhankelijk van de leeftijd) heeft behaald een aantal beperkende maatregelen kan worden opgelegd gedurende een bepaalde periode. We denken bijvoorbeeld aan maximaal 1 passagier in het weekend. Na de proefperiode ontvangt de autobestuurder zijn definitief rijbewijs.

Het rijbewijs B staat ingeschreven in de eindtermen van het secundair onderwijs. Ook hier kan men het thema weekendongevallen aansnijden.

Uit onderzoek blijkt dat bromfietsers en motorrijders een kwetsbare groep vormen binnen het verkeer. Niet alleen vanwege hun aandeel in het totaal aantal ongevallen met doden of gewonden (± 8%), maar ook vanwege het hoge risico op een ernstig letsel (dood of zwaar gewond). Uit een analyse van de risicogroepen blijkt immers dat het gevaar voor een dodelijke of een ernstige verwonding bij motorrijders bijna tien maal hoger ligt dan bij fietsers en dertig maal hoger dan bij autobestuurders. Vooral motorrijders in de leeftijdscategorie tussen de 20 en 40 jaar zijn kwetsbaar (73% van het totaal aantal dode en ernstig gewonde motorrijders). Het is absoluut noodzakelijk dat hier ingegrepen wordt, zowel wat betreft de verbetering van de rijopleiding als de verbetering van de weginfrastructuur. Vaak kan door een beperkt aantal infrastructurele aanpassingen (bv. het motorvriendelijker maken van vangrails en wegmarkeringen) de verkeersveiligheid van deze groep weggebruikers worden bevorderd.[38]

De vrachtwagens zijn de reuzen van de weg, wat hen een bijzondere positie in de verkeersveiligheidsproblematiek doet innemen. De Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid onderzocht het aandeel van de vrachtwagens bij verkeersongevallen.[39] In 2000 vielen er 1.470 doden in het verkeer. Hiervan vielen 204 verkeersdoden bij een ongeval met een zware vrachtwagen en 128 bij een ongeval met een lichte vrachtwagen. Dit brengt het totaal op 22,6% van alle dodelijke verkeersslachtoffers. Zware vrachtauto's (vrachtwagens >3,5 ton of trekkers), die 2,7 % van het totale motorvoertuigenpark uitmaken en 10,6 % van alle voertuigkilometers afleggen, zijn betrokken in 6,4 % van alle letselongevallen, waarbij echter 13,9 % van de verkeersdoden vallen. Specifieke inspanningen naar deze sector zijn daarom nodig. We denken ondermeer aan optimale signalisatie en communicatie bij wegwerkzaamheden, convenants met de vrachtwagensector, investering in rijsimulatoren

[37] Grosso modo is bij één op drie van de ernstige letselongevallen tijdens het WE een jonge bestuurder (18-24 jaar) betrokken.

[38] Bromfietsers en motorrijders komen eveneens aan bod in 3.5 door de andere modi een plaats te geven die ze verdienen.

[39] Zie www.bivv.be (onder de rubriek Staten-Generaal).

voor vrachtwagens, educatiepakketten en de integratie van een veiligheidscultuur in deze specifieke sector.

2.3.5 Verkeersongevallen in het woon-wer-, het zakelijk en het beroepsverkeer

Een aanzienlijk aandeel van de verkeersongevallen doet zich voor tijdens het woon-werk, het zakelijk en het beroepsverkeer.[40] Het Vlaams Steunpunt verkeersveiligheid bracht betreffende deze problematiek zeer recent een steunpuntnota uit. [41]

Uit het onderzoeksrapport van het Steunpunt blijkt duidelijk dat woon-werkverplaatsingen verantwoordelijk zijn voor een relatief hoog aandeel verkeersslachtoffers:

Tabel 3: Evolutie van de woon-werk-ongevallen en hun aandeel in het totaal aantal verkeersslachtoffers

Jaar	Arbeidsweg-ongevallen	Verkeers-slachtoffers	Aandeel arbeidswegongevallen in totaal aantal verkeersslachtoffers
1990	19.579	88.160	22,2%
1996	18.546	68.259	27,2%
1997	18.839	70.907	26,6%
1998	20.450	72.260	28,3%
1999	22.472	72.543	31,0%
2000	23.214	69.431	33,4%
2001	22.993	66.780	34,4%

Ongevallen op de weg tijdens het zakelijk of beroepsverkeer worden opgenomen in de categorie ongevallen op de werkplaats en dus niet bij de arbeidswegongevallen (= woon-werkongevallen). Uit de statistieken m.b.t. de arbeidsongevallen op de werkplaats blijkt dat motorvoertuigen de materiële oorzaak zijn van 4% van de arbeidsongevallen op de werkplaats. Wanneer we meer specifiek gaan inzoomen op de verkeersongevallen die plaatsvinden tijdens het beroepsverkeer of goederenvervoer, dan stellen we terug een ernstig probleem vast op het vlak van de verkeersveiligheid. Er zijn jaarlijks bijna 80 doden en 6.400 ongevallen.

De voorgaande cijfers illustreren de ernst van de problematiek. Het is daarom absoluut noodzakelijk dat er maatregelen worden getroffen. We kunnen dit niet alleen. Ook de ondernemingen moeten hun verantwoordelijkheid opnemen. In hun veiligheidszorgbeleid kunnen zij aandacht besteden aan verkeersveiligheid en preventie van verkeersongevallen. Heel wat ondernemingen hebben reeds geïnvesteerd in bijscholingen en sensibilisering. We willen deze initiatieven mee ondersteunen en zullen met hen samenwerken om deze problematiek aan te pakken.

We zullen bedrijven verder stimuleren om mobiliteitsvriendelijke maatregelen te nemen. Het werkgelegenheidsakkoord 2003-2004 voorziet in de uitwerking van een mobiliteitslogo. Het mobiliteitslogo wordt momenteel in overleg met de sociale partners uitgewerkt en kan beschouwd worden als een teken van “excellence”, voor bedrijven die allerlei initiatieven

[40] Woon-werkverkeer betreft de verplaatsing van en naar het werk, ongeacht het vervoersmiddel dat men hiervoor gebruikt. Onder zakelijk verkeer worden werkgebonden verplaatsingen verstaan (bv. bezoek klanten)
Beroepsverkeer betreft verplaatsingen door beroepstransporteurs.

[41] Steunpunt Verkeersveiligheid, Steunpuntnota inzake Verkeersongevallen in het woon-werk, zakelijk en beroepsverkeer,2004.

hieromtrent ontwikkelen. Bedrijven die een logo krijgen, zullen dit gedurende drie jaar voor hun briefwisseling of externe communicatie kunnen gebruiken.

2.4 Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 80):
Met het oog op meer homogene bevoegdheidspakketten en noodzakelijke hefbomen voor een beter bestuur, zal de Vlaamse Regering ook de overdracht van andere aangelegenheden naar Vlaanderen verdedigen: verkeersveiligheid met inbegrip van het verkeersreglement en boetefonds.

Het Vlaams Gewest is als wegbeheerder een belangrijke actor in de verkeersveiligheids-problematiek, maar ontbeert verschillende instrumenten om een volledig effectief verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren. Vlaanderen heeft geen eigen verkeersreglement en kan bijgevolg geen algemene verkeersregels opleggen.[42] Ook het feit dat Vlaanderen geen bevoegdheden heeft op het vlak van rijbewijswetgeving, handhaving, verkeersveiligheidstatistieken en dergelijke, heeft als gevolg dat er geen samenhangend en slagvaardig Vlaams verkeersveiligheidsbeleid mogelijk is. We hechten daarom veel belang aan het voornemen, opgenomen in het Vlaams Regeerakkoord, om verkeersveiligheid verder te regionaliseren. Dit thema zal eveneens aan bod komen in het Forum voor Institutionele Hervormingen.

De vraag om regionalisering van de verkeersveiligheid beschouwen we als een streven naar een logisch pakket van bevoegdheden m.b.t. het wegbeheer (aanleg en onderhoud), het weggebruik (waaronder de huidige federale verkeersreglementering) en de handhaving ervan (administratief en politioneel). Verkeersveiligheid wordt daarbij breed geïnterpreteerd. Het gaat niet enkel over de verkeerswetgeving op zich. Ook in andere domeinen bestaat wetgeving die een invloed heeft op de verkeersveiligheid. Het voorbeeld bij uitstek is de problematiek van de verkeersongevallencijfers.[43] Door de regionalisering van de verkeersreglementering in de ruime zin kan het Vlaams Gewest een eigen verkeersreglement ontwikkelen, maar ook zelf wetgeving ontwikkelen met betrekking tot het rijbewijs, rijscholen, …

Een aantal voorbeelden illustreert duidelijk de gerechtvaardigde wens om een eigen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren:

- indien het Vlaams Gewest een eigen verkeersreglement heeft, kan het ook eigen verkeersregels opstellen. Zo kan men de maximumsnelheid van 70km/u op wegen buiten de bebouwde kom als algemene regel opnemen. Nu kan deze maximumsnelheid enkel via aanvullende reglementen worden opgelegd. Ook een specifieke aanpassing aan de noden van het openbaar vervoer of van de zwakke weggebruikers kan in een gewijzigde wegcode doorgevoerd worden;
- wat de rijbewijswetgeving betreft, is het zeker aangewezen dat Vlaanderen over een eigen bevoegdheid beschikt. De afgelopen jaren werden er binnen de Vlaamse overheid specifieke initiatieven opgestart zoals de screening van motorrijders. Hieruit bleek dat

[42] Meer over de regionalisering is terug te vinden onder hoofdstuk 6, punt 5 door doelgerichte samenwerking met de andere gewesten, het federale en het Europese niveau en door het brengen van meer samenhang in de bevoegdheidspakketten.

[43] De problematiek van de verkeersongevallencijfers: het Vlaams Gewest heeft een absolute nood aan de meest recente verkeersveiligheidsstatistieken om een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren. België is al gedurende verschillende decennia een slechte Europese leerling. Zo waren de gedetailleerde verkeersveiligheidstatistieken van 2002 eind 2004 nog steeds niet bekend. Op deze manier lopen we de feiten achterna. Om opvolging en monitoring mogelijk te maken, moeten we een reglementair kader uitgebouwen m.b.t. informatieverstrekking en –verspreiding tussen gewest, provincies, gemeenten en de politiediensten. De verkeersongevallenregistatie en –statistieken moeten daarom betrouwbaarder zijn en sneller ter beschikking worden gesteld. Daartoe zal er samengewerkt worden met de federale en lokale politiediensten, met de ziekenhuissector en de gezondheidssector. Deze problematiek moet ook in het kader van het Forum worden aangekaart.

heel wat motorrijders hun motor niet onder controle hebben en dus een reëel gevaar zijn voor zichzelf en voor andere weggebruikers. Indien het Vlaams Gewest eigen bevoegdheden heeft op het vlak van de rijbewijswetgeving en de rijscholen, dan heeft dit ook voordelen op het vlak van de verkeersveiligheid. De bevoegdheid over rijscholen en rijbewijzen sluit nauw aan bij verkeers- en mobiliteitseducatie die wél een bevoegdheid van het Vlaams Gewest is. Door een regionalisering kan meer nadruk gelegd worden op aspecten die voor Vlaanderen en voor het Vlaams beleid belangrijk zijn, zoals aandacht (van automobilisten) voor de zwakke weggebruikers, snelheid en defensief rijden;

- wat de handhaving betreft, is het wenselijk dat de homologatie en de ijking van onbemande camera's een Vlaamse bevoegdheid wordt. Na regionalisering kunnen de gewesten beslissen welke misdrijven door automatisch werkende toestellen worden vastgesteld. Daarbij kan gedacht worden aan de handhaving van tussenafstanden;
- indien de verkeersreglementering wordt geregionaliseerd, volgt hieruit ook dat het Vlaams Gewest politietoezicht kan uitoefenen op de geregionaliseerde materie. Op deze manier kan bijvoorbeeld een Vlaamse verkeersinspectie (vergelijkbaar met de milieu- of bouwinspectie) opgericht worden die zich o.a. richt op de handhaving op het vlak van uitzonderlijk vervoer en gevaarlijke transporten;
- het Verkeersboetefonds is een andere potentiële troef voor Vlaanderen in het kader van de handhaving. Voor inbreuken op de verkeersreglementering voorziet de Wegverkeerswet een gedeeltelijke toewijzing van de opbrengsten aan bepaalde politiezones en dit onder bepaalde voorwaarden en volgens een bepaalde verdeelsleutel[44]. Er bestaat momenteel een onevenwichtigheid tussen de inspanningen van het Vlaams Gewest (onbemande camera's geplaatst en gefinancierd door het Vlaams Gewest als wegbeheerder) en de opbrengsten die volgens een afgesproken verdeelsleutel verdeeld worden over alle Belgische politiezones. In afwachting van de regionalisering van de Wegverkeerswet, kunnen we deze onevenwichtigheid wegwerken door het K.B. betreffende de overeenkomsten tussen de federale overheid en de politiezones te wijzigen. Een dergelijke aanpassing zou echter enkel de politiezones ten goede komen. Aan de wegbeheerder zelf worden op die wijze geen opbrengsten toegekend. Opdat ook de wegbeheerder een gedeelte van de inkomsten zou krijgen, moet de Wegverkeerswet zelf worden gewijzigd. Indien de Wegverkeerswet tot de bevoegdheid van de gewesten gaat behoren, zullen zij nog niet zelf kunnen bepalen dat de opbrengsten van de boetes aan hen moeten toekomen. In het Strafwetboek is immers uitdrukkelijk voorzien dat de geldboeten worden geïnd "ten bate van de Staat". Deze bepaling maakt deel uit van de titel 1 van het Strafwetboek. De gewesten kunnen enkel van deze titel afwijken wanneer zij over het eensluidend advies van de federale ministerraad beschikken (zie hierboven). Een aanpassing van de Bijzondere Wet zou op dit punt interessant zijn. Maar dan lijkt het niet aangewezen de aanpassing enkel te doen voor de verkeersreglementering. Een algemene aanpassing die zou gelden binnen alle domeinen waarvoor de gemeenschappen en gewesten bevoegd zijn, is dan meer op zijn plaats. Op die manier zouden bijvoorbeeld ook de opbrengsten van milieudelicten of misdrijven op het vlak van de ruimtelijke ordening aan de gewesten toekomen.

3 De bereikbaarheid welomlijnd versterken

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
We zorgen voor de invulling van de missing links in het wegen-, waterwegen- en spoorwegennet. Het uitgangspunt is de lijst opgenomen in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze kan geëvalueerd en eventueel aangepast worden in het kader van de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

[44] Koninklijk Besluit betreffende de overeenkomsten tussen de federale overheid en de politiezones inzake verkeersveiligheid. BS 12.05.2004.

Ook al zijn de verkeersinfrastructuren zeer sterk uitgebouwd in Vlaanderen, toch zijn er nog op een aantal plaatsen structurele files op het hoofdwegennet. De voorbereiding en de realisatie van de zogenaamde missing links vermeld in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, kunnen op deze problematiek een antwoord bieden.[45] Indien de bereikbaarheid verder wordt verbeterd zoals hierna verder toegelicht, is er op basis van de prognoses van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, geen behoefte aan de aanduiding van bijkomende missing links.

De beheersovereenkomst voorziet dat de ontwikkeling van het openbaarvervoernet uitdrukkelijk vraaggericht wordt bekeken in het kader van het netmanagement door middel van bv. potentieelonderzoeken.

3.1 door de verdere verbetering van de stedelijke bereikbaarheid

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
We investeren in de betere doorstroming van het openbaar vervoer, zowel om de snelheid te bevorderen als om de rendabiliteit te verhogen. In het kader van de ontwikkeling van de voorstedelijke vervoersnetten rond Antwerpen, Gent en Brussel neemt de Vlaamse Regering initiatieven om uitvoering te beginnen geven aan het Pegasus-plan van De Lijn.
Vanuit Vlaanderen wegen we mee op de realisatie van de infrastructuurwerken die essentieel zijn voor de ontwikkeling van Vlaanderen, in het bijzonder voor de havens, de IJzeren Rijn met inbegrip van de aftakkingen, het diabolo-project (tweede spoorontsluiting van Zaventem) en gewestelijke expresnetten.

Wonen, werken, winkelen, ontspannen, het gebeurt allemaal heel intensief in onze steden. Het maakt van de stad een uitdagende hoogdynamische omgeving. De intensiteit van deze activiteiten is echter vaak zo hoog dat de mobiliteit die ermee gepaard gaat, een enorme druk zet op de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de steden. Onze steden zijn in zekere zin het slachtoffer geworden van hun eigen succes.

Om het evenwicht te herstellen tussen de dynamiek en de leefbaarheid van de steden is er een ander verplaatsingsgedrag nodig. Niet alleen om de leefbaarheid te herstellen, maar ook om de steden bereikbaar te houden en hun belangrijke economische functie veilig te stellen. Daar waar buiten de steden nog een aantal missing links kunnen worden weggewerkt, is het in onze volgebouwde steden nauwelijks nog mogelijk om bijkomende wegeninfrastructuur aan te leggen. Indien de stedelijke gebieden moeilijk bereikbaar blijven, zullen zij zich nauwelijks verder economisch kunnen ontplooien. Dit zet een rem op bijkomende tewerkstelling in en rond onze steden. Voor bijkomende jobs en welvaart is een betere stedelijke bereikbaarheid -en hieraan gekoppeld een andere mobiliteit- een kritische succesfactor. Vanuit deze visie op leefbaarheid en welvaart willen we onafgebroken voortwerken aan het maatschappelijk draagvlak voor de alternatieve vervoersmodi. Daar waar het niet anders mogelijk is, kan dit eventueel ook ten koste van de wagen.

Om deze doelstelling te verwezenlijken, moet er fors worden geïnvesteerd in meer en beter openbaar vervoer, in veilige voet- en fietspaden. De hoge bevolkingsintensiteit in de stedelijke gebieden biedt goede potenties voor een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem. Een goed uitgebouwd stedelijk openbaar vervoerssysteem gebaseerd op een fijnmazige spinnenwebstructuur staat ten dienste van de stedelingen en van de inwoners van de randgemeenten. Dergelijke spinnenwebstructuur verbindt immers niet alleen de stad met de randgemeenten, maar ook de randgemeenten onderling. Openbaar vervoer moet echter verdergaan dan enkel de bediening van de stad en haar randgemeenten. Ook inwoners van verderafgelegen gebieden moeten vlot de stad kunnen bereiken met het openbaar vervoer. Een netwerk van snelbussen zou deze mensen een moeizame verplaatsing met de wagen kunnen besparen. Zij die toch gebruik wensen te maken van de wagen, kunnen tijd winnen door de wagen achter te laten op overstapparkings in de stedelijke rand.

[45] Missing links zijn ontbrekende schakels in onze verkeersinfrastructuur.

Vrije tram- en busbanen garanderen een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. De realisatie van een groot gedeelte van de vrije tram- en busbanen gebeurt op gewestwegen in samenwerking met de minister van Openbare Werken. Die realisatie vergt meestal een volledige herinrichting van de weg. Deze herinrichting past niet alleen in de realisatie van beter openbaar vervoer, maar wil ook een grotere leefbaarheid langs deze wegen en betere voorzieningen voor zwakke weggebruikers bekomen. Nieuwe vrije tram- en busbanen zullen zich niet beperken tot nieuwe tram- of busprojecten, maar zullen ook worden uitgebouwd om bestaande tram- of buslijnen een betere doorstroming te garanderen. Aanvullend op de aanleg van vrije tram- en busbanen zal er verder worden geïnvesteerd in dynamische verkeerslichtenregelsystemen die voorrang geven aan het openbaar vervoer.[46]

Het Pegasus-plan van De Lijn wil een performant openbaar vervoerssysteem uitbouwen dat bestaat uit wijd vertakte tram- en buslijnen. Het plan voorziet ook specifieke doorstromingsmaatregelen. Een tramlijn op de geplande Groene Singel te Antwerpen, de ingebruikname van de Antwerpse premetro, de uitbouw en uitbreiding van het Gentse tramnetwerk van 35 tot 80 km aslengte en een snelnet van 21 buslijnen in Vlaams Brabant,… Dit zijn enkele van de in totaal 150 nieuwe projecten die De Lijn heeft bedacht om een oplossing te bieden voor de toenemende mobiliteitsproblemen in en rond de grootsteden. Eens de projecten op kruissnelheid zijn, zal De Lijn in de Vlaamse Ruit op jaarbasis 80 miljoen reizigers extra vervoeren. Het Pegasus-plan zal systematisch worden gerealiseerd.

Openbaar vervoer is het meest efficiënt wanneer men de verplaatsingsrelaties die de gebruikers wensen, kan bundelen. Een ruimtelijke ordening gebaseerd op compacte steden met een hoge bevolkingsdichtheid en geconcentreerde verplaatsingsrelaties tussen deze steden, zou vanuit dit oogpunt de ideale situatie zijn. In Vlaanderen is dit ideale model zeker niet aanwezig. Om de potenties van het openbaar vervoer maximaal te vrijwaren, moeten we een verdere uitdeining, verdunning en leegloop van de steden vermijden. Niet alleen het openbaar vervoer, maar ook de open ruimte zal erbij welvaren.

Men mag de impact van het voetgangers- en fietsverkeer niet onderschatten. Uit verplaatsingsonderzoek blijkt dat men voor afstanden die men het best per fiets of te voet aflegt, te vaak kiest voor de auto. Momenteel komt het echter soms voor dat de ruimte voorzien voor een voet- en fietspad slechts de restruimte is die overschiet nadat de weginfrastructuur en de parkeervoorzieningen werden aangelegd. Daarom is het belangrijk te investeren in voet- en fietspaden zodat de verplaatsingen te voet of per fiets veilig kunnen gebeuren.[47] In stedelijke gebieden zijn er heel wat belangrijke invalswegen die door het Vlaamse Gewest worden beheerd en waarop de fietsinfrastructuur te wensen overlaat. Samen met de minister van Openbare Werken zullen we de inhaalbeweging op dit vlak voortzetten. Goede voet- en fietspaden zijn immers absoluut noodzakelijk voor een betere stedelijke bereikbaarheid en de afwikkeling van het woon-werk- en woon-schoolverkeer.

De stedelijke bereikbaarheidsproblematiek heeft dus nood aan een multimodale aanpak waarbij de alternatieve vervoersmodi een centrale rol spelen. Bovendien wordt de bereikbaarheid van de stad beïnvloed door het gevoerde beleid inzake mobiliteit, ruimtelijke ordening en openbare werken. Een integrale aanpak van deze problematiek is dus wenselijk. Daarom zijn wij voorstander van een multimodale, geïntegreerde en bovendien gebiedsgerichte aanpak. Voorbeelden hiervan vinden we terug in Antwerpen, Brussel en Gent. Voor Antwerpen werd het Masterplan Antwerpen vervolledigd. Voor Gent wordt er momenteel verder gewerkt aan een geïntegreerd plan Duurzame Mobiliteit Gent. Voor

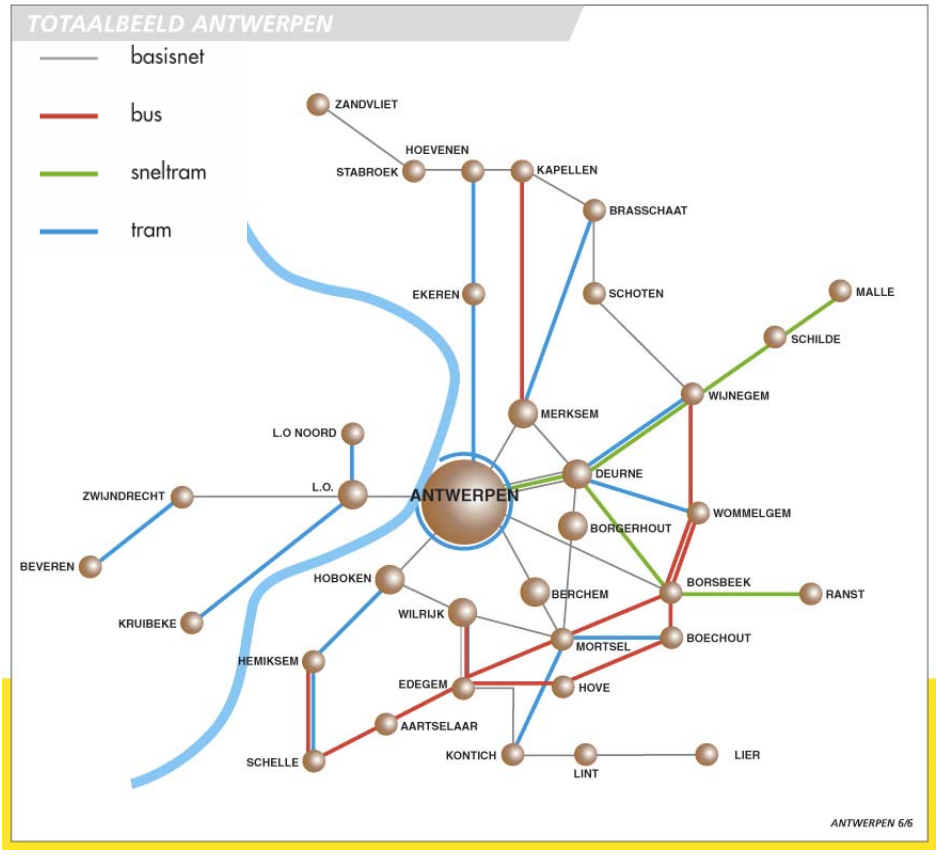
[46] Zowel de vrije tram- en busbanen als de dynamische verkeerslichtenbeïnvloeding zullen verder worden uitgewerkt onder punt 3.3 doorstroming stads- en streekvervoer verbeteren.

[47] We gaan dieper in op het belang van kwalitatieve voetgangers- en fietsinfrastructuur onder punt 3.5 door de andere modi de plaats te geven die ze verdienen.

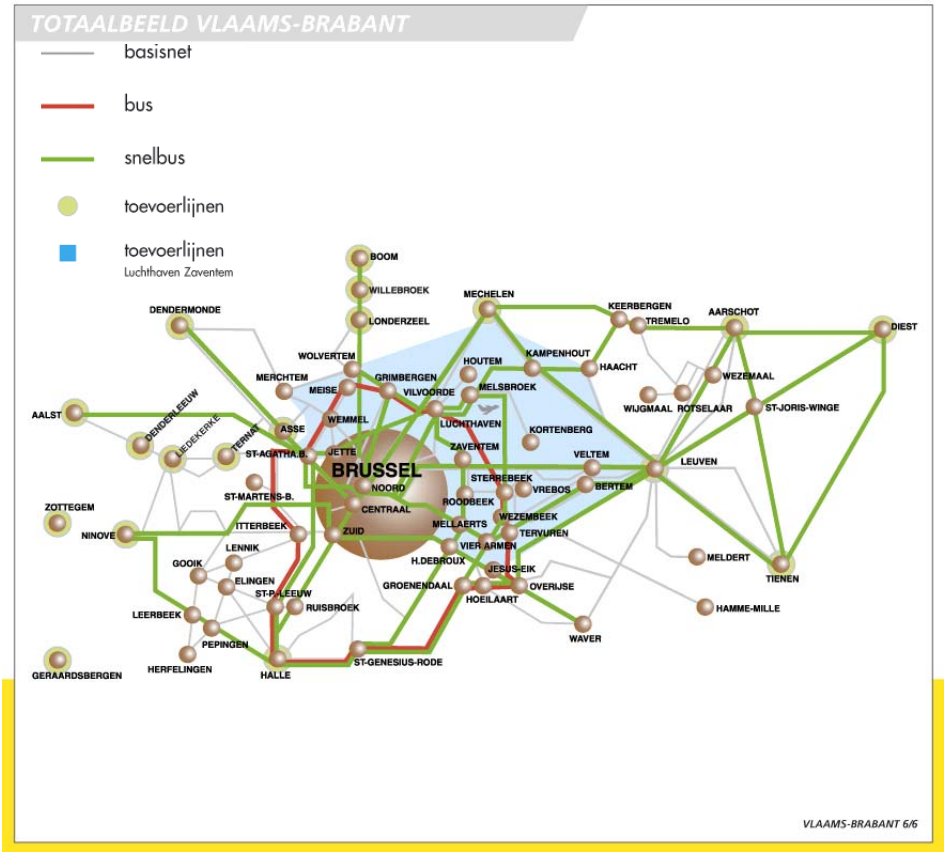
Brussel vormt het Regionet Brabant-Brussel, aangevuld met de plannen rond de betere bereikbaarheid van de omgeving van de nationale luchthaven in Zaventem, een goede basis.

Het is evident dat deze benadering aanzienlijke financiële middelen vergt. De geldmiddelen die nodig zijn om het Pegasus-plan in zijn totaliteit te kunnen uitvoeren, bedragen 1,1 miljard euro aan investeringen en een jaarlijkse extra exploitatiekost van 114 miljoen euro. De beschikbare middelen zijn onvoldoende om op korte termijn alle gewenste multimodale netwerken volledig uit te bouwen. Alternatieve financieringstechnieken kunnen een oplossing bieden. De financieringsaanpak voor het Masterplan Antwerpen is een goed voorbeeld. Voor de financiering van gebiedsgerichte maatregelen is het wenselijk om op alle beleidsniveaus, met inbegrip van het Europese, het principe van kruisfinanciering tussen de verschillende transportmodi toe te laten.

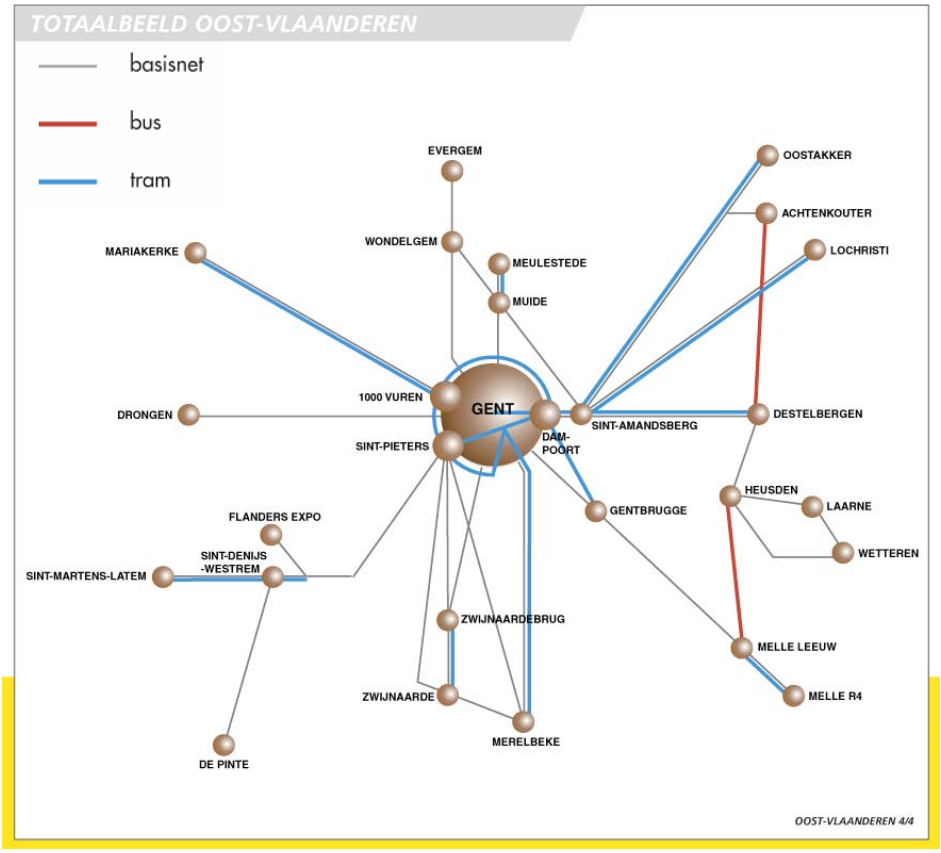
Figuur 24: Pegasus in Antwerpen



Figuur 25: Pegasus in Vlaams Brabant



Figuur 26: Pegasus in Oost-Vlaanderen



3.2 door de verdere verbetering van de landelijke bereikbaarheid

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
De Vlaamse Regering zal eveneens initiatieven nemen om uitvoering te geven aan het Spartacus-concept.

De inspanningen die we zullen leveren inzake stedelijke bereikbaarheid, nemen niet weg dat er ook aandacht zal uitgaan naar de geringer bevolkte landelijke gebieden. Ook hier zal De Lijn meewerken aan projecten die een wezenlijke bijdrage leveren aan een meer duurzame mobiliteit.

Daar waar de stedelijke bereikbaarheid voornamelijk gehypothekeerd wordt door een verzadiging van het wegennet, is hiervan in de landelijke gebieden nauwelijks sprake. De landelijke gebieden zijn echter moeilijker bereikbaar met het openbaar vervoer omdat het deze gebieden nog onvoldoende ontsluit. Het accent van de te leveren inspanningen ligt hier daarom niet zozeer op doorstromingsmaatregelen, maar vooral op de verbetering van het aanbod. Dit zowel inzake dekkingsgraad, reistijd als bedieningsfrequentie. Door de uitbouw van een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer, kan ook hier het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief voor het autoverkeer bieden.

In de provincie Limburg moeten we het Spartacus-plan (ook het Regionet Limburg genoemd) verwezenlijken. Hier zijn investeringen nodig om het relatief zwak uitgebouwde spooraanbod aan te vullen met nieuwe regionale spoorverbindingen en om de reistijden via het openbaar vervoer competitief te maken met verplaatsingen per wagen. Momenteel bestaat het trein- en busaanbod te vaak uit trage verbindingen die alle stopplaatsen bedienen. De trein moet samen met ander hoogwaardig railvervoer (bv. lightrail) en met snelbussen de ruggengraat vormen voor snelle en comfortabele verplaatsingen op grotere afstanden. Het bestaande ontsluitend busvervoer zorgt voor de aan- en afvoer van reizigers naar dit hogere niveau. Zo ontstaat een hiërarchisch netwerk met een maximaal aantal interessante verbindingen en een gunstige reistijd.

De uitgangsprincipes die aan de basis van het Regionet Limburg liggen, kunnen onverkort worden toegepast voor de uitbouw van het openbaar vervoer in andere landelijke gebieden met een sterk gespreid ruimtelijk patroon.

De provincie West-Vlaanderen bijvoorbeeld wordt niet alleen gekenmerkt door een ruimtelijk patroon van verspreide bewoning en bedrijvigheid, maar ook door enkele bijzonder belangrijke economische poorten en een toeristische topper: de Vlaamse kust. We zullen onderzoeken op welke wijze de kusttram een grotere rol kan spelen in het verplaatsingsgedrag aan de kust. Niet alleen voor recreatieve, maar ook voor functionele verplaatsingen, bijvoorbeeld in het kader van het woon-werk-, woon-school- of woon-winkelverkeer. Verder zullen we nog onderzoeken wat de mogelijkheden zijn inzake avondvervoer met de kusttram. Ook op andere plaatsen zullen we de uitbreiding van het avond- en nachtvervoer bekijken. Het aanbod van de kusttram moet hoe dan ook worden uitgebreid om het stijgende reizigersaantal op te vangen en dit zowel qua capaciteit als frequentie.

3.3 door een gerichte inzet van telematica en incidentmanagement op de hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen (doorstroming OV)

Proefprojecten met betrekking tot intelligente verkeersbegeleidingssystemen ondersteunen

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 60):
We organiseren proefprojecten inzake variabele snelheden op basis van intelligente verkeersbegeleidingssystemen.

Het verkeerscentrum te Antwerpen beschikt over een performant systeem voor de detectie van incidenten op het snelwegennet rond Antwerpen. Het beschikt ook over de nodige mobiele en vaste dynamische signalisatieborden rond Antwerpen voor de beveiliging van files en de sturing van de verkeersstromen. Door zijn werking wordt de capaciteit van de bestaande infrastructuur vergroot en wordt de verkeersveiligheid bevorderd. Het centrum verstrekt verkeersinformatie via een eigen website en gecodeerde berichtgeving, of via samenwerkingsverbanden met derden.

Het systeem voor dynamisch verkeersbeheer werd in Antwerpen opgestart en moet verder worden uitgebouwd op Vlaams niveau in samenwerking met de minister van Openbare Werken. Hierbij staan centraal:

- de uitbouw van een accuraat meetsysteem dat actuele en correcte verkeersgegevens inwint langsheen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet;
- het verder uitbouwen en uniformiseren van de systemen voor filestaartbeveiliging, snelheidsharmonisatie en dynamische aankondigingen over de rest van het Vlaams snelwegennet;
- de uitbouw van bijkomende regionale verkeerscontrolecentra te Gent en Brussel; in Gent kan dit op korte termijn gezien de infrastructuur reeds aanwezig is; het verkeersbeheer in de regio omheen en naar Brussel maakt het voorwerp uit van een studie die gewestoverschrijdende samenwerking rond verkeersbeheer onderzoekt;
- de verdere ontwikkeling van systemen voor de dynamische regeling van verkeerslichten in de grootstedelijke gebieden in functie van de verkeerspatronen en de gewenste verkeersafwikkeling.

Proefprojecten inzake variabele snelheden op basis van intelligente verkeersbegeleidings-systemen zijn hier belangrijk.

Incidentmanagement verbeteren

Als wegbeheerder moet het Gewest een actievere, faciliterende rol kunnen spelen bij de afhandeling van zware incidenten op de hoofd- en primaire wegen. De rol van de wegbeheerder in deze materie moet duidelijker worden omschreven en vertaald in een “algemeen organisatieplan bij incidenten” binnen het Gewest. De toepassing van dit plan moet ertoe leiden dat de hinder bij capaciteitsbeperkende incidenten op de hoofd- en primaire wegen sneller en doeltreffender wordt herleid, wat de hierbij ontstane filevorming beperkt.

Doorstroming stads- en streekvervoer verbeteren

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
We investeren in de betere doorstroming van het openbaar vervoer, zowel om de snelheid te bevorderen als om de rendabiliteit te verhogen.

De aantrekkelijkheid van elk vervoermiddel wordt mee bepaald door de reissnelheid die men ermee kan halen. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Op plaatsen en tijdstippen zonder structurele files kan verkeerslichtenbeïnvloeding de reissnelheid van de bus en tram verbeteren.[48] Waar wel structurele files bestaan, zijn ingrijpendere maatregelen nodig zoals de aanleg van afzonderlijke bus- en trambanen.

De beheersovereenkomst, die in het najaar 2003 (met een looptijd tot 2009) tussen de Vlaamse Regering en De Lijn werd afgesloten, voorziet op het vlak van de doelstelling "verbeteren van de doorstroming voor voertuigen van het openbaar vervoer" een aantal engagementen vanwege het Vlaams Gewest die behoren tot het bevoegdheidsdomein van de administratie Wegen & Verkeer (AWV) en de minister van Openbare Werken. Het betreft hier meer bepaald:

- de verdere invoering van de verkeerslichtenbeïnvloeding op gewestwegen; hiervoor moet jaarlijks de werking van een derde van de verkeerslichten langs gewestwegen worden geëvalueerd en bijgestuurd;
- de aanleg van minstens 25 km vrije bus- en/of trambanen op gewestwegen, voor het geheel van het Vlaams Gewest.

Wat betreft de prioriteitenlijst voor de projecten "doorstroming" engageerde De Lijn zich tot het permanent uitvoeren van doorstromingsmetingen om de grootste knelpunten inzake doorstroming te detecteren. De metingen resulteren in een "objectieve behoefteanalyse doorstroming" die De Lijn aan AWV bezorgt voor overleg en uitvoering. Voor de komende jaren mogen we verwachten dat:

- het programma "verkeerslichtenbeïnvloeding" aan een versneld tempo wordt voortgezet; hierbij mogen we niet vergeten dat bij de evaluatie van de werking van de verkeerslichtenbeïnvloeding de tussenkomst van het agentschap AOSO[49] noodzakelijk is;
- er verder werk wordt gemaakt van de aanleg van vrije tram- en busstroken; volgens de congestiemetingendie tot op heden door De Lijn werden uitgevoerd, komen er per jaar één en per entiteit van De Lijn een vijftal als meest dringend naar voor.

Deze problematiek wordt procesmatig opgevolgd binnen een door AWV, AOSO en De Lijn opgezette overlegstructuur (zowel decentraal als centraal), zodat wijzigingen in de prioriteitenlijst (in functie van opportuniteiten of hun fysische programma's, …) steeds mogelijk zijn.

3.4 door het voeren van een sturend prijsbeleid

3.4.1 De infrastructuurgebruiker betaalt mee

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 62):
We streven naar de invoering van het wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur. We onderzoeken de mogelijkheid om positieve stimulansen in te voeren voor veilig rijgedrag.

Aansluitend op het citaat van het Vlaams Regeerakkoord zijn de volgende twee opmerkingen belangrijk. In de eerste plaats wordt het wegenvignet niet toegevoegd aan een reeks van (andere) gebruiksheffingen, maar wordt het ingevoerd ter vervanging van de verkeersbelasting. Ten tweede mag men niet vergeten dat buitenlandse vrachtwagens

[48] Bij verkeerslichtenbeïnvloeding laat een systeem bussen en trams toe om de cyclus van de verkeerslichten te sturen zodat het oponthoud minimaal blijft.
[49] AOSO (Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten) is de uitvoerder van het installeren, afstemmen en evalueren van verkeerslichten.

waarvan het toegelaten totaalgewicht ten minste 12 ton bedraagt, nu al betalen voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur via het eurovignet.

De passage in het regeerakkoord betekent dat we ernstige inspanningen zullen doen om de voorgenomen omschakeling te realiseren. Het is echter wel belangrijk te beseffen dat er heel wat randvoorwaarden moeten worden uitgeklaard. Bovendien is er sprake van een bevoegdheidsverdeling die ervoor zorgt dat Vlaanderen niet solo kan gaan.

Procedureel moeten er heel wat stappen worden gezet die enkel in overleg met de federale overheid en de andere gewesten mogelijk zijn. Concreet gaat het over de stappen die nodig zijn om alle Vlamingen vrij te kunnen stellen van de verkeersbelasting, om uit het systeem van het eurovignet te kunnen stappen (gezien de mogelijke onverenigbaarheid van een nieuw wegenvignet met het bestaande eurovignet) en om de bevoegdheid over de inning van de middelen, de controle en de handhaving uit te klaren. Daarnaast moet het proces volledig binnen de contouren van Europese spelregels worden doorlopen. Het feit dat Europa net nu deze spelregels aan het veranderen is, meer bepaald door een herziening van de eurovignetrichtlijn, maakt de zaak complexer.

Op het vlak van beschikbare technologieën zijn er de afgelopen jaren wereldwijd diverse systemen geïntroduceerd, gaande van de klassieke “sticker op de voorruit” tot volledig satellietbegeleide systemen met automatische inning. Het valt echter te verwachten dat gezien de complexiteit en de dichtheid van het Vlaams wegennet niet alle systemen bij ons toepasbaar zijn. Zo is een snelwegtol alleen al vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen onaanvaardbaar. Naast de meeste snelwegen in Vlaanderen ligt immers enkele honderden meters verder een parallelle gewestweg, geflankeerd door dichte lintbebouwing. Het is in Vlaanderen te gemakkelijk om zonder al te grote omwegen een alternatieve route te zoeken die niet moet worden betaald, maar wel door dichte bewoning loopt. In feite moet elk nieuw systeem het hele wegennet dekken om dergelijke ongewenste neveneffecten te vermijden. We moeten eveneens de sociale gevolgen incalculeren in elk scenario. Een mobiliteitsbeleid dat als belangrijkste doelstelling het recht op mobiliteit voor iedereen hanteert, mag nieuwe instrumenten in het kader van prijsbeleid uiteraard niet laten leiden tot nieuwe vormen van vervoersarmoede of -ongelijkheid.

Vlaanderen heeft in eerste instantie voorbereidend studiewerk nodig dat zowel de procedurele weg als alle technische mogelijkheden en varianten in kaart brengt. Het is evenzeer zinvol na te gaan in welke mate een wegenvignet -onder welke vorm dan ook- ook mobiliteitssturend kan worden ingezet. We moeten ook onderzoeken of een variabel prijsbeleid ten aanzien van verkeersveiligheid en leefmilieu mogelijk is. Het beleidsdomein mobiliteit neemt hiertoe het initiatief in samenspraak met de beleidsdomeinen financiën en openbare werken.

Zonder vooruit te lopen op de precieze aanwending van de te innen middelen, stellen we dat het vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit onaanvaardbaar is om enkel weginfrastructuur te financieren met de opbrengsten. Duurzame mobiliteit impliceert immers een multimodale benadering.

3.4.2 Tarievenbeleid bij De Lijn

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
In afwachting van de verdere regionalisering, maken we samenwerkingsovereenkomsten tussen de NMBS en De Lijn mogelijk en stimuleren deze samenwerking om een geïntegreerd aanbod aan openbaar vervoer mogelijk te maken.

In de vorige legislatuur werden de tarieven bij De Lijn onderworpen aan een grondige hervorming en vereenvoudiging. Deze hervormingen waren gespreid over meerdere jaren. Elk jaar werden relatief grote stappen gezet.

Tegelijk werd het principe van het derdebetalersysteem ingevoerd. Via dit systeem kunnen derden (steden, gemeenten, bedrijven en scholen) volledig of gedeeltelijk tussenkomen in de vervoerskosten van hun inwoners, werknemers, scholieren, … Zo dragen zij bij aan de ondersteuning en stimulering van het openbaar vervoergebruik.

Momenteel zijn er zes systemen van derdebetaler in gebruik:
- systeem 1: procentuele tussenkomst op abonnementen;
- systeem 2: tussenkomst op kaarten;
- systeem 3: tussenkomst op biljetten;
- systeem 4: gratis netabonnement voor bepaalde leeftijdscategorie(ën);
- systeem 5: gratis openbaar vervoer binnen een gemeente;
- systeem 6: 3W-Extra;

Deze operaties beginnen volop hun vruchten af te werpen. Op 1 november 2004 hadden reeds 92 steden en gemeenten een derdebetalercontract met De Lijn afgesloten. Het aantal reizigers is mede tengevolge hiervan fors gegroeid en zal bij prognose op het einde van 2004 ongeveer 400 miljoen reizigers op jaarbasis bedragen.

Momenteel is er enige rust nodig op het front van de tarieven. De voorbije jaren waren gekenmerkt door grondige wijzigingen. Deze wijzigingen moeten nu meer bekendheid en gewenning verwerven bij de potentiële openbaarvervoergebruikers. Dit is zeker zo voor de Buzzy Pazz en de Omnipas.

De positieve dynamiek die werd veroorzaakt door de invoering van aantrekkelijke tarieven en tariefformules moet worden voortgezet. Hierbij kunnen we in samenwerking met potentiële partners onderzoeken hoe men het bestaande derdebetalersysteem kan verbeteren en hoe men nieuwe derdebetalertarieven en -contracten kan ontwikkelen.

We moeten evenzeer stappen zetten op het vlak van de tariefintegratie met de andere vervoersmaatschappijen (MIVB, TEC en NMBS). Bij de ontwikkeling van het Gewestelijk Expressnet rond Brussel bijvoorbeeld, heeft de klant nood aan een eenvoudige en transparante tariefstructuur die gebaseerd is op gemeenschappelijke tariefzones. De nieuwste technologische evoluties inzake het ontwaarden van vervoersbewijzen zou tevens moeten toelaten dat de klant met slechts één ticket gebruik kan maken van de verschillende vervoermaatschappijen in Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Verder willen we inspanningen leveren om al dan niet in samenwerking met andere vervoermaatschappijen de verkoop van abonnementen via het internet te realiseren.

Het boetesysteem voor zwartrijders maakt ook integraal deel uit van het besluit over de exploitatie en de tarieven van De Lijn.[50] Dat besluit geeft De Lijn de mogelijkheid om een aantal stappen te zetten op het vlak van depenalisering. Er zal worden nagegaan hoe inbreuken ten aanzien van de reglementen en de besluiten van De Lijn (bijvoorbeeld zwartrijden) het best kunnen worden beteugeld zonder dat elk dossier een gerechtelijke weg moet volgen. Er zal ook worden bekeken hoe men het beste de administratieve afhandeling en de handhaving het kan organiseren. In elk geval zullen we bij de uitstippeling en de uitvoering van het beleid steeds subsidiariteit en proportionaliteit vooropstellen. Taken moeten worden uitgevoerd door de instantie die daarvoor het meest geschikt en bevoegd is. Politionele taken moeten bijvoorbeeld door de politie worden uitgevoerd en niet door het personeel van De Lijn. De beteugeling van inbreuken moet zoveel mogelijk gebeuren in verhouding met en op maat van de inbreuk. We zullen onderzoeken welke wijze van handhaving het meest zinvol en doeltreffend is.

[50] Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatie en de tarieven van de VMM, BS 20.07.2004.

3.5 door de andere modi de plaats te geven die ze verdienen

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
Kwalitatieve voet- en fietspaden, waardoor iedereen in staat moet zijn om zich te verplaatsen, beschouwen we als een belangrijk aspect van basismobiliteit.

Duurzame mobiliteit nastreven vereist dat we duurzame verplaatsingsmodi stimuleren. Dit betekent in de eerste plaats dat we de zachte weggebruiker (voetganger en fietser) een centrale plaats geven in het mobiliteitsbeleid. De aanleg van kwalitatief hoogstaande fiets- en voetgangersinfrastructuur (uitbouw van fiets- en voetgangersnetwerken, veilige oversteekvoorzieningen, …) zal ervoor zorgen dat het aandeel van de zachte verplaatsingswijzen in het totale aantal verplaatsingen op een verkeersveilige manier toeneemt. Investeringen ten gunste van de zachte weggebruiker zorgen ervoor dat de Vlaamse steden en gemeenten bereikbaar zijn en blijven. De troeven van deze investeringen komen tot uiting op een aantal terreinen:

- bij de aanleg van hoogwaardige fiets- en voetgangersinfrastructuur stijgt het aandeel van de zachte verplaatsingen in het totale aantal verplaatsingen;
- gemeenten en steden die investeren in zachte verplaatsingsvormen worden beter bereikbaar te voet of met de fiets; hun inwoners hoeven bijgevolg niet steeds terug te grijpen naar de auto; het hoeft geen betoog dat dit de leefbaarheid van deze gemeenten en steden ten goede komt;
- de zachte verplaatsingvormen stimuleren, kan ook een belangrijke rol spelen in het tegengaan van de congestie op onze wegen.

Volgens de cijfers van het Totaalplan Fiets, behoort Vlaanderen in Europa bij de koplopers wat betreft het aantal afgelegde kilometers met de fiets per persoon en per jaar. Na de auto, gebeurt het grootste aantal verplaatsingen met de fiets. Vooral in het woon-schoolverkeer is de fiets zeer populair.[51]

We kunnen echter nog veel beter. Naast infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van fietspaden, bestaan er tal van andere maatregelen om het fietsgebruik in Vlaanderen te stimuleren. De maatregelen vermeld in het Totaalplan Fiets (educatie, fietsenstalling-problematiek, complementariteit openbaar vervoer en fiets, …), kunnen op het terrein verder worden geoperationaliseerd. Nog steeds zijn een aantal steden en gemeenten niet altijd geneigd zachte verplaatsingsvormen te stimuleren. Daarom zijn campagnes van bijvoorbeeld de Fietsersbond noodzakelijk. Ook de promotie van module 15 van het mobiliteitsconvenant betreffende de subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid, kan soelaas brengen. Verder is wetenschappelijk onderzoek van de positieve effecten van meer fietsgebruik op de gezondheid, de tewerkstelling, de mobiliteit, het milieu en de economie, belangrijk.

We willen tevens de aandacht vestigen op het BYPAD-instrument, dat ontwikkeld werd binnen een Europees project. BYPAD staat voor BicYcle Policy Audit en biedt steden en gemeenten de mogelijkheid de kwaliteit van hun lokaal fietsbeleid te evalueren en te verbeteren. In Vlaanderen nemen momenteel maar enkele steden aan het project deel. Bovendien moeten steden en gemeenten hun ervaringen m.b.t. het fietsbeleid onderling vlotter uitwisselen. Ook de ervaringen van buitenlandse steden en gemeenten zijn interessant voor Vlaanderen.

In dit plaatje mogen we de voetganger niet vergeten. We zijn allen voetganger! We moeten verplaatsingen te voet blijven stimuleren. De sensibilisatie, de educatie en het onderzoek op dit terrein kan in Vlaanderen nog heel wat beter.

---

[51] Ontwerp Vlaams Totaalplan fiets, oktober 2002, pp.22-30.

Wandelen en fietsen kan bovendien hand in hand gaan met de verdere uitbouw van het openbaar vervoer. Door voldoende goede fietsenstallingmogelijkheden te voorzien naast veilige en toegankelijke halte-infrastructuur van De Lijn, kunnen de duurzame verplaatsingsmodi verder aan belang winnen.

Laten we ten slotte de motor- en bromfietsers niet vergeten. Het is pas sinds een aantal jaren dat het beleid daadwerkelijk aandacht besteedt aan deze doelgroep. Op Vlaams niveau werden pilootprojecten opgestart om de rijvaardigheid van motorrijders te screenen en op federaal niveau werden een aantal artikelen van het verkeersreglement aangepast aan de bijzondere positie van de motorrijder.

De gemotoriseerde tweewieler speelt een rol in onze strijd tegen de verkeerscongestie en kan een mooie bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de steden. We zullen nagaan welke plaats de gemotoriseerde tweewieler precies inneemt in de verplaatsingsstromen (woon-werkverkeer, recreatief verkeer, …) en waarom steeds meer mensen opteren voor het gebruik van de motorfiets. Over een periode van 15 jaar was er bijna een verdrievoudiging van het aantal nieuwe ingeschreven motorfietsen en bijna een verdubbeling van het aantal tweedehands motorfietsen. Deze verplaatsingswijzen zitten dus duidelijk in de lift.

Tabel 4: Inschrijvingen van nieuwe en tweedehandse motorfietsen

	Nieuwe	***Tweedehandse***
1989	7.359	32.148
1990	9.238	33.015
1991	11.179	33.599
1992	13.225	36.775
1993	14.828	42.136
1994	14.017	45.114
1995	14.565	45.454
1996	15.694	45.274
1997	17.694	47.605
1998	21.553	48.570
1999	28.061	50.009
2000	25.319	52.671
2001	21.229	55.136
2002	21.503	56.398
2003	22.224	61.516

Bron: Febiac, 2004.

Bovendien blijkt uit een onderzoek van Febiac dat het aantal afgelegde voertuigkilometers op motorfietsen in de periode 1990-2004 ongeveer verdrievoudigd is.[52] De motor wordt niet meer uitsluitend gebruikt voor een vrijetijdsritje, maar wordt (net als de scooter) in toenemende mate een alternatief voor de auto. De gemotoriseerde tweewieler is goedkoper, baant zich vlotter een weg door de files en is ook makkelijker te parkeren. Ons beleid zal met dit groeiende succes rekening houden zowel qua infrastructuur als qua specifieke mobiliteitsmaatregelen (bv. specifieke parkeervoorzieningen, sensibilisatie en educatie,…). Er zullen bovendien verdere analyses gebeuren op het vlak van verkeersveiligheid. We zullen ook specifieke inspanningen leveren voor de bromfietsgebruikers.

[52] Febiac, november 2004, http://www.febiac.be.

3.6 door de alternatieven voor het vrachtvervoer over de weg te verbeteren

Een modale verschuiving van het goederenvervoer naar de spoorweg en de waterweg draagt bij tot een betere mobiliteit en een aangenamere woonkwaliteit. Schepen of treinen zullen echter nooit tot aan de achterdeur van de supermarkt geraken om daar hun goederen af te leveren. De vrachtwagen blijft dus noodzakelijk om de laatste afstand van de waterweg of spoorweg tot aan de klant te overbruggen. Wel wordt het traject over de weg ingekort. Multimodaal vervoer impliceert daarom ook steeds intermodaliteit of overslag tussen de verschillende transportmodi. Bijgevolg is een integrale ketenbenadering van het goederentransport van deur tot deur belangrijk.

Het Vlaams Gewest is momenteel niet bevoegd voor de spoorwegen. In afwachting van een regionalisering van de spoorwegen is het aangewezen om via de overleg- en inspraakorganen te blijven wegen op de federale besluitvorming inzake het investeringsbeleid voor de spoorwegen. Door beleidsmaatregelen zoals de afschaffing van de toerbeurt, de reductie van de vaarrechten, de intensieve promotie van de binnenvaart, de verruiming van de bedieningstijden ter hoogte van de kunstwerken en de bouw van kaaimuren en goederenoverslagplaatsen, is de binnenvaart sinds eind jaren ‘90 aan een opmars bezig.

We moeten volgende maatregelen overwegen om het multimodaal vervoer te promoten: de financiële ondersteuning van de zogenaamde superstructuren, demonstratieprojecten die innovatief en kostenverlagend zijn, co-financiering van projecten inzake intermodaal vervoer die in aanmerking komen voor EU-subsidies en bijzondere regelgeving voor intermodaal transport (bv. andere fiscaliteit en toegestane maten en gewichten voor vrachtwagens die het voor- en natransport verzekeren).

We zullen vanuit het beleidsdomein mobiliteit toezien op de maatregelen op het vlak van de verschillende vervoersmodi om hun effect op de totale modal shift te kunnen opvolgen.

3.7 door activiteiten anders te organiseren

De versterking van de bereikbaarheid is een belangrijke peiler van het mobiliteitsverhaal. Toch hoort er een kanttekening bij dit tussenstation. Enkel de nadruk leggen op de versterking van de bereikbaarheid, zonder te raken aan de wijze waarop momenteel de werkweek wordt georganiseerd, heeft eigenlijk hetzelfde effect als dweilen met de kraan open. De titel spreekt voor zich: “door activiteiten anders te organiseren” is een pleidooi om werkweek en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen.

Woon-werkverplaatsingen hebben een zeer groot aandeel in de verkeerspieken. Wanneer pendelaars (zowel auto- als openbaarvervoerpendelaars) kunnen beschikken over glijdende werkuren, dragen zij bij tot een betere spreiding van het globale verkeersvolume en bijgevolg tot de inkrimping van de verkeerspieken. Glijdende werkuren zijn reeds algemeen van toepassing binnen de Vlaamse overheid.

Glijdende werkuren zijn niet de enige manier om werkactiviteiten anders te organiseren. De vijfdagenwerkweek comprimeren naar een vier-lange-dagenwerkweek kan het aantal woon-werkverplaatsingen met 20% beperken.[53] Uit onderzoek blijkt dat 51% van de Vlamingen interesse heeft om 4 langere dagen per week te werken.

Ook telewerken heeft een grote invloed op het terugdringen van de verkeerspieken. Onderzoek toont aan dat een ruime meerderheid van de bevolking (73,1%) geïnteresseerd is in telewerk.[54] Zowel telewerkers als niet-telewerkers beschouwen deze vorm van arbeid als

[53] “Duurzame mobiliteit” Febiac, 2002, 12.
[54] Gareis, K. (2003), The intensity of telework in 2002 in the EU, Switserland and the USA, Bonn.

een mogelijke oplossing voor problemen in het woon-werkverkeer. Telewerken draagt bij tot een beter evenwicht tussen werk en privé-leven en kan grotere autonomie en voldoening brengen in het werk.[55] De goodwill en het potentieel aanwezig bij de Vlaamse werknemers contrasteert echter met de 11% werkgevers die momenteel telewerk toelaten.

Glijdende werkuren, de vier-lange-dagenwerkweek, telewerken en deeltijdse arbeid zijn allemaal voorbeelden van een andere organisatie van de activiteiten. Ze helpen de verkeerspieken te ondervangen en dragen bijgevolg bij tot een versterking van de bereikbaarheid. Ze hebben eveneens allemaal gemeen dat ze nog niet voldoende ingang hebben gevonden. Hier ligt dus een grote uitdaging.

4 Leefbaarheid verbeteren

4.1 door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving

Telkens wanneer mensen bevraagd worden over het thema leefbaarheid, geven zij steevast aan dat verschillende verkeerseffecten hen storen. Het gaat over verkeersdrukte, lawaai, te snel rijden, sluipverkeer, zwaar verkeer in woonstraten, parkeerproblemen, … Overlastproblemen kunnen het best door de lokale overheden worden aangepakt. Via het mobiliteitsconvenant kunnen wij hen ondersteunen. Het mobiliteitsplan speelt hierbij een centrale rol. In een mobiliteitsplan komen immers de effecten van verkeer en mobiliteit op de leefbaarheid aan bod. Het mobiliteitsplan geeft bijgevolg de lokale overheden de kans om de versterking van de leefbaarheid op integrale wijze aan te pakken. We zulllen eveneens meer aandacht besteden aan de evaluatie van convenantgebonden projecten. Eens een doortocht gerealiseerd, een fietspad aangelegd of een sensibilisatiecampagne gevoerd is, moeten de vooropgestelde doelstellingen afgecheckt worden. Indien nodig wordt het project bijgestuurd.

In navolging van de vademecums Fietsvoorzieningen en Voetgangersvoorzieningen zullen we bekijken of het nuttig is andere handleidingen op te maken. Deze zouden dan de lokale overheden kunnen inspireren en ondersteunen om de verkeersleefbaarheid te verhogen. Er kan daarbij worden gedacht aan een handleiding parkeerbeleid.

Een specifiek probleem, in het bijzonder in de grotere steden, heeft te maken met parkeergelegenheid voor vrachtwagens. Bestuurders die hun vrachtwagen “mee naar huis nemen” moeten meestal een parkeerplek improviseren middenin of aan de rand van woonwijken. Dergelijke improvisaties werken inbraak en diefstal in de hand. In overleg met de gemeenten willen we hier tot structurele oplossingen komen.

4.2 door de infrastructuren beter aan te passen aan hun omgeving

Doortochtenbeleid

Om de verkeersleefbaarheid binnen de bebouwde kom te verhogen, zijn extra inspanningen nodig om doortochten op gewestwegen te herinrichten. De timing voorzien in het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet hierbij worden gerespecteerd. De ruimte die bij de herinrichting van doortochten wordt voorzien voor respectievelijk auto- en vrachtverkeer, openbaar vervoer, voetgangers en fietsers moet evenwichtig worden verdeeld. Uiteraard moet men hierbij rekening houden met lokale omstandigheden.

[55] Walrave, M. en Dens, E. (2003), Tijd voor telewerk, Kluwer.

Geluidsoverlast

Door de omzetting van de Europese Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai probeert Europa omgevingslawaai en de hieruit voortkomende hinder en schadelijke effecten te vermijden, te voorkomen of te verminderen en een zo goed mogelijke geluidskwaliteit te bewaren.

Er is in Vlaanderen nog een hele weg af te leggen en de trend is ongunstig. Het percentage van de Vlaamse bevolking dat overdag wordt blootgesteld aan wegverkeergeluid hoger dan 65 dB(A) vertoont een significante stijging tussen 1996 en 2001 en schiet momenteel boven de 30% uit.[56] Europa haalt gemiddelden van 13 tot 20%, afhankelijk van de meetmethode. De hoge cijfers zijn het gevolg van ons dicht wegennet en de lintbebouwing. De kortetermijndoelstelling van 20% tegen 2007 uit het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen is nog veraf.

Bij de uitwerking van mobiliteitsprojecten zal men meer rekening moeten houden met geluidshinder. Overheden en vervoermaatschappijen dragen hierin een grote verantwoordelijkheid. Infrastructurele geluidshindermaatregelen vallen onder de bevoegdheid van de minister van Openbare Werken. We willen echter vanuit het mobiliteitsbeleid mee nadenken over geluidshindermaatregelen. Oplossingen moeten zowel gezocht worden in de technische aspecten van de infrastructuur als van de voertuigen. Ook snelheidsregimes en de samenstelling van het verkeer (bv. het aandeel van het vrachtvervoer) hebben een rechtstreekse impact op het wegverkeergeluid.

Binnen de bebouwde kom wordt geluidshinder voornamelijk veroorzaakt door onaangepaste snelheid van de gemotoriseerde voertuigen. Deze problematiek wordt reeds goed ondervangen. Bij de herinrichting van doortochten worden er snelheidsremmende maatregelen voorzien. Ook de aanleg van goede oversteekmogelijkheden zorgt ervoor dat een bestuurder zijn snelheid moet aanpassen binnen een bebouwde kom.

Buiten de bebouwde kom is de wrijving van banden over het wegoppervlak de boosdoener. We willen aan dit probleem extra aandacht besteden. De aanleg van akoestisch asfalt (bijvoorbeeld fluisterbeton) kan een mogelijke geluidshindermaatregel zijn. Langs de autosnelwegen kunnen geluidswallen een oplossing bieden.

4.3 door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
We nemen maatregelen voor een betere infrastructuur, een beter gebruik van de infrastructuur en een betere afstemming van het mobiliteitsbeleid op het planologisch en locatiebeleid.

Mobiliteitsbeleid en locatiebeleid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Daar waar mobiliteitsbeleid zich moet schikken naar de juridische context van de ruimtelijke ordening is het omgekeerde vaak nog te vrijblijvend. In de praktijk gebeurt het nog al te vaak dat mobiliteitsoplossingen nog moeten gezocht worden wanneer locatiekeuzes al gemaakt zijn.

Elke soort activiteit (bedrijven, winkelcentra, toeristische en recreatieve voorzieningen, …) heeft zijn eigen mobiliteitsprofiel. Sommige bedrijven zorgen voor veel vrachtverkeer; andere bedrijven genereren veel woon-werkverkeer, of allebei. Bepaalde activiteiten kunnen het gebruik van openbaar vervoer stimuleren omdat ze relatief veel werknemers of bezoekers aantrekken (kantoorfuncties, openbare dienstverlening, themaparken, …); andere activiteiten blijven sterk autogericht.

[56] MIRA-T 2003 - “Milieu- en natuurrapport Vlaanderen: Thema’s”.

Bij het voeren van een locatiebeleid zijn volgende elementen van belang: het aantal werknemers of bezoekers, de haalbaarheid van gemeenschappelijk vervoer in het woon-werkverkeer, de haalbaarheid van goederenvervoer over het spoor of over het water, de internationale dimensie, …

Omgekeerd heeft elke plek ook een eigen bereikbaarheidsprofiel. Bepaalde locaties kennen een goede aansluiting op het openbaar vervoersnet, andere locaties kennen enkel een goede ontsluiting via de weg. Interessante plekken kennen een multimodale bereikbaarheid, dit is zowel over de weg, via het spoor of via het water.

Vanuit een doordachte afstemming tussen het mobiliteitsprofiel van elke activiteit en het bereikbaarheidsprofiel van de plekken, moeten de beste locaties aangeboden worden voor de verschillende activiteiten. Daarbij moet men ook rekening houden met de ruimtelijke draagkracht en de leefbaarheid van die locatie. Het ontwikkelen van een mobiliteitseffecten-rapportage kan daarvoor een uitstekend instrument zijn.[57]

Een voorbeeld van de problematiek van locatiebeleid is het aansnijden van woon-uitbreidingsgebieden zoals deze nu op de gewestplannen ingetekend staan. Oplossingen van ontsluiting van nieuwe woonkernen worden nog te weinig proactief meegenomen. Laat staan dat in de praktijk eventuele beperkingen die zich op dat vlak stellen, bepalend kunnen zijn of dergelijke projecten al dan niet doorgang kunnen vinden. De vraag om ook ontsluiting via openbaar vervoer te voorzien volgt over het algemeen pas als de nieuwe bewoners hun intrek al hebben genomen.

Een tweede voorbeeld is de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Bereikbaarheid in het algemeen, maar vooral ook de mogelijkheden tot multimodale bereikbaarheid, zouden meteen mee moeten onderzocht worden. Zo moet in de toekomst bij het aansnijden van bedrijventerreinen meteen worden ingeschat welke inspanningen nodig zijn om werknemers op hun werk te krijgen en dat op een zo duurzaam mogelijke wijze. In het planproces van nieuwe bedrijventerreinen zouden volgende elementen meteen meegenomen moeten worden: veilige fietspaden naar en binnen de bedrijventerreinen evenals bestaand en nieuw openbaar vervoersaanbod. Bedrijven en overheid dragen hier een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Bij de afbakening van de stedelijke gebieden worden dikwijls bijkomende gebieden aangesneden. Dit impliceert extra inspanningen om de normen basismobiliteit te behalen. De hierbij horende budgettaire impact zou bij deze afbakening in rekening moeten worden gebracht.

5 Impact op milieu en natuur verminderen

5.1 door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken[58]

Verkeer en vervoer veroorzaken milieueffecten. Vlaanderen en België hebben zich op verschillende domeinen internationaal geëngageerd om inspanningen te leveren die de impact van activiteiten op milieu en natuur kunnen verminderen. Onder deze engagementen valt ook de vermindering van de impact van verkeer en vervoer op milieu en natuur. We willen vanuit het beleidsdomein mobiliteit aandacht hebben voor het bereiken van de gestelde doelstellingen en de gemaakte afspraken.

[57] Hierop gaan we verder in onder punt 5.2 door beter te voorkomen en minder door te genezen.

[58] Cijfermateriaal in dit hoofdstuk komt uit MIRA-T 2003 – “Milieu-en natuurrapport Vlaanderen: Thema’s” en de bijhorende achtergronddocumenten.

Zo zijn er de internationale klimaatafspraken van Kyoto die ons noodzaken om tegen 2010, 7,5% minder broeikassengassen ten aanzien van 1990 te produceren. Van de verkeers- en vervoerssector wordt dezelfde inspanning verwacht. Verder zijn er engagementen ten aanzien van Europa op het vlak van de uitstoot van schadelijke stoffen, van geluidsoverlast en van de instandhouding van natuurwaarden.

Verkeersemissies veroorzaken gezondheidsklachten en schade aan ecosystemen, landbouwgewassen, materialen en gebouwen. In 2002 lagen de milieuschadekosten (enkel voor luchtvervuiling en broeikasgassen) voor het personenvervoer over de weg nagenoeg 30% lager dan in 1990, terwijl de transportstromen van personen in die periode stegen met 21%. Er is dus een ontkoppeling gebeurd tussen de personenkilometers en de milieuschadekosten. De voornaamste reden hiervan is het Europese beleid dat steeds strengere emissienormen oplegt aan nieuwe voertuigen.

Goederenvervoer over de weg volgt die trend niet. De milieuschadekosten stegen met 20% tegenover 1990, terwijl de transportstromen met ruim de helft toenamen. Hier doet de ontkoppeling zich (nog) niet voor. Er was in 2002 wel voor het eerst een daling in de milieuschadekosten veroorzaakt door goederenvervoer over de weg. Die daling heeft zowel te maken met een stagnering in de transportstromen als met de invoering van nieuwe emissienormen. Er zijn drie redenen waarom de trend achterloopt op die van het personenvervoer: de grotere groei die het goederenvervoer kende, de minder drastische verlaging van de emissienormen en het feit dat deze normen trager doorwerken in de voertuigen gezien de langere levensduur van de vrachtwagens.

Klimaatverandering

Het totale energieverbruik van zowel personenvervoer als goederenvervoer op de weg bleef in de periode 1990-2002 toenemen. Het lag in 2002 ongeveer 38% hoger dan in 1990. In 2002 nam het wegverkeer 96,2% van het energiegebruik in de sector verkeer en vervoer voor zijn rekening (64,3% personen, 31,9% goederen).[59] Gezien het directe verband met de uitstoot van het belangrijkste broeikasgas CO_2 is er een trendbreuk nodig om aan het Kyotoprotocol te voldoen. CO_2 blijkt de enige polluent waarvan de trend niet dalend is. In 2002 was er een overschrijding van de doelstelling om een stabilisatie in 2010 ten aanzien van 1990 te bereiken met 40%.

De maatregelen die op het vlak van energieverbruik nu reeds genomen worden, hebben vooral te maken met de inspanningen die van constructeurs worden verwacht om zuinigere motoren te maken. Dit volstaat echter niet om de doelstellingen te halen. Nu komt het er ook op aan de consumenten te overhalen maximaal te kiezen voor andere vervoerswijzen. De trend naar steeds meer airco in wagens en de explosie in de aankoop van de 4x4 voertuigen, staat lijnrecht tegenover de noodzaak tot zuinigheid.

Schadelijke stoffen

Bekijken we de andere emissies in detail, dan blijkt er overal een dalende trend te zijn.
Voor NO_x werd een verdere daling genoteerd in 2002.[60] Tegenover 1990 bedroeg de daling voor de verkeers- en vervoerssector 26%. Het blijft in absolute cijfers wel de sector die voor het grootste aandeel zorgt. De daling is voornamelijk het gevolg van een generatiewissel bij de voertuigen: het aandeel oudere auto's neemt stelselmatig af. De doelstelling is haalbaar tegen 2010, maar wordt moeilijk zonder bijkomende inspanningen.

[59] Dit is het energieverbruik van de sector verkeer en vervoer binnen Vlaanderen. Tel je er de brandstof bij die door scheepvaart en luchtvaart in Vlaanderen wordt getankt en wordt verbruikt voor internationaal transport, dan is het totale verbruik van de sector 2,5 keer groter.

[60] NO_X: verzamelnaam voor stikstofoxiden, gassen die een belangrijke rol spelen in de problematiek van verzuring en ozonverontreiniging.

De NMVOS-emissie lag in 2002 in Vlaanderen 36% lager dan in 1990. In de verkeers- en vervoerssector ging het om een daling van 55%, waarmee de sector de belangrijkste bijdrage leverde in de daling.[61] Voor NMVOS doet België het goed in Europa, met een vierde plaats op vijftien. De doelstelling die de Europese richtlijn Nationale Emissiemaxima ons oplegt tegen 2010 is haalbaar.

De uitstoot van SO_2 (zwaveldioxide) daalde tussen 1990 en 2002 met ongeveer de helft. Dit is voornamelijk te danken aan de lagere zwavelgehalten in diverse brandstoffen. Daarmee is reeds drie vierde van de weg afgelegd om de doelstelling van 2010 te halen. Bovendien was het effect van de fiscale gunstmaatregelen van november 2001 voor zwavelarme diesel en benzine die werden ingevoerd, nog niet waar te nemen in de cijfers op het moment dat het MIRA-T-onderzoek werd afgerond.

De totale uitstoot van de zwevende stofdeeltjes, gemeten via de uitstoot van PM_{10}, daalt (van 9 948 ton in 1995 tot 8 721 ton in 2002).[62] Deze trend zal zich verderzetten tot 2010 omwille van de strengere emissienormen voor deeltjes in de uitlaatgassen van dieselmotoren (euro-4 norm). De trend is echter enkel positief voor de uitlaatgerelateerde stofdeeltjes; de niet-uitlaatgerelateerde deeltjes nemen licht toe.

Versnippering van het landschap en habitatverlies voor flora en fauna

Het dichte netwerk van wegen, spoorwegen en waterwegen versnippert het landschap. De gemiddelde grootte van een oppervlakte die niet wordt doorsneden door een belangrijke verkeersinfrastructuur is in België 20 km². Hiermee scoort België het slechtst van heel Europa, waar het gemiddelde 130 km² bedraagt. Een schatting van de verharde oppervlakte die deze infrastructuren innemen, bedraagt ongeveer 5,3 % van de oppervlakte van Vlaanderen.[63] Ter vergelijking, de totale oppervlakte aan natuur- en bosreservaat bedraagt ongeveer 1,6% van de totale oppervlakte.

De versnippering door infrastructuur en bebouwing heeft een negatieve impact op biodiversiteit. Daarover werd de afgelopen vijftien jaar heel wat internationaal onderzoek gepubliceerd. De problematiek in Vlaanderen wordt jaarlijks gerapporteerd in het natuurrapport van het Instituut voor Natuurbehoud. Versnippering wordt in Vlaanderen gezien als een sleutelindicator voor de milieuproblematiek omdat ze één van de belangrijkste oorzaken is van natuurverlies.[64]

Om aan de doelstellingen van het Vlaams Ecologisch Netwerk en de afspraken op het vlak van de Europese vogel- en habitatrichtlijnen te voldoen, is het belangrijk dat ook het mobiliteitsbeleid in samenspraak met een weloverwogen locatiebeleid, haar verantwoordelijkheid opneemt in de versnipperingproblematiek.

5.2 door beter te voorkomen en minder door te genezen

Met behulp van een mobiliteitseffectenrapport (Mober) kan worden afgecheckt of het vervoerssysteem de mobiliteit die wordt gegenereerd door nieuwe activiteiten, nog op

---

[61] NMVOS: niet-methaan vluchtige organische stoffen. Dit zijn ozonvormende, toxische stoffen zoals het kankerverwekkende benzeen en de welbekende CFK's en HCFK's die dan weer in de hogere luchtlagen ozon afbreken ("gat" in de ozonlaag) en ook een rol spelen in het broeikaseffect.

[62] De hoeveelheid PM10 geeft een maat voor de aanwezigheid van voor de volksgezondheid schadelijke zwevende stofdeeltjes met een diameter van minder dan 10µm. Een deel van de emissie komt via de uitlaat (roet uit dieselverbranding bijvoorbeeld), de rest is het gevolg van slijtage aan remmen, banden, wegdek en rails.

[63] Inclusief de luchthavens.

[64] Kuijken E. (1999). Toestand van de natuur in Vlaanderen: cijfers voor het beleid. Instituut voor Natuurbehoud, Brussel.

kwalitatieve wijze kan verwerken. Daarnaast gaat een Mober na wat de impact van deze mobiliteit is op de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid, de sociale verdeling van de mobiliteit en op het milieu en de natuur. Samengevat betekent dit dat een Mober nagaat in welke mate de ontwikkeling van nieuwe activiteiten bijdraagt tot een duurzame mobiliteit.

In afwachting van een ruimer onderzoek naar de mogelijkheden tot invoering van een mobiliteitseffectenrapport, werd de invoering van de Mober in het verleden gekoppeld aan een nieuwe module binnen het convenantbeleid. Deze module heeft betrekking op de aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of openbaar beheer. Indien het investeringsdossier bedrijfseconomisch verantwoord is, kan een financiële toegemoetkoming worden aangevraagd voor de bedoelde ontsluitingsinfrastructuur. Deze aanvraag moet vergezeld zijn van een Mober waarin het (potentiële) gebruik van diverse vervoerswijzen wordt geëvalueerd. Uit zo'n Mober moeten eveneens de noodzaak en de omvang van de bedoelde ontsluitingsinfrastructuur blijken, rekening houdend met de effecten die via vervoersmanagement te bereiken zijn.

Mede op basis van de ervaring die met dit instrument is opgedaan, zullen we kijken naar een meer veralgemeende toepassing van de Mober. De nood om mobiliteitseffecten beter te kunnen inschatten, beperkt zich overigens niet tot situaties waarbij nieuwe activiteiten of infrastructuur worden gepland. Net zo goed zijn er mobiliteitseffecten te verwachten wanneer bijvoorbeeld een gemeente haar parkeergelden verdubbelt of halveert, wanneer een logistiek bedrijf haar modal shift drastisch verschuift en dergelijke meer.

Tegelijk zullen we bekijken op welke manier we milieu- en mobiliteitseffectenrapporten op elkaar kunnen afstemmen, zowel inhoudelijk als procedureel. Dit zal gebeuren in overleg met de minister van Leefmilieu. Ook de relatie tot ander bestaand instrumentarium zoals de ruimtelijke structuur- en bestemmingsplannen op de verschillende beleidsniveaus, streefbeelden en dergelijke meer moet nader worden bekeken.

Milieuschade voorkomen, kan op planniveau door mobiliteitsstromen op voorhand goed in te schatten. De overheid beschikt ook over andere instrumenten. Zo zijn er belangrijke inspanningen mogelijk op het niveau van de voertuigen die de Vlaamse overheid zelf inzet. De Lijn speelt hier een voortrekkersrol. Sinds jaren zijn haar voertuigen uitgerust met milieuvriendelijke technologie. Er werden inspanningen geleverd om een zuiniger brandstofgebruik mogelijk te maken en om schadelijke stoffen te beperken. Zo wordt bij bestellingen van nieuwe bussen nu al de euro-4 motor voorzien (door Europa wettelijk verplicht vanaf oktober 2006). Oudere bussen, met hogere emissies van schadelijke stoffen, krijgen roetfilters. Er loopt een proefproject in samenwerking met het VITO om een type van roetfilter te testen die meteen ook voor een betekenisvolle verlaging van de NO_x-uitstoot zorgt.

Verder werden er proefprojecten uitgevoerd met alternatieve brandstoffen zoals aardgas, LPG, waterstof en hybride aandrijving, met alternatieve dieselbrandstoffen - waaronder ook zuivere plantenolie en biodiesel - en met elektrische aandrijving.

Ook in de toekomst zal De Lijn hierin een voortrekkersrol spelen en steeds op zoek gaan naar de mogelijkheden om BBT-evoluties (best beschikbare technologie) op vlak van milieutechnologie te volgen.

Hoofdstuk 6

VERSTERKING VAN HET FUNDAMENT

Enkel een beleid uitstippelen en maatregelen opsommen is onvoldoende. Deze moeten ook doorwerken op de verschillende bestuursniveaus en in de andere beleidsdomeinen.

Dit zijn eerder bestuurlijke en organisatorische zorgen. De OESO schuift hierbij een aantal criteria naar voor om het proces ter verwezenlijking van een duurzame mobiliteits-ontwikkeling op gang te brengen.

Deze criteria, die wij onderschrijven, hebben betrekking op:
- de bevordering van de verantwoordelijkheidszin bij de verschillende doelgroepen en actoren;
- de wenselijkheid van een zo groot mogelijke deelname aan het beleid;
- de noodzaak van een geïntegreerde aanpak of planning.

Elk beleid moet uiteraard kunnen inspelen op maatschappelijke veranderingen; elk beleid (dus ook het mobiliteitsbeleid) is een dynamisch proces. Daarom vinden we het belangrijk het mobiliteitsbeleid goed te monitoren en evalueren. Alleen zo kan er worden bijgestuurd waar nodig.

1 door het mobiliteitsconvenant te activeren

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 62):
Tevens wordt het instrument van het mobiliteitsconvenant regelmatig geëvalueerd en verfijnd voor de toekomst.

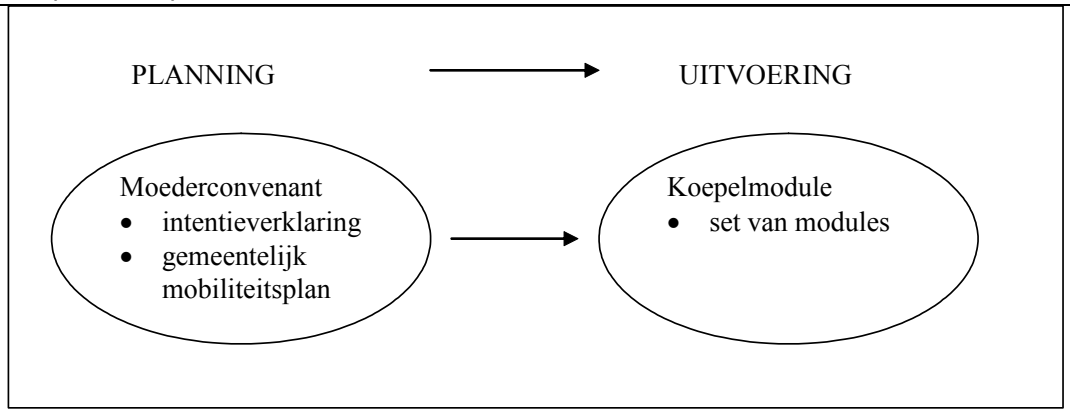
De termen “mobiliteitsconvenant” en “gemeentelijk mobiliteitsplan” doen geen wenkbrauwen fronsen bij personen die beroepsmatig met het mobiliteitsthema bezig zijn. Voor het merendeel van de bevolking is het echter Chinees. Hierin moet een kentering komen.

Het mobiliteitsconvenant zag in 1996 het levenslicht. Dit instrument staat voor een geïntegreerde, planmatige en multimodale aanpak van de mobiliteitsproblemen. Dergelijke aanpak houdt een versterkte samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, de gemeenten, De Lijn, de provincies en eventuele derden (scholen, bedrijven, organisaties, …) in. Deze verbeterde samenwerking tussen de verschillende partners toont de meerwaarde van het mobiliteitsconvenant aan. Communicatie en overleg zijn immers belangrijke peilers om problemen zo goed mogelijk aan te pakken.

Een mobiliteitsconvenant is een (vrijwillige) overeenkomst tussen de vermelde partners. Dergelijk convenant bestaat uit enerzijds het moederconvenant en anderzijds de modules die onder een koepelmodule worden geplaatst. Het moederconvenant is de intentieverklaring van de ondertekenende partners om samen te werken rond de mobiliteitsproblematiek van een gemeente. Hieruit volgt het engagement van de gemeente om een gemeentelijk mobiliteitsplan uit te werken. Dit plan ademt de visie van de partners uit op het mobiliteitsgebeuren in de gemeente. Hoe moet er omgesprongen worden met de mobiliteitsproblematiek op het gemeentelijk grondgebied? Hoe kunnen de toekomstige mobiliteitsuitdagingen ondervangen worden? Kortom, de visie van de partners is gericht op de uitbouw van een duurzame mobiliteit binnen de gemeente. Vanuit die visie kunnen er acties en projecten via modules worden gerealiseerd. Daar waar vroeger sneller gegrepen werd naar ad hoc oplossingen en improvisatie, wordt er nu gezocht naar duurzame antwoorden. Ook deze meerwaarde mag men niet uit het oog verliezen.

We onderlijnen het belang van deze duurzame mobiliteitsvisie. Deze visie moet echter ook door de lokale bevolking worden gedragen. De lokale inwoners (Vlaanderen kent immers 6 miljoen mobiliteitsdeskundigen) moeten meer worden betrokken bij zowel de opmaak van het mobiliteitsplan als de uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan via de modules onder een koepelmodule. De veiligheidsmonitor toont aan dat mensen beter betrokken willen worden: verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid worden immers als één van de belangrijkste buurtproblemen beschouwd. Volgende figuur visualiseert de verhouding moederconvenant - gemeentelijk mobiliteitsplan - koepelmodule - modules.

Figuur 27: Van planning naar uitvoering. De verhouding moederconvenant - gemeentelijk mobiliteitsplan - koepelmodule – modules



Momenteel bestaan er 19 modules. Indien een gemeente een project wil realiseren dat kadert binnen de visie zoals neergeschreven in het gemeentelijk mobiliteitsplan, kan ze hiervoor een koepelmodule afsluiten waaronder de modules worden gevat die dit project ondersteunen. Dit systeem ontmoedigt de ad hoc werkwijze en ondersteunt de duurzame mobiliteitsvisie. De modules worden samen door de minister van Mobiliteit en de minister van Openbare Werken met de gemeenten afgesloten. Tabel 5 zet de 19 modules op een rijtje.

Tabel 5: De 19 modules

Module 1	Ondersteuning van strategische planningsactiviteiten bij het mobiliteitsconvenant
Module 2	Aanleg van rondwegen en andere nieuwe verbindingswegen voor het wegverkeer
Module 3	Herinrichting van doortochten
Module 4	Subsidiëring van wegverlichting langs gewestwegen
Module 5	Geluidswerende maatregelen langs hoofdwegen en primaire wegen
Module 6	Bevorderen van de netheid op de gewestwegen
Module 7	Informatieverschaffing over het openbaar vervoer
Module 8	Aanleg van vrij liggende bus- en/of trambanen
Module 9	Verhoging van het aanbod aan openbaar vervoer
Module 10	Subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen
Module 11	Aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen
Module 12	Subsidiëring van nieuwe, afzonderlijk liggende, verbindende fietspaden langs gemeente- en provinciewegen
Module 13	Subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen

Module 14	Aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of openbaar beheer
Module 15	Subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
Module 16	Herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen worden beschouwd
Module 17	Wegverlichting langs gewestwegen
Module 18	Herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom
Module 19	Streefbeelden of de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met bovenlokale of regionale verbindingsfunctie

Het mobiliteitsconvenant heeft zijn nut reeds bewezen. Bijna 300 van de 308 Vlaamse gemeenten zijn in het convenantverhaal gestapt. Van deze 300 zijn er al meer dan 230 die een goedgekeurd mobiliteitsplan hebben. Ook de interesse van onze noorderburen in dit instrument is een positief signaal.

Het mobiliteitsconvenant is geen statisch instrument. Het moet zich kunnen aanpassen aan de mobiliteitsnoden die de toekomst in petto heeft. Een extra activering van het instrument is daarom nodig. Dit weliswaar zonder afbreuk te doen aan de centrale plaats die de uitgewerkte mobiliteitsvisie van een gemeente inneemt in het convenantverhaal.

De activering zal gebeuren op 3 niveaus. Ten eerste op het niveau van de Taskforce.[65] De Taskforce zal zich buigen over de procedures die in voege zijn om projecten die kaderen binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan te realiseren via modules. De Taskforce zal met andere woorden nagaan hoe de procedures administratief-technisch kunnen worden vereenvoudigd. Daarnaast ligt er een belangrijke taak weggelegd in de verbetering van het modulesysteem: welke modules zijn voor verbetering vatbaar? Is er nood aan nieuwe modules? Kunnen nieuwe vademecums het modulesysteem beter ondersteunen? Verder zal de Taskforce onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor een concrete samenwerking met andere partners. Om haar taakstelling zo optimaal mogelijk te volbrengen, zal de lokale stem in de Taskforce versterkt worden. Het soortelijke gewicht van de gemeenten in deze Taskforce zal bijgevolg toenemen.

Eens de Taskforce haar besluiten heeft neergelegd, wordt er een tweede niveau geactiveerd. Een Politiek Overlegplatform Mobiliteitsconvenant zal opgericht worden. Dit platform dat uit vertegenwoordigers van verschillende besturen bestaat, zal de besluiten van de Taskforce aftoetsen op hun haalbaarheid.

Het derde niveau heeft betrekking op de decretale basis van het mobiliteitsconvenant. Momenteel heeft dit convenant een vrij beperkte decretale basis. Het Overlegplatform zal onderzoeken hoe deze basis zodanig kan worden verstevigd dat het convenant optimaal kan functioneren. Bij een versterkte decretale basis zouden zaken als de conformverklaring van het gemeentelijk mobiliteitsplan, de evaluatie van het mobiliteitsplan, de te volgen procedures, de samenstelling van de gemeentelijke begeleidingscommissies en de provinciale auditcommissies wettelijk kunnen verankerd worden.

Deze 3 niveaus moeten erover waken dat het mobiliteitsconvenant niet verzandt tot een statisch instrument. Alleen door de innerlijke dynamiek van dit instrument te ondersteunen, kan het convenant tegemoetkomen aan de toekomstige mobiliteitsnoden. En dit vertrekkende vanuit een duurzame mobiliteitsvisie.

[65] De Taskforce is verantwoordelijk voor de algemene kwaliteitsbewaking van het beleidsinstrument mobiliteitsconvenant.

2 door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen

Juridische onderbouwing Mobiliteitsplan Vlaanderen

In tegenstelling tot het ruimtelijk- en het milieubeleid ontbreekt er bij het mobiliteitsbeleid een juridisch statuut. Dit zowel op gewestelijk als gemeentelijk niveau.[66] Deze zwakte willen we wegwerken door een wettelijk kader op te stellen voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen ter aanvulling op het decreet inzake de gemeentelijke mobiliteitsconvenants en mobiliteitsplannen.

Wat is de meerwaarde van dit wettelijk kader? Indien we willen komen tot een duurzaam mobiliteitsbeleid, moeten we aandacht hebben voor een langetermijnbeleid, een continuïteit op het niveau van de beleidsdoelstellingen en de gevoerde beleidsstrategie, evenals voor een beleidsconsistentie op de verschillende beleidsniveaus. Ook de inspraak in de mobiliteitsplanning van bevolking en verenigingen moet daarom maximaal worden gegarandeerd. Samenvattend: het wettelijk kader moet de beleidslijnen op lange termijn vastleggen, de opmaak en herzieningsprocedures van het Mobiliteitsplan Vlaanderen aanreiken, de afstemming met o.a. het ruimtelijk beleid uittekenen en de verhouding tot de lokale mobiliteitsplannen bepalen. Tot slot moeten ook de opvolging en de evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen stevig worden verankerd.

Een juridisch statuut verlenen aan het mobiliteitsbeleid betekent niet dat het beleid zowel op gewestelijk als lokaal niveau wordt gefixeerd voor een periode van 10 jaar. Het mobiliteitsvraagstuk is immers onderworpen aan voortdurend wijzigende omstandigheden. Om snel te kunnen inspelen op zich wijzigende situaties moet de Vlaamse Regering over voldoende beleidsruimte beschikken, aldus het Vlaams Parlement.[67] Binnen het wettelijk kader zal het Mobiliteitsplan Vlaanderen daarom als een richtinggevend document worden opgevat, waarvan de overheid bij gemotiveerde beslissing kan afwijken.

Ook op lokaal niveau zou het wenselijk zijn om lokale mobiliteitsplannen een richtinggevend statuut te geven en de consistentie met het gewestelijk mobiliteitsplan verplicht te stellen.

Evaluatiemechanismen en procedures (MKBA[68], evaluatie gemeentelijke mobiliteits-plannen) onderzoeken en zo mogelijk introduceren

Mobiliteit is geen activiteit op zich, maar het gevolg van diverse maatschappelijke ontwikkelingen. De belangrijkste bijsturingen op het vlak van mobiliteitsbeheersing moeten dan ook vanuit de andere beleidsdomeinen komen.

We stellen voor de opmaak van een mobiliteitseffectenrapport (mobiliteitstoets) verplicht te stellen voor beleidsbeslissingen of projecten met belangrijke mobiliteitsconsequenties. Momenteel beschikt het mobiliteitsbeleid over geen enkel juridisch instrument om

---

66 Zie aanbevelingen Vlaams Parlement, adviezen SERV en MiNa-Raad.

67 Advies Vlaams Parlement.

68 Maatschappelijke kosten-batenanalyse. De SERV heeft n.a.v. het Mobiliteitsplan Vlaanderen hieromtrent volgend advies gegeven: “Het Mobiliteitsplan verschaft geen duidelijkheid over de methodiek voor een expliciete en globale afweging van de doelstellingen en hoe zal geanticipeerd worden op het spanningsveld tussen de doelstellingen op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid en leefmilieu. De verschillende maatregelenpakketten om de doelstellingen te realiseren worden nog steeds naast elkaar geplaatst. Vooral de afwegingen van de doelstellingen op microniveau (bijv. bij de realisatie van concrete infrastructuurprojecten) is belangrijk. Het is op microniveau dat men het spanningsveld tussen de doelstellingen op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid en milieu het meest ondervindt. Dit geldt ook voor de realisatie van grote infrastructuurprojecten. Een evenwichtige realisatie van de doelstellingen is evenwel noodzakelijk voor het bevorderen van de algemene maatschappelijke en economische welvaart. Tenslotte dient het bevorderen van de maatschappelijke welvaart het algemene uitgangspunt te zijn en is de realisatie van een duurzame mobiliteit een voorwaarde voor de maatschappelijke welvaart”.

beleidsbeslissingen die worden genomen binnen de andere beleidsdomeinen af te toetsen op hun mobiliteitsgevolgen. Nochtans kunnen deze beslissingen gevolgen hebben zowel voor de algemene ontwikkeling van de mobiliteit als op het meer operationele niveau (namelijk de noodzakelijke investeringen op het vlak van infrastructuuraanpassingen, uitbreiding van vervoersdiensten, …). Dit maakt dat in de huidige situatie het mobiliteitsbeleid vaak voor voldongen feiten wordt geplaatst en het alsmaar moeilijker wordt om op een kostenefficiënte manier de maatschappelijk rol te blijven vervullen.

Op termijn zal de methodiek die hierbij wordt gebruikt, moeten voldoen aan de kenmerken van een integrale effectrapportage. Om te komen tot een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit is het wenselijk dat beleidsplannen of beleidsvoornemens getoetst worden op zowel hun ecologische, economische en sociale implicaties. Momenteel heeft enkel de milieueffectrapportering (planmer/projectmer) een decretale basis. Economische evaluaties zijn wettelijk niet verplicht en in de praktijk vaak beperkt tot kosten-batenanalyses. Er bestaan ook grote verschillen qua methodologie. Het in beeld brengen van de sociale implicaties van beleidsbeslissingen staat nog in zijn kinderschoenen. We zullen daarom nagaan of het mogelijk is om naar analogie met de milieu-impactanalyse een eenduidige methodologie uit te werken voor het in kaart brengen van zowel sociale als economische effecten van mobiliteit. Op langere termijn kunnen we kijken hoe de verschillende effectbeoordelingen kunnen uitgroeien tot een integrale effectrapportage die een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit beoogt.

3 door een zo groot mogelijke deelname aan het beleid te bevorderen

Het spreekt voor zich dat we de administratie, de VOI's en agentschappen die instaan voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en de andere bestuursniveaus betrekken bij de uitstippeling van het mobiliteitsbeleid. Het is even vanzelfsprekend dat het maatschappelijk middenveld en de niet-georganiseerde bevolking een actievere rol krijgen in de uitzetting van de beleidslijnen.

MORA op Vlaams niveau

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen zal binnen deze legislatuur operationeel worden gemaakt. Bij de samenstelling van de MORA gaat men uit van de evenwaardigheid tussen de sociale partners en het middenveld. De betrokkenheid van het middenveld is uitermate belangrijk om een maatschappelijk draagvlak voor het beleid te realiseren. Daarnaast is het evenzeer belangrijk onafhankelijke deskundigen te laten zetelen in de MORA, zodat zij vanuit hun expertise een toegevoegde waarde leveren aan de beleidsvoering. Met de SERV zullen we de praktische modaliteiten i.v.m. de organisatie van de MORA afspreken.

Gemeentelijke Begeleidingscommissie op lokaal vlak en Provinciale Auditcommissie op provinciaal vlak

Wanneer een gemeente een mobiliteitsconvenant afsluit, engageert ze zich om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen, gestoeld op een duurzame mobiliteitsvisie. Vanuit die visie kunnen er acties en projecten worden gerealiseerd via modules. Binnen de schoot van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) worden zowel het mobiliteitsplan als de projecten die kaderen binnen de modules opgemaakt. Daarnaast worden ook de projecten basismobiliteit, opgemaakt door De Lijn, in de GBC besproken. De GBC functioneert dus als overlegforum. Alle betrokken partners van het mobiliteitsconvenant kunnen er een vertegenwoordiger naartoe sturen. Hiernaast zullen we voortaan meer aandacht besteden aan de vertegenwoordiging van de inwoners in dit overlegforum.

Eens er een consensus gevonden is binnen de GBC, worden mobiliteitsplan of project (modulegebonden of basismobiliteit) voorgelegd aan de Auditcommissie van de provincie waartoe de gemeente behoort. Een Provinciale Auditcommissie (PAC) werkt als een controleorgaan: ze gaat na of het lokale overleg heeft gewerkt. Belangrijke figuur binnen de PAC is de auditor. Deze persoon leidt de inhoudelijke gesprekken binnen de PAC en gaat zo na of de betrokken partners van het mobiliteitsconvenant hun stem hebben kunnen laten horen tijdens het lokale overleg in de GBC.

Aanvullende actieve participatie van de niet-georganiseerde bevolking

Hoe kunnen we de stem van de lokale bevolking versterken? We onderscheiden twee groepen: de georganiseerde en de niet-georganiseerde bevolking. Een groot aantal mensen engageert zich voor een gebruikersorganisatie werkzaam binnen het mobiliteitsveld. Dit middenveld vertegenwoordigt dan de stem van deze mensen. Daarnaast zijn er diegenen die los staan van het middenveld. Zij zijn veel moeilijker te bereiken. Het zou fout zijn hen niet aan het woord te laten. Daarom willen we ons, naast het verstrekken van informatie, meer inzetten voor allerlei actieve vormen van inspraak. Dit kan bijvoorbeeld door debatten in focusgroepen die bijeengenomen een representatieve dwarsdoorsnede van de samenleving vormen. Een dergelijke vorm van inspraak is drempelverlagend ten opzichte van het klassieke openbaar onderzoek en laat eveneens toe erover te waken dat zoveel mogelijk groepen in de samenleving worden aangesproken.

4 door meer samenwerking met doelgroepen

Mobiliteit is een gegeven waarmee iedereen te maken heeft. Daarom zullen we ervoor ijveren dat duurzame mobiliteit door zoveel mogelijk mensen wordt gedragen. Het middenveld kan ons hierbij ondersteunen. In een aantal gevallen worden de belangen van specifieke groepen van weggebruikers vertegenwoordigd door gebruikersorganisaties en belangenverenigingen (Fietsersbond, Voetgangersbeweging, Bond Trein Tram en Busgebruikers, …). Naast deze zijn er nog tal van andere verenigingen die actief zijn binnen het verkeersveiligheiddomein (Responsible Young Drivers, Drive Up Safety, Ouders van verongelukte Kinderen, …). Bovendien bestaan er nog heel wat verenigingen die zich niet binnen het mobiliteitsveld bewegen, maar hiervoor wel regelmatig specifieke acties uitwerken (Gezinsbond, seniorenverenigingen,…). We willen deze organisaties betrekken in het mobiliteitsbeleid via samenwerkingsverbanden. Zij kunnen ons helpen in de uitbouw van een zo breed mogelijk draagvlak voor het mobiliteitsbeleid.

Ook bedrijven kunnen ons helpen. Er werd jarenlang te weinig aandacht besteed aan het opzetten van specifieke samenwerkingsverbanden met de bedrijven. Nochtans begeven miljoenen mensen zich dagelijks van en naar het werk. Via samenwerkingsakkoorden met bedrijven kunnen we deze werknemers bereiken. De bedrijfsvervoerscheques zijn hiervan een concreet voorbeeld. Uit een rondvraag bleek dat deze cheques meer zijn dan een instrument voor imagebuilding. Dankzij hen neemt het bedrijf maatregelen die voordien vaak op de lange baan werden geschoven. Zo kwamen er verschillende fietsprojecten tot stand, wat bijgevolg de werknemers aanspoort de auto wat meer aan de kant te laten.

5 door doelgerichte samenwerking met de andere gewesten, het federale en het Europese niveau en door meer samenhang in de bevoegdheidspaketten

Het Vlaams Gewest heeft volgens de bijzondere wet van 8 augustus 1980, art. 6 § 1, X specifieke bevoegdheden op het vlak van openbare werken, wegen en waterwegen. Deze bevoegdheden vallen onder de minister van Openbare Werken. Daarnaast is er de

bevoegdheid op het vlak van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en de taxidiensten. Dit is een verantwoordelijkheid van de minister van Mobiliteit.

De afgelopen jaren gaf het Vlaams Gewest een concrete invulling aan zijn mobiliteitsbeleid onder andere door het opstellen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, met inbegrip van het Totaalplan Fiets. Er werden ook specifieke initiatieven genomen op het vlak van verkeers- en mobiliteitseducatie, sensibilisatie, verkeershandhaving, mobiliteitsconvenantbeleid, vervoersmanagement (inclusief telematicatoepassingen en e-government) en adviesverlening naar de federale overheid toe m.b.t. de reglementering betreffende verkeer en vervoer.

Het Vlaams Gewest put op een aantal terreinen haar bevoegdheden ten volle uit, maar botst evenzeer op een aantal institutionele beperkingen om een nog daadkrachtiger mobiliteitsbeleid te voeren. In afwachting van een verregaande regionalisering van verkeersveiligheid, moeten we uiteraard rekening houden met de contouren van de bevoegdheden t.a.v. de andere bestuursniveaus. Zonder een goede afstemming met deze niveaus is het moeilijk om op het goede spoor te blijven.

België

Momenteel zit de wetgeving betreffende het verkeer en vervoer nog in belangrijke mate op het Belgisch niveau. Het Vlaams Gewest kan in de overlegprocedure en in de procedure van betrokkenheid haar stem laten horen, maar heeft zelf de beslissingsbevoegdheid niet. In het Forum voor Institutionele Hervormingen zal daarom de problematiek van de regionalisering van de verkeersveiligheid aan bod komen.

Naast de verkeersveiligheid kan de regionalisering ook andere aspecten van het mobiliteitsbeleid ten goede komen. We verwijzen hier bijvoorbeeld naar de inschrijving van motorvoertuigen. Een regionalisering geeft het Vlaams Gewest directer toegang tot een aantal statistische gegevens die nuttig en onontbeerlijk zijn om het mobiliteitsbeleid te bepalen en/of bij te sturen (cf. ongevallengegevens). In afwachting van een toekomstige regionalisering moeten een aantal bestaande problemen inzake de bevoegdheidsverdeling worden weggewerkt.

De inspraak van Vlaanderen in het spoorbeleid zou moeten worden verhoogd, onder andere door een aanwezigheid in de Raad van Bestuur van de NMBS. Spoorinvesteringen moeten op een meer objectieve basis worden bepaald en dus niet meer zozeer volgens de voor Vlaanderen nadelige 60/40 verdeelsleutel. Het Vlaams Parlement heeft terzake reeds een resolutie aangenomen. De uitvoering van het samenwerkingsakkoord met het GEN moet van dichtbij worden opgevolgd. Het is belangrijk dat er goede afspraken worden gemaakt tussen de gewesten rond het meerjarenprogramma en het jaarlijks programma.

Op 3 november 2004 maakte het Arbitragehof in haar arrest kenbaar dat de aanvullende reglementering uitdrukkelijk een bevoegdheid is van de gewesten. Dit is een belangrijk feit. Tot op heden werden het toezicht en de goedkeuring van de gemeentelijke aanvullende reglementen door de federale overheid uitgeoefend. Het arrest van het Arbitragehof heeft als zeer concreet gevolg dat het Vlaams Gewest de problematiek van de aanvullende reglementering wettelijk kan regelen. We zullen daarom concreet onderzoeken hoe we deze aanvullende reglementering kunnen invullen.

De aanleg van fietspaden loopt soms vertraging op door problemen met onteigeningen. Hoewel dit aspect niet rechtstreeks afhangt van de verkeerswetgeving, heeft dit toch een belangrijke invloed op de snelle realisatie van de noodzakelijke infrastructuurwerken (bv. vlottere onteigeningsprocedure voor voortuinen bij de aanleg van fietspaden). Ook deze problematiek moet tijdens het Forum worden aangekaart.

Europa

Europa wordt een steeds belangrijkere speler op het terrein van de verkeers- en vervoersproblematiek. We kunnen hier verwijzen naar de talrijke richtlijnen (bv. inzake technische eisen van voertuigen), specifieke verordeningen, het witboek, onderzoeksprogramma's, TEN-netwerk (Trans Europees Netwerk), … Het is van cruciaal belang dat het Vlaams Gewest deze Europese ontwikkelingen en initiatieven op de voet volgt en actief participeert aan bepaalde onderzoeksprogramma's. Europese projecten zijn immers interessante kennisbronnen. De projecten in het Europese Vijfde Kaderprogramma zijn nog niet allemaal afgerond. Meestal bieden deze projecten ook zeer interessante aanknopingspunten voor Vlaanderen. Als voorbeeld geven we het BYPAD-project.

Provincies

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 62):
In uitvoering van het bestuursakkoord met de lokale overheden zullen de engagementen op het vlak van het beheer van het provinciale wegennet worden uitgevoerd.

Ook de provincies hebben de afgelopen jaren specifieke initiatieven ontwikkeld. Ze leveren inspanningen als wegbeheerder van provinciewegen; ze verlenen subsidies voor de aanleg van fietspaden op gemeentewegen, ze werken verkeersveiligheidscampagnes uit. Daarnaast zijn er de provinciale infopunten fiets, de recreatieve fietsroutes, … Ook de Mobidesk Limburg - die ondertussen al navolging kent in de provincies Oost-Vlaanderen, Antwerpen en West-Vlaanderen - duidt op de uitdrukkelijke wil van de provincies om op het vlak van mobiliteit hun rol te vervullen. Deze desk wil op een concrete manier de automobiliteit in het woon-werkverkeer beter beheersen en de tewerkstelling en sociale integratie ondersteunen.

Vooral op het niveau van het fietsbeleid ontwikkelden de Vlaamse provincies de afgelopen jaren heel wat initiatieven. Ook in het kader van het kerntakendebat voorzien de provincies een aantal specifieke taken:

- de provincie coördineert het fietsbeleid op het niveau van de vervoersregio of delen ervan voor die beleidsdomeinen waarover een akkoord bestaat met het Vlaams Gewest met wie ze concrete afspraken maakt;
- de provincie heeft een coördinerende en ondersteunende rol bij de realisatie van het bovenlokaal fietsroutenetwerk of realiseert dit zelf. Het bovenlokaal fietsroutenetwerk wordt vastgelegd binnen het provinciaal ruimtelijk structuurplan;
- de provincie heeft het functioneel gebruik van sommige jaagpaden zoals in overleg met de beheerder.

Ook op een aantal andere terreinen liggen in het kerntakendebat een aantal ambities van de provincies vervat:

- de provincie kan via haar coördinerende rol op niveau van de vervoersregio of delen ervan bijzondere dienstverlening vragen en voor die dienstverlening komt de provincie tussen als derde betaler. De provincie kan ondersteunende maatregelen voor openbaar vervoer nemen;
- de provincie legt het ruimtelijk kader langsheen secundaire wegen vast, waar nodig met het PRUP (als instrument).[69] Het komt tot stand in overleg met de wegbeheerder en het ander bestuur
- de provincie staat eveneens in voor de coördinatie bij de uitwerking en opvolging van vervoersplannen voor bedrijvenzones, schoolgemeenschappen en grootschalige evenementen;

[69] Het PRUP is het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

- inzake educatie willen de provincies instaan voor het beheer en de exploitatie van specifieke regionale infrastructuur (bijvoorbeeld verkeers- en mobiliteitseducatieparken), voor de ondersteuning van de gemeenten en ten slotte voor de educatie naar specifieke doelgroepen (bv. motorrijders, vrachtwagenbestuurders, …).

Op het terrein van de verkeersveiligheid (educatie, trage wegen, fietsbeleid,…) werden in het desbetreffende hoofdstuk al een aantal voorstellen aangegeven die de samenwerking tussen de provincies en het Vlaams Gewest kunnen versterken. Ook op het vlak van mobiliteits-management zijn er samenwerkingsverbanden mogelijk met het Vlaams Gewest.

Gemeenten

De gemeenten zijn een cruciale schakel in het mobiliteitsbeleid. Ze hebben immers een zeer goed zicht op de lokale mobiliteitsproblematiek en zijn zo zeer goed geplaatst zijn om hierop in te spelen. Het mobiliteitsconvenant vormt op lokaal niveau het instrument bij uitstek om het lokaal mobiliteitsbeleid te sturen. Een versterkte samenwerking tussen het Vlaams Gewest, de gemeenten en de provincies zal de duurzame mobiliteit in Vlaanderen aanzienlijk bevorderen. Op het gemeentelijk niveau ligt een belangrijke uitdaging in de versterking van het mobiliteitsconvenant door het luik handhaving.

6 door kennis doelgericht te vergroten

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 60-61):
Om opvolging en monitoring mogelijk te maken, zal een reglementair kader worden uitgebouwd m.b.t. informatieverstrekking en -verspreiding tussen gewest, provincies, gemeenten en de politiediensten. De verkeersongevallenregistratie en –statistieken zullen betrouwbaarder en sneller ter beschikking worden gesteld van de betrokken administraties. Daartoe zal er samengewerkt worden met de federale en lokale politiediensten, met de ziekenhuissector en de gezondheidssector in het algemeen.

Een goede kennis van het mobiliteitssysteem is essentieel. De leefbaarheid en de verankering van de bestaande opleidingen moeten daarom worden verzekerd. In samenwerking met de minister van Onderwijs zullen we er daarom zo snel mogelijk - en ten laatste vanaf 2007 - voor zorgen dat de bachelor-master Verkeerskunde ten laste komt van het departement onderwijs. Deze opleiding wordt nu nog gefinancierd met de middelen van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Ook de opleidingen van het hoger onderwijs van het korte type te Diepenbeek en Kortrijk beantwoorden aan een reële nood en zijn complementair met andere opleidingen. Het is bijgevolg wenselijk dat deze opleidingen worden voortgezet.

Verder zullen we met de minister bevoegd voor wetenschapsbeleid nagaan hoe we het steunpunt Verkeersveiligheid bij Toenemende Mobiliteit kunnen handhaven en zo mogelijk in thematiek verbreden.

Er zal verder worden ingezet op de ontwikkeling van strategische planningsinstrumenten zoals strategische verkeersmodellen, emissie- en effectmodellen. De bestaande instrumenten zoals Arc-Mer, zullen zo nodig gemoderniseerd en gebruiksvriendelijker worden gemaakt.

Er zal ook bijzondere aandacht gaan naar de aanvulling en verbetering van de beschikbare gegevens. De prioriteit gaat daarbij uit naar gegevens m.b.t. het goederenvervoer (beladingsgraad, verschijningsvorm), internationale verkeersstromen van personen en goederen, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. We nemen ons eveneens voor om in de loop van de legislatuur een nieuw Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen uit

te voeren. Ten slotte zullen we de informatiestromen tussen de betrokken actoren optimaliseren.

Schoolbereikbaarheidsplannen kunnen vrij gemakkelijk door scholen en gemeenten worden opgesteld. Het zijn erg praktische instrumenten die jongeren doen inzien wat de veiligste weg naar school is. Bij hun overgang van basis- naar secundair onderwijs, beginnen jongeren zich zelfstandiger te verplaatsen. Een schoolbereikbaarheidsplan is een belangrijk instrument om dit verkeersveilig te kunnen ondervangen. Aangezien de schoolverzekering vraagt om de veiligste weg te nemen, is het ook juridisch een belangrijk instrument. Scholen hebben ondersteuning nodig bij de opstelling van hun schoolbereikbaarheids- en schoolvervoersplannen. In samenspraak met de minister van Onderwijs zullen we hiervoor de nodige inspanningen leveren. De VSV kan de geïnteresseerde scholen en gemeenten begeleiden bij de opstelling van hun plannen. In het kader van module 15 kunnen de geïnteresseerde scholen en gemeenten nu reeds een tussenkomst vragen.

We moeten de mogelijkheden die de informatietechnologie biedt zo snel mogelijk in het mobiliteitsbeleid kunnen integreren. Het betreft hier in de allereerste plaats multimodaal verkeersbeheer waarbij - zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer - telematica wordt ingezet op de hoofdwegen en binnen de stedelijke gebieden. Dit impliceert dat systemen worden uitgebouwd voor multimodale verkeersinformatie en verkeersregeling.

Ook op het vlak van voertuigtechnologie kunnen we zeker vooruitgang boeken. We moeten verder en meer investeren in projecten met intelligente snelheidsbegrenzers in voertuigen en de binnenlandse en buitenlandse ontwikkelingen op de voet volgen.

De invoering van “open ISA” (adviserende intelligente snelheidsaanpassing) zal worden ondersteund door de uitbouw van een dynamische databank, waarin de snelheidsreglementering op de openbare wegen in het Vlaams Gewest zal worden opgenomen. Een digitale kaart Vlaanderen uitbouwen met alle actuele snelheidsregimes op alle wegen is nodig, zowel voor de ontwikkeling van afdoende betrouwbare geluidsmodellen, de introductie van ISA en meer acurate emissieberekeningen, als om te kunnen komen tot geharmoniseerde en aan de omgeving aangepaste snelheidsregimes.

Hoofdstuk 7

VERDERE ONTWIKKELING VAN HET MOBILITEITSMANAGEMENT

1 Bewust kiezen voor duurzaam vervoer en een rationeler gebruik van de auto

Hoeveel mensen stappen puur uit automatisme in hun auto en denken daarna pas: “Ik had beter de tram genomen”? Hoeveel mensen staan aan te schuiven in een file en denken dan pas: “Met de fiets was ik sneller geweest”?

Zou het niet handig zijn als we vóór we de deur uitgaan, een persoonlijk en duurzaam reisadvies krijgen: voor punt A neem de fiets, voor punt B neem de auto tot Park & Ride C en van daaruit de bus? We zouden snel en efficiënt op onze bestemming aankomen en afwegingen als prijs, kwaliteit, milieuvriendelijkheid, verkeersveiligheid, … mee opnemen in onze keuze. We zouden bewust stilstaan bij het vervoermiddel dat we nemen.

Dat is waar mobiliteitsmanagement om draait. Mobiliteitsmanagement wil de automobilist verleiden om te kiezen voor duurzame vervoermiddelen. Het uiteindelijke doel is een vermindering van de individuele verplaatsingen per auto, een toename van de verplaatsingen met duurzame vervoerswijzen (openbaar vervoer, te voet, fiets, …) en een rationeler gebruik van de auto (carpool, autodelen, …).

2 Maatwerk en samenwerking

Als we mensen willen overtuigen anders te kiezen, moeten we rekening houden met de behoeften en de vraag van individuen en organisaties. Mobiliteitsmanagement is vraaggeoriënteerd en werkt vooral met marketingtools (informatie, communicatie, organisatie en coördinatie naar specifieke doelgroepen). Het biedt oplossingen op maat.

Tot nu toe focuste mobiliteitsmanagement zich vooral op de meest dominante verplaatsingsmotieven tijdens de congestieperiodes: woon-werk- en woon-schoolverkeer. De bedrijfsvervoersplannen zijn hier het bekendste voorbeeld van. Maar men kan de methoden van mobiliteitsmanagement veel ruimer gebruiken. Ze kunnen ook worden ingezet in een winkelgebied, een woongebied, voor doelgroepen, voor specifieke verplaatsingsmotieven, bij belangrijke evenementen of voor het vrachtvervoer.

Daarom is het ook zo belangrijk dat alle actoren hun verantwoordelijkheid opnemen. Mobiliteitsmanagement draait namelijk op een samenwerkingsverband tussen verschillende actoren: politici, overheid, adviesraden en commissies, scholen, bedrijven, diensten- en winkelcentra, recreatiezones en de individuele huishoudens. Zij stippelen een gezamenlijk beleid uit, organiseren dit en vertalen het in een concreet plan.

3 Rol van de Vlaamse overheid: ondersteuning en ontwikkeling

We zullen samen met de provincies de essentiële gesprekspartners voor de organisatie van het werkverkeer rond de tafel brengen. We zullen het beleid inzake het woon-werkverkeer dat door de vorige regering werd ingezet verder uitbouwen, samen met de sociale partners. Ook zullen we initiatieven ontwikkelen voor het schoolvervoer. Zo nodig bouwen we een ondersteunend reglementair kader uit.

Aangezien er in het mobiliteitsmanagement ook onvermijdelijk andere beleidsdomeinen, gewesten en vervoersmaatschappijen betrokken partij zijn, is er bijzondere aandacht nodig voor de coördinatie van de verschillende initiatieven op dit vlak. Dit vanuit het beleidsdomein mobiliteit.

4 De Lijn: van openbare vervoermaatschappij naar mobiliteits-manager

Uit het **Vlaams Regeerakkoord** (p. 61):
De Vlaamse Regering erkent en faciliteert het particuliere gemeenschappelijk vervoer, zoals o.m. taxi, carpooling, gemeenschappelijk bedrijfsvervoer, collectieve taxi's, …

Mobiliteitsmanagement kan het best worden gerealiseerd wanneer de manager een gevarieerd aanbod aan vervoersdiensten kan aanbieden en over de nodige instrumenten beschikt om deze (en andere) diensten te garanderen. Tot op heden ontbrak het ons grotendeels aan een dergelijke manager.

De rol van spelverdeler zien we vandaag weggelegd voor De Lijn. Zij heeft de beste papieren in handen. Zij beschikt over het ruimste aanbod aan vervoersdiensten in Vlaanderen en over deskundigheid in de inschatting van mogelijke nieuwe voorzieningen en diensten. Zij heeft vlot toegang tot diensten als autodelen, carpooling en bijzonder geregeld vervoer. Verder werkt zij reeds op verschillende plaatsen samen met de taxisector en weet zij hoe zij nieuwe vervoersdiensten kenbaar moet maken. Bovendien beschikt zij over een uitgebreid net van verkooppunten. Waar zij nog niet sterk staat, zal zij een beroep moeten doen op de inbreng van andere partners. Mogelijk kunnen er door de sector sociale economie nieuwe diensten worden ingevuld.

De potentie is er alleszins om van de openbare vervoermaatschappij een echte mobiliteitsmanager te maken. Via een stapsgewijze uitbouw, via de organisatie van het school-, werk- en evenementenvervoer zal De Lijn steeds meer ervaring opdoen en de rol van globale organisator beter invullen.

De Lijn kan zo de voortrekker worden van een globale visie op een toegankelijke en duurzame mobiliteit en de mensen sturen in de richting van duurzame vervoersmodi. We zullen nagaan of de Vlaamse Regering, binnen haar eigen budgettaire marges, De Lijn hiertoe de nodige financiële middelen ter beschikking kan stellen.

Tabel 6 geeft een overzicht van enkele mogelijke diensten en instrumenten.

5 Duurzaam kiezen in de mobiliteitssupermarkt

Elke mens moet op elk moment van de dag kiezen voor een specifiek vervoermiddel. Hij moet - en ook dat is de opdracht van de minister van Mobiliteit en De Lijn - worden verleid om duurzame mobiliteitskeuzes te maken. Want duurzame mobiliteit kan enkel lukken als de gebruiker duurzaam kiest. En daarvoor heeft de mobiliteitsmanager marketing nodig. Met marketingmiddelen kan hij de keuze van mensen beïnvloeden.

Laten we die keuze even vergelijken met een keuze in de supermarkt.

In de supermarkt moeten consumenten kiezen. Als ze een stralend witte was willen, zijn er liefst twintig verschillende producten die deze klus kunnen klaren. Maar het ene doet dit met verzachter, het andere tegen een goedkopere prijs, nog een ander doet dit milieuvriendelijk en van nog een ander krijg je twee producten voor de prijs van één. Als de manager in de

supermarkt de verkoop wil stimuleren van de meest duurzame producten, kan hij daartoe heel wat marketingmiddelen gebruiken. Hij zet die producten op ooghoogte of maakt er extra promotie voor. Hij kan er ook een ander product aan vastkoppelen. Door dit te doen, kan hij de keuze van de consument beïnvloeden.

Eigenlijk is mobiliteitsmarketing niet zoveel anders dan waspoedermarketing. Als je de mensen wil motiveren om voor de meer duurzame alternatieven te kiezen, moet je de duurzame producten aanprijzen. Als manager van de mobiliteitssupermarkt moet De Lijn ervoor zorgen dat de duurzame vervoersmiddelen méér worden gekozen. En daarvoor kan ze een beroep doen op mobiliteitsmarketing.

De Lijn kan verschillende middelen inzetten om de keuze te beïnvloeden: de prijs (goedkope abonnementen, gratis, derdebetalersysteem), het aanbod (basismobiliteit, aanbod voor bedrijven), de combinatie met andere vervoermiddelen (autodelen, TOV-biljet), de combinatie met andere producten (evenementenvervoer, aanbod tijdens wegenwerken, samenwerking met andere vervoermaatschappijen: één trein-tram-busticket), informatie op maat (mobiliteitswinkel, routeplanner), …

Als de duurzame vervoermiddelen eigentijds zijn én aangepast aan de noden van elke individu/organisatie, als hun prijs/kwaliteitsverhouding goed is en de klanten tevreden zijn, dan komen die klanten terug en kopen ze misschien wel een abonnement. Of maken ze mond-aan-mond reclame bij familie en vrienden. De slogan van de mobiliteitssupermarkt wordt dan: “Duurzame mobiliteit … u keert tevreden terug”.

De Lijn kan dus via een bewuste mobiliteitsmarketing de shoppende mens sturen in de richting van duurzame mobiliteit. Of die persoon uiteindelijk het meest duurzame koopt, beslist hij voor zichzelf. De manager kan de producten wel aanprijzen, maar ieder kiest zelf welk vervoermiddel hij neemt. In mobiliteitsmanagement rekenen we erop dat elke mens zijn verantwoordelijkheid opneemt om bewust duurzame keuzes te maken.

Tabel 6: Relatiematrix markten en vormen van dienstverlening in het mobiliteitsmanagement

Markten	*Informatie & advies*	*Sensibilisatie & educatie*	*Consulting*	*Organisatie & coördinatie*	*Vervoersgebonden producten & diensten*	*Verkoop & reservatie*
Woon-werkverkeer	•Bereikbaarheidsgids •Kaarten / plannetjes •Specifieke promotiecampagnes •Persoonlijk reisadvies	•Campagne 'Met de fiets naar het werk' •Acties voor eigen personeel	•Bedrijfsvervoerplan	•Bedrijfsvervoer •Carpool •Telewerken / thuiswerken •P&R- of K&R-parkings met shuttle	•Vergoeding naargelang het gebruikte vervoermiddel •Fietslotto •Bonus automobilisten die eigen parkeerplaats opgeven •3W+ De Lijn	•reservatie in carpool-databank
Woon-schoolverkeer		•Campagne bij start schooljaar •Mobiliteitseducatie	•Schoolvervoerplan	•Schoolpool •Fietspool •Schoolvervoer •P&R- of K&R-parkings met shuttle	•Promotieacties abonnement	
Zakelijk verkeer					•3W+ De Lijn	
Vrijetijdsverkeer				•Nachtbussen •Evenementenvervoer •Toeristisch vervoer	•TOV-ticket •Specifieke vervoerbewijzen / tarievenbeleid	
Winkelverkeer en aanverwante				•Winkelbus •Thuisbezorgdienst voor aankopen		
Alle types verkeer		•Week van vervoering •Week van zachte weggebruiker		•Leenfietsen •Autodelen •Carpool •Reguliere openbaar vervoer-aanbod	•Tarievenbeleid •gratis netabo De Lijn bij inleveren auto	•verkoop van vervoerbewijzen openbaar vervoer

SLOTWOORD

Duurzame mobiliteit en duurzame tewerkstelling gaan hand in hand. In dat opzicht kunnen mobiliteit en sociale economie elkaar diensten bewijzen. Er is heel wat terrein waarop we win-winsituaties kunnen boeken. Zo kan de sociale economie worden ingeschakeld voor initiatieven die fietsgebruik stimuleren en de bereikbaarheid, verkeersveiligheid of andere aspecten van de duurzame mobiliteit ten goede komen. De sociale economie kan op dit vlak een voortrekkersrol vervullen voor de reguliere economie.

Door haar bijzondere rol in het mobiliteitsveld, moet De Lijn een toonbeeld zijn op het vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen. De Lijn is dé mobiliteitsambassadeur van Vlaanderen. Ze moet die ambassadeursrol ook waarmaken door (of aangrijpen om) het maatschappelijk verantwoord ondernemen te promoten. De Lijn moet een rijdend reclamebord zijn, niet enkel voor mobiliteit, maar ook voor het maatschappelijk verantwoord ondernemen. En dit zowel wat betreft personeelsmanagement, milieuvriendelijkheid, sociaal engagement, …

Maatschappelijk ondernemen vereist aandacht voor het mobiliteitsvraagstuk. Werkgevers hebben een verantwoordelijkheid tegenover de samenleving en dat geldt ook op het vlak van mobiliteit. Ze moeten vormen van collectief en duurzaam vervoer aanmoedigen en inspelen op nieuwe ontwikkelingen en mobiliteitsvragen. De overheid, de sectoren en de bedrijven moeten de handen in elkaar slaan om goede, veilige, sociale en gezonde oplossingen voor het woon-werkverkeer en een mentaliteitswijziging voor een duurzaam verplaatsingsgedrag te realiseren.

Kathleen Van Brempt

Vlaams minister van Mobilitiet, Sociale Economie en Gelijke Kansen

22 november 2004

BIBLIOGRAFIE

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen (ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) (1997), Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Brussel.

Afdeling Verkeerskunde (ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) (2004), Verkeerstellingen 2003 in Vlaanderen met automatische telapparaten, Brussel.

Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) (2002), Statistieken verkeersongevallen 2001, Brussel.

Belgische Federatie van de Automobiel- en Tweewielerindustrie (FEBIAC) (januari 2000), De rol van de auto in de 21ste eeuw, Brussel.

Belgische Federatie van de Automobiel- en Tweewielerindustrie (FEBIAC) (oktober 2004), http://www.febiac.be.

Belgische Federatie van de Automobiel- en Tweewielerindustrie (FEBIAC) (november 2004), http://www.febiac.be.

Belgische Federatie van de Automobiel- en Tweewielerindustrie (FEBIAC) (november 2000), De rol van het bedrijfsvoertuig in de 21ste eeuw, Brussel.

Belgische Federatie van de Automobiel- en Tweewielerindustrie (FEBIAC) (januari 2002), Duurzame Mobiliteit in de praktijk, Brussel.

BIVV (2004), Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE. Resultaten voor België, Brussel.

Blijenberg, A. (2002), The driving forces behind transport growth and their implications for policy, in: Managing the fundamental drivers of transport demand, CEMT, december 2002.

Coppens, K., Glorieux, K., Moens, M., Vandeweyer, J. (april 2002), Vlamingen over mobiliteit in 2020. Eerste resultaten van het toekomstdebat over mobiliteit, Brussel.

Departement Leefmilieu en Infrastructuur (april 2004), Bijdrage Vlaamse administratie aan het regeerprogramma van de aantredende Vlaamse Regering. Beleidsdomein Mobiliteit, Zeehavenbeleid en Integraal Waterbeleid, Brussel.

Desmet, G. (2004), Mobiliteit. In administratie Planning en Statistiek (ministerie van de Vlaamse Gemeenschap), VRIND 2003 Vlaamse Regionale Indicatoren (hoofdstuk 20), Brussel.

Directoraat-generaal Energie en Transport (EC DG TREN) (Europese Commissie) (2001), Witboek. Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, Luxemburg: Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen.

Directoraat-generaal Energie en Transport (EC DG TREN) (Europese Commissie) (2003), Energy & Transport in Figures. Statistical Pocket Book, Luxemburg: Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen.

European Conference of Ministers of Transport (OESO) (2000), Trends in the Transport Sector 1970-1998, Parijs.

Eurostat (2002), EU Intermodal Freight Transport. Key Statistical Data 1992-1999, Luxemburg: Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen.

Eurostat (2003), Eurostat Yearbook 2003. The statistical guide to Europe. Data 1990-2001, Luxemburg: Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen.

Federale politie - Directie van de nationale gegevensbank (2003), Veiligheidsmonitor 2002. Tabellenrapport. Resultaten van de federale enquête, Brussel.

FOD Mobiliteit en Vervoer (2001), Verkeer en vervoer in België, Brussel.

FOD Mobiliteit en Vervoer (september 2003), Verkeerstellingen 2002, Brussel.

Galreis, K. (2003), The intensity of telework in 2002 in the EU, Switserland and the USA, Bonn.

Germis, J. en Vannieuwenhuyse B. (2002), Promodi resultatenrapport 2002, Antwerpen.

Goodwin, P. (2003), How easy is it to change behaviour, in Fifty years of transport policy, ECMT, Paris.

Hajnal, I. en Miermans, W. (1996), Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen, eindverslag, Provinciale Hogeschool Limburg, Departement Architectuur, Hogeschool voor Verkeerskunde Diepenbeek.

Hegemann, L. (administratie Planning en Statistiek, ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) (juli 2002), Stativaria 25: de Vlaming over “ons” milieu en “zijn” -gedrag. Resultaten van de APS-surveys 1996 en 2000, Brussel.

Hubert, J. en Toint, P. (2002), La mobilité quotidienne des Belges, Namur: Presses universitaires de Namur.

Hupkes, G. (1977) Gasgeven of afremmen. Toekomstscenario's voor ons vervoerssysteem. Deventer/Antwerpen. Kluwer 1977 (Proefschrift).

IDEA Consult (april 2001), Ruimte voor Transport. Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkelingen in Transport, distributie en logistiek in Vlaanderen, Brussel.

Kleurrijk Vlaanderen (ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) (maart 2002), Mobiliteit in 2020, Brussel.

Kuijken, E., (1999). Toestand van de natuur in Vlaanderen: cijfers voor het beleid. Instituut voor Natuurbehoud, Brussel.

Logghe, S. en Vanhove, F. (januari 2004), Het Belgische verkeer in cijfers, Leuven.

Mayeres, I., Proost, S., Vandercruyssen, D., De Nocker, L., Int Panis, L., Wouters, G. en De Borger, B. (januari 2001), De externe kosten van transport, Brussel: DWTC.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (2004) Bijdrage Vlaamse administratie aan het regeerprogramma van de aantredende Vlaamse Regering. Deel 11. Mobiliteit.

Mobiliteitscel (ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) (juni 2001), Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, Brussel.

Mobiliteitscel (ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) (oktober 2002), Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets, Brussel.

Mobiliteitsplan Vlaanderen. Beleidsaanbevelingen (2003). Principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17-10-2003. VR/2003/19.09/DOC.0925 en VR/2003/17.10/DOC.0925Bis.

Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS) (2003), Huishoudbudgetenquête 2001, Brussel.

Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS) (2003), Verkeersongevallen op de openbare weg met doden of gewonden 2001, Brussel.

Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS) (2003), Vervoer. Het goederenvervoer over de weg door Belgische voertuigen met minstens één ton laadvermogen in 2002, Brussel.

Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS) (2004), Vervoer. Binnenscheepvaart 2001, Brussel.

Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS) (2004), Vervoerstatistieken. Motorvoertuigenpark op 1 augustus 2003, Brussel.

OECD (2002), Road Travel Demand. Meeting the Challenge, Paris.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2002), Jaarverslag 2002, Hasselt.

Schafer, A. (2000) Regularities in Travel Demand: An International Perspective, Journal of Transportation and Statistics, December 2000.

Schafer, A. en Victor, D. (2000) The future mobility of the world population, Transportation Research A 34(3): 171-205.

Sleuwaegen, L., Van Dierdonck, R., Vandenbroere, I., Minne, V. en Dereuwe, G. (juni 2002), Europese distributiecentra en value added activities in Vlaanderen: economische betekenis en concurrentiepositie, Brussel.

Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen (SERV) (2003), Sociaal-Economisch Rapport Vlaanderen 2003, Brussel: Wetenschappelijke Uitgeverij Academia Press.

Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen (SERV) (2003), Vlaamse Havencommissie. Jaarverslag 2002, Brussel.

Steunpunt Verkeersveiligheid bij toenemende Mobiliteit, http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be.

Toint, P (coordinator) (2001), Enquête Nationale sur la Mobilité des Ménages, Rapport Final, DWTC project MD/13/036.

Vanhove, F. en De Ceuster, M. (september 2003), Analyse van de mobiliteit op de Belgische autosnelwegen, Leuven.

Vlaams Forum Luchtvaart (24 februari 2004), Aanbevelingen aan de Vlaamse Regering, Brussel.

Vlaams Parlement (2002). Resolutie betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan - stuk 1040 (2001-2002) - nr. 3.

Vlaams Regeerakkoord 2004-2009: Vertrouwen geven, Verantwoordelijkheid nemen.

Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (2003), MIRA-T 2003, Milieu en natuurrapport Vlaanderen, Mechelen.

Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (2004), MIRA-Achtergronddocument 2003 1.5 Verkeer & vervoer:http://www2.vmm.be op 31 maart 2004.

Vlaamse Vervoermaatschappij (2003), Jaarverslag 2003, Mechelen.

Walrave, M., Dens, E.,(2003), Tijd voor Telewerk, Kluwer.

Website administratie Planning en Statistiek (APS) (ministerie van de Vlaamse Gemeenschap): www.vlaanderen.be/aps.

Website Directoraat-generaal Energie en Transport (EC DG TREN) (Europese Commissie): http://europa.eu.int.

Website Eurostat: http://europa.eu.int.

Website International Road Traffic and Accident Database (IRTAD) (OESO): http://www.bast.de.

Website Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS): http://statbel.fgov.be.

World Business Council for Sustainable Development (2001), Mobility 2001. World mobility at the end of the twentieth century and its sustainability, Zwitserland.

Zahavi, Y. e.a. (1980) Stability of Travel Time Components over Time en Regularities in Travel Time and Money Expenditure, Transportation Research Record 750.

Zwerts, E. en Nuyts, A. (januari 2004), Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2000-2001, Brussel - Diepenbeek.