

ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN – RICHTINGGEVEND DEEL

MANAGEMENTSAMENVATTING INFORMATIEF DEEL

Naar de opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen werden in het informatieve deel diverse analyses uitgevoerd. Om de diverse beleidsmaatregelen uit het richtinggevende deel beter te kunnen kaderen, geven we beknopt overzicht van de belangrijkste elementen uit deze analyses. We vatten deze als volgt samen: “waar staan we”, “wat brengt de toekomst”, “waar willen we heen” en “wat te doen”.

Waar staan we

De *personenmobiliteit* is in de periode 2000-2010 met 14% toegenomen. In 2010 werd het totaal aantal personenkilometers geraamd op 81 miljard. De laatste tien jaar zwakte de gemiddelde jaarlijkse groei wel af van 1,4% (1990-2000) tot 1,3% (2000-2010). Het merendeel van de personenkilometers wordt afgelegd door personenauto's (aandeel van 76% in 2010). Ook hier daalde de gemiddelde jaarlijkse groei van 1,2% (1990-2000) tot 0,7% (2000-2010). Deze afvlakking van de groei is niet uniek voor Vlaanderen. Het is echter nog onduidelijk of het hier gaat over een tijdelijk fenomeen dan wel over een trendbreuk. Het aantal personenkilometers afgelegd door lichte vrachtwagens (aandeel van 4% in 2010) nam sterk toe (jaarlijks gemiddelde groei van 6,6%). Wel worden een aantal van deze lichte vrachtwagens ook als personenwagen gebruikt. Bij de collectieve systemen kende het aantal personenkilometers per trein (aandeel van 8% in 2010) en met de autobus en autocar (aandeel van 11% in 2010) een sterke groei van gemiddelde 3,6% en 3,2% per jaar. Ook het aantal personenkilometers afgelegd met motoren (aandeel van 1% in 2010) groeit nog steeds (gemiddelde jaarlijkse groei van 1,6%) maar minder sterk dan in de jaren negentig. Wanneer we op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen een schatting maken van het aantal afgelegde (brom/snor)fietskilometers en voetgangerskilometers dan bekomen we op jaarbasis 5 à 5,5 miljard bijkomende personenkilometers die te voet of met de fiets worden afgelegd.

De *goederenmobiliteit* nam in de periode 2000-2010 toe met 25%. Het totaal aantal gepresteerde tonkm wordt geraamd op 44,5 miljard tonkm. Het is vooral door de recente economische crisis dat in de periode 2000-2010 de gemiddelde jaarlijkse groei (2,2%) lager komt te liggen dan in de jaren negentig (2,4%). Het vrachtvervoer via de weg (aandeel +/- 84% in 2010) kende een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,9%. Bij de binnenvaart (aandeel 10%) bedroeg de gemiddelde jaarlijkse groei 1%. Het goederenvervoer via het spoor kent, in tegenstelling tot de andere modi, een negatieve groei (-2,5% gemiddeld per jaar). Het ondergronds transport, voornamelijk beperkt tot het vervoer per pijpleidingen en spitst zich toe op het vervoer van grote volumes vloeibare en/of gasvormige producten.

De mobiliteitsontwikkelingen (personen en goederen) samen met de efficiëntie (beladings- en bezettingsgraden) waarmee we ons verplaatsen of goederen vervoeren, resulteren op de verschillende modale netwerken in diverse verkeers- en vervoerstromen.

Het totaal aantal **voertuigkilometers** kende de laatste tien jaar een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,8%. Het totaal aantal voertuigkilometer (2010) wordt geraamd op 56,7 miljard. Het aantal voertuigkilometers afgelegd door personenauto's (aandeel 79 % in 2010) kende een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,55%. Het aantal voertuigkilometers afgelegd door vrachtwagens of trekkers (aandeel 9%) nam jaarlijks toe met 0,13%. Het aantal voertuigkilometer afgelegd met autobus en autocar (aandeel 1%) kende een veel sterkere groei (gemiddelde jaarlijkse groei van 2%). Ook bij de motoren (aandeel 1%) en bij de lichte vrachtwagens (aandeel 10%) zien we een sterke groei die gemiddelde 1,6% (motoren) en 2,9% (lichte vrachtwagens) per jaar bedroeg. Het aantal voertuigkilometer (België) afgelegd door **passagierstreinen** is licht gegroeid (gemiddelde jaarlijkse groei van 0,5%). In het totaal aantal afgelegde treinkilometers heeft het binnenlands reizigersvervoer een aandeel van 95% (2009). Vooral het aantal treinkilometers voor het binnenlands vervoer nam toe. Bij het internationaal vervoer bleef het aantal voertuigkilometers nagenoeg stabiel. Voor wat het aantal afgelegde voertuigkilometers door **goederentreinen** betreft, hebben we geen volledig beeld omdat in de officiële statistieken het aandeel van de private operatoren ontbreekt. Het aantal **vaartuigkilometers** (België) kende als gevolg van de schaalvergroting bij de schepen, maar ook een verbetering van de beladingsgraad, een gemiddelde jaarlijkse groei van 1%.

De mobiliteitsontwikkelingen en de ontwikkelingen op niveau van de verschillende netwerken zijn niet uitsluitend gelinkt aan ontwikkelingen die zich binnen Vlaanderen hebben voorgedaan. Mede door zijn geografische ligging en de aanwezigheid of nabijheid van een aantal internationale poorten kent Vlaanderen immers belangrijke aan-/afvoer- en doorvoerstromen. Zo kende in de periode 2000-2010 de maritieme trafiek in de verschillende **zeehavens** een gemiddelde jaarlijkse groei van 3%. Deze groei was beduidend hoger dan in de jaren negentig (gemiddelde jaarlijkse groei van 1,9%). De laatste jaren neemt ook de trafiek tussen de havens aan belang toe. Het passagiersvervoer echter kende een dalende trend. De laatste jaren zit vooral het cruiseverkeer terug in de lift. De **luchthavens** kenden in de periode 2001-2002 een sterke terugval van het luchtvaartverkeer (vooral in het intercontinentaal verkeer). Tal van externe ontwikkelingen (ook op mondiaal niveau) liggen aan de basis van deze terugval. Sinds 2003 neemt het personenvervoer via de lucht weer toe (gemiddelde jaarlijkse groei van 2,2%). Wel is het groeiritme minder sterk dan in de jaren negentig (gemiddeld 9,6% per jaar).

Om deze mobiliteitsontwikkelingen te faciliteren beschikt Vlaanderen over een goed uitgebouwd **transportsysteem** bestaande uit een fijnmazig netwerk van wegen, spoorwegen en bevaarbare waterwegen die tot de dichtste van Europa behoren. Door het verhogen van de intelligentie van deze netwerken vergrootten ook de mogelijkheden om de verschillende verkeersstromen te sturen. De jongste jaren hebben de verschillende overheden ook behoorlijk geïnvesteerd in de aanleg van veilige infrastructuur, ook voor fietsers en voetgangers. In de meeste woonzones is er een halte voor het openbaar vervoer op loopafstand en werd het aanbod van bus- en tramdiensten uitgebreid. Via diverse beleidsmaatregelen (maar ook allerlei ontwikkelingen op niveau van de voertuigen)

werd getracht om de kostprijs van het verkeer en het vervoer zo laag mogelijk te houden voor de gebruiker. In de verschillende knooppunten werden maatregelen genomen om de toenemende trafieken te faciliteren. Ook nam de aandacht voor een betere verknoping van de verschillende verkeers- en vervoersnetwerken toe.

Ondanks de verschillende troeven en aanzetten tot verbetering kampt het huidig transportsysteem met een aantal problemen. Als gevolg van de sterke groei van de mobiliteit (maar ook de concentratie van de verkeersstromen in de tijd) zijn de verschillende verkeers- en vervoersnetwerken op sommige momenten overbelast. Ook de onderhoudsproblemen maken dat de verschillende netwerken niet alleen aan robuustheid inboeten maar ook aan comfort of veiligheid. Ondanks de inspanningen om de verschillende netwerken fysiek beter te verknopen zijn ze nog weinig samenhangend. Vooral op niveau van de dienstverlening (informatie, reservering en betaling) en op niveau van de juridische, fiscale en parafiscale reglementering dienen nog belangrijke stappen voorwaarts te worden gezet alvorens we kunnen spreken van een samenhangend transportsysteem dat de comodaliteit ondersteunt. Het risico op een dodelijk ongeval of om ernstig gewond te geraken is sterk verminderd. Voor een aantal kwetsbare deelnemers is de geboekte vooruitgang minder groot. Door de verschillende wegbeheerders en vervoermaatschappijen werden de laatste jaren inspanningen geleverd om het transportsysteem meer toegankelijk te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Vooralsnog zijn de geleverde inspanningen ontoereikend om te kunnen spreken van een volwaardige en duurzame mobiliteit. De laatste jaren wordt bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur sterker dan vroeger rekening gehouden met het milieu en de natuur. Ook de verkeersemisies daalden als gevolg van een verbeterde milieu- en energieperformantie van de voertuigen. Toch blijven nog een aantal milieuproblemen (waaronder geluid, fijn stof, CO₂ en NO₂) om beleidsaandacht vragen.

Wat brengt de toekomst

Mobiliteit, en meer nog de vraag naar mobiliteit, is het gevolg van allerlei maatschappelijke ontwikkelingen die zich op (macro-)economisch, demografisch, socio-cultureel en ruimtelijk vlak aftekenen. Deze ontwikkelingen blijven de belangrijkste drijvende krachten achter de mobiliteitsontwikkeling. Daarnaast hebben ook energetische en technologische ontwikkelingen een impact op de mobiliteitsontwikkeling. Zij spelen ook een belangrijke rol in het verbeteren van de samenhang van het transportsysteem en het terugdringen van de negatieve effecten verbonden aan de mobiliteitsontwikkelingen.

Niet alleen externe ontwikkelingen maar ook de wijze waarop het transportsysteem wordt uitgebouwd heeft zo zijn impact. Tussen het aanbod, gerealiseerd door de verschillende modale netwerken en de vraag naar mobiliteit en transport (vanuit de externe drijvers) ontstaat immers een wisselwerking waarbij de vraag naar mobiliteit zich zal organiseren in functie van de kwaliteit van de beschikbare modale netwerken terwijl de verschillende netwerken door de bevoegde actoren (bv. de bevoegde overheden, verzelfstandigde overheidsbedrijven, private bedrijven, ...) op de vraag van de gebruikers worden afgestemd. Deze wisselwerking maakt dat het transportsysteem als een "interne drijver" voor de mobiliteitsontwikkeling kan beschouwd worden. De wijze waarop naar de toekomst toe het transportsysteem wordt uitgebouwd is afhankelijk van de beleidsbeslissingen die

op de verschillende beleids- en bestuursniveaus worden gemaakt. Verder worden, als gevolg van de liberalisering, steeds meer vervoersdiensten door private actoren aangeboden.

Verschillende toekomstverkenningen laten een verdere groei van de mobiliteit zien waarbij vooral de goederenmobiliteit sterker stijgt dan de personenmobiliteit. Belangrijke drijvers voor de personenmobiliteit zijn de bevolkingsontwikkeling maar ook het inkomen per capita (als afgeleide van de economische groei) en de kostprijsontwikkeling van de mobiliteit. In alle scenario's wordt voorsnog uitgegaan van een stijgende bevolking, een groeiende welvaart en een toenemende kostprijs van de mobiliteit als gevolg van o.a. de toenemende brandstofkosten. Voor wat de **personenmobiliteit** (uitgedrukt in personenkilometers) betreft gaan we (in de periode 2010-2040) uit van een groei die varieert tussen de 3% en de 15% afhankelijk van de aannames met betrekking tot hoger vermelde parameters.

Bij de **goederenmobiliteit** (uitgedrukt in tonkm) zien we een sterke relatie met de economische groei. Ook hier gaan we voorsnog uit van een groei van de economie. Afhankelijk van de aannames met betrekking tot de omvang van deze groei zien we een toename van de goederenmobiliteit die varieert tussen de 19% en de 74%.

De wijze waarop de mobiliteit zich verdeelt over de verschillende modi is afhankelijk van zowel de wijze waarop en de mate waarin de verschillende netwerken werden uitgebouwd als de kostprijs ervan. Bij de **personenmobiliteit** variëren, voor wat het autoverkeer betreft, de prognoses tussen de -5% (negatieve groei) en een verdere toename van de automobilititeit met 22%. De negatieve groei is het gevolg van een fors duurder wordende mobiliteit maar ook de inzet op ICT. De hogere groei doet zich voor bij een sterkere stijging van de bevolking, een toenemend inkomen per capita en een hogere brandstoffefficiëntie op niveau van de voertuigen waardoor kostprijsstijging van de mobiliteit geneutraliseerd wordt. Bij het openbaar vervoer zien we toename met minimaal 31% en maximaal 58%. De minder sterke groei van het openbaar vervoer is het gevolg van een lagere groei van de bevolking en het relatief duurder worden van het openbaar vervoer. De sterkere groei doet zich voor bij een grotere toename van de bevolking en als gevolg van het relatief goedkoper worden van het openbaar vervoer (toename van de prijs is lager dan deze van het inkomen per capita). Voor wat het fiets- en voetgangersverkeer betreft laten de verschillende scenario's een groei zien tussen de 2% en de 14%. De lagere groei is het gevolg van een lagere bevolkingstoename, een lagere groei van het wagenbezit en een grotere attractiviteit van de andere modi en het minder gebruiken van de fiets op langere afstanden. Een hogere groei doet zich voor als gevolg van een grotere bevolkingstoename en het minder attractief worden van de andere modi (o.a. door prijsmaatregelen en het gevoerde parkeerbeleid). Wel kan in de toekomst, door de opkomst van de elektrische fiets, de actieradius van de fiets vergroten of kunnen mensen meer gaan fietsen (toename van het aantal verplaatsingen). Hiermee werd in de doorrekening geen rekening gehouden.

Bij de **goederenmobiliteit** varieert de groei van het aantal tonkm over de weg tussen de 14 % en 53%. De lagere groei is het gevolg van de geringe toename van het BBP. De

hogere groei is het gevolg van een sterkere economische groei en een lagere kostprijs (o.a. als gevolg van een hogere beladingsgraad). Ook bij het goederenvervoer per spoor gaan we uit van een toename die varieert tussen de 14% en de 91%. De laagste groei bekomen we bij een lagere kostprijsontwikkeling bij de binnenvaart en een lagere economische groei. De sterkste groei bekomen we wanneer het goederenvervoer per spoor (relatief gezien) goedkoper wordt. Ook bij de binnenvaart neemt het aantal tonkilometer toe. De toename varieert tussen de 55% en de 219%. Een minder sterke groei is vooral het gevolg van een lagere economische ontwikkeling en het in verhouding duurder worden van het transport via de binnenvaart. Een hoge groei van de binnenvaart doet zich voor bij een sterkere groei van de economie en het goedkoper worden van de binnenvaart in vergelijking met de andere modi.

Waar willen we heen

Om duurzaam te zijn moet ons mobiliteitssysteem er in 2050 anders uitzien. Daarom pleit het Vlaamse mobiliteitsdecreet voor een duurzaam mobiliteitsmodel. Daarin is mobiliteit een basisbehoefte waartoe iedereen toegang heeft. Ons mobiliteitsmodel moet daarom betaalbaar en sociaal rechtvaardig zijn en mag niemand uitsluiten. Het moet ook efficiënt functioneren en veilig zijn om het economisch functioneren van onze maatschappij te ondersteunen. Het respecteert de draagkracht van onze planeet en houdt de impact op milieu en gezondheid zo klein mogelijk. Het vermindert de behoefte aan energie en beperkt het verbruik van niet-hernieuwbare energiebronnen tot het absolute minimum. Kortom: een duurzaam mobiliteitsmodel zorgt niet alleen voor meer welvaart maar ook voor meer welzijn.

De realisatie van een dergelijk duurzaam mobiliteitssysteem impliceert dat we oplossingen zoeken voor de een aantal afbreukrisico's. We vatten deze samen aan de hand van de vier pijlers voor duurzame ontwikkeling. Voor wat de **economische pijler (profit)** betreft dreigt een slechte bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten een nefaste weerslag te hebben op de economische welvaart van Vlaanderen. Het terugdringen van de verliesuren die op de verschillende netwerken worden opgelopen, is dan ook een aandachtspunt. Reistijdverliesuren zijn echter niet het enige probleem dat een bedreiging inhoudt voor de welvaartsontwikkeling. Ook de verminderde betrouwbaarheid wordt vaak als een knelpunt aangehaald. De economische schade die hierdoor opgelopen wordt gaat verder dan alleen de reistijdverliesuren. Bij een onveranderd beleid zal tegen 2050 nog ongeveer 85% van de energiebehoefte voor transport ingevuld worden door klassieke brandstoffen en biobrandstoffen. Hierdoor blijft het transportsysteem (en de economie die hierop steunt) afhankelijk van de olieproducerende landen en kwetsbaar voor ontwikkelingen op niveau van de internationale oliemarkten. Deze energieafhankelijkheid wordt door Europa als de grootste bedreiging gezien voor het transportsysteem. Gezien het belang van het transportsysteem voor het economisch functioneren en de welvaartsontwikkeling is het belangrijk dat het transportsysteem ook bestand is tegen klimaatsverandering. Diverse scenario's (2100) gaan uit van een stijging van de temperatuur in alle seizoenen en van de neerslag tijdens de winter. De zomers worden wellicht droger, maar de felle regenbuien nog intenser. Voor het zeeniveau kan de versnelde stijging zich verder doorzetten. Op langere termijn dient het transportsysteem bestand te zijn tegen deze veranderende omstandigheden.

Voor wat de **sociale pijler (people)** betreft, staat het mobiliteitsbeleid voor de uitdaging om de positieve effecten van de mobiliteit te blijven verzekeren niet alleen voor een steeds groter en diverser wordende samenleving maar ook met veel minder negatieve effecten naar zowel de mens als het milieu en de natuur. De vereiste van billijkheid impliceert dat de deelname aan het maatschappelijk leven een basisrecht is voor iedereen. Door de veroudering van de bevolking (en toename van het aantal zorgbehoevenden) verwachten we dat vooral de vraag naar toegankelijke en aangepaste vervoersdiensten verder zal toenemen. Willen we het sociaal isolement van deze groepen voorkomen of hen de toegang tot diverse diensten (waaronder de gezondheidszorg) niet ontzeggen dan zullen we effectieve oplossingen moeten zoeken om de verplaatsingsmogelijkheden van deze kwetsbare groepen in de samenleving te verbeteren ook al resulteert dit in een bijkomende mobiliteitsgroei. De verkeersveiligheid is de laatste jaren sterk verbeterd. Ook naar de toekomst toe verwachten we dat deze daling zich zal verder zetten. Om op termijn tot een slachtoffervrij transportsysteem te komen zijn bijkomende inspanningen nodig die leiden tot een sterk verminderd veiligheidsrisico. We verwachten dat technologische ontwikkelingen hiertoe kunnen bijdragen. Toch blijft de mens een belangrijke factor waarop dient ingespeeld te worden om het transportsysteem veiliger te maken. De impact van verkeer op de gezondheid werd de laatste jaren verder beperkt. Vanuit het oogpunt van gezondheid bekeken zijn vooral de emissies met betrekking tot geluid, NO_x en fijn stof belangrijk. In de toekomst verwachten we als gevolg van verdere technologische veranderingen op niveau van zowel de voertuigen als de brandstoffen een verdere daling van deze emissies. Om de verkeersemisies en de geluidshinder terug te brengen tot een niveau waarop ze geen schade meer aanbrengen aan de gezondheid zijn echter een aantal doorbraken nodig om vlak van alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen.

Om duurzaam te zijn zal het toekomstig transportsysteem milieu-/natuurvriendelijker en energie-efficiënter moeten zijn dan het vandaag is. Voor wat de afbreukrisico's betreft ten aanzien van de **ecologische pijler (planet)** blijven de emissies van de broeikasgassen een aandachtspunt. Zeker om de doelstellingen uit het Witboek voor 2050 (koolstofarm transportsysteem) te halen is een sterke CO₂-reductie nodig. Ook deze doelen zijn enkel haalbaar bij het gebruik van alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen. Voor wat de overige verkeersemisies betreft verwachten we dat deze als gevolg van het verder aanscherpen van de Europese normen zullen dalen. Om tot lagere emissievoertuigen te komen moeten we verder kijken dan de traditionele voertuigen. Hiervoor zijn dan ook belangrijke inspanningen nodig op vlak van technologie. Om het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en materialen te beperken zijn belangrijke maatschappelijke veranderingen (zoals het verder sluiten van kringlopen van materialen) en doorbraken (vooral op vlak van hernieuwbare energie) nodig. Maar ook onze ruimte is schaars en eindig. Daarom moeten we er zorgvuldig mee omspringen en het ruimtegebruik zoveel als mogelijk beperken, hergebruiken of omkeerbaar maken.

Van de **vierde (de institutionele) pijler** van duurzame ontwikkeling wordt aangenomen dat het dynamisme ervan de vooruitgang in de drie andere pijlers kan versterken of de inertie ervan de vooruitgang juist zou kunnen blokkeren. De realisatie van een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit vergt immers een veranderingsproces waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van technologische

ontwikkeling en institutionele en sociale veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften. Hiervoor zijn veranderingen nodig op ieder institutioneel niveau, van het meest wereldomvattende tot het meest lokale. Hierbij is het ook belangrijk om technologische lock-in en institutioneel "hokjesdenken" te overwinnen. De regeringen en de gehele vervoerssector moeten, aldus de Europese Commissie, van hun conventionele denkpatronen afstappen. Vooral nieuwe ideeën, baanbrekende strategieën en ondernemerschap zijn nodig om op de nieuwe situatie in te spelen.

Wat te doen

De verschillende doorrekeningen (zie hoger) wijzen voor 2040 op een verdere toename van zowel de personen- als de goederenmobiliteit met als gevolg een toenemende druk op de verschillende verkeers- en vervoersnetwerken. Hiermee neemt niet alleen de vraag naar zogenaamde "dedicated" netwerken toe (met als resultaat een bijkomend ruimtebeslag) maar wordt ook het effect van infrastructurele en technologische maatregelen (geheel of gedeeltelijk) uitgehold. Vandaar dat de eerste beleidsuitdaging bestaat uit het **beheersen van de mobiliteitsvraag**.

Tal van effecten op vlak van veiligheid, leefbaarheid, milieu en bereikbaarheid hangen samen met de wijze waarop we ons verplaatsen of goederen worden vervoerd. In het beheersen van deze negatieve effecten spelen vooral maatregelen die ingrijpen op het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers (over de weg) een belangrijke rol. De tweede beleidsuitdaging heeft dan ook betrekking op het **aansturen van het gebruik van het transportsysteem**.

Bij ongewijzigd beleid zal de toekomstige mobiliteitsgroei zich echter voltrekken tegen de achtergrond van een transportnetwerk en een vervoersaanbod dat nu al kampt met problemen van congestie, een onderhoudsachterstand en een dienstverlening die onder druk staat. Maar ook veranderende levensstijlen stellen voortdurend andere (en vaak hogere) eisen aan functioneren van het transportsysteem en de bijhorende serviceniveaus. Bovendien veranderen ook de gebruikers (bijvoorbeeld veroudering van de bevolking). Verder moet het transportsysteem van de toekomst op vele vlakken beantwoorden aan strenger wordende eisen op het gebied van leefbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, klimaatbestendigheid en milieu. Dit maakt dat het **transportsysteem** van een **hogere kwaliteit** zal moeten zijn.

Om op termijn tot een drastische vermindering van de emissies en een verhoogde energie-efficiëntie te komen, dienen **alternatieve** en minder milieubelastende **brandstoffen** en **energie-efficiënte voer- en vaartuigen gestimuleerd** te worden. Ervoor zorgen dat deze voer- en vaartuigen op de markt beschikbaar komen, is een taak voor het Europese niveau. Wel kunnen we de doorbraak van nieuwe technologieën en innovaties ondersteunen.

De snelheid waarmee en de mate waarin we het transportsysteem kunnen verduurzamen is afhankelijk van de mate waarmee de nieuwe technologieën op de markt worden gebracht (tegen een redelijke kostprijs), de publieke aanvaarding ervan maar ook de mate

waarin we het beleid op de verschillende bestuursniveaus en over de verschillende beleidsniveaus kunnen aligneren en financieren. Vandaar dat het *verhogen* van de *beleidseffectiviteit* als een laatste uitdaging kan worden beschouwd.

RESULTATEN PARTICIPATIETRAJECT

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dient, conform het Mobiliteitsdecreet tot stand te komen via een participatietraject. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 september 2011 geeft vorm aan dit participatietraject dat zowel een publieksbevraging inhoudt als een betrokkenheid van het middenveld (via o.a. de verschillende Strategische Adviesraden) en het Vlaamse Parlement. We gaan beknopt in op de resultaten van dit participatietraject die relevant zijn voor het richtinggevend deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen²⁸⁰.

Publieksbevraging

Conform de bepalingen van het Mobiliteitsdecreet stelde de Gewestelijke Planningscommissie (voorafgaand aan de voorlopige vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen door de Vlaamse Regering) een niet-technische samenvatting op met een tussentijds overzicht van de belangrijkste mobiliteitsproblemen, de aanpak ervan en de mogelijke alternatieven. Dit document werd ter kennis gebracht van de bevolking en, in overeenstemming met de bepalingen van het uitvoeringsbesluit met betrekking tot het participatietraject, onderworpen aan een publieke consultatie. We gaan hier kort in op de belangrijkste resultaten uit deze bevraging.

Veiligheid en maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren staan voorop bij de Vlamingen die de mobiliteitsenquête hebben ingevuld. Van de verschillende kwaliteitskenmerken vinden de Vlamingen de volgende top 3 het belangrijkste als ze zich verplaatsen:

- 24,4% vindt verkeersveiligheid bij verplaatsingen een absolute topprioriteit;
- Op de tweede plaats staat snelheid met 17,6%;
- Op de derde plaats staat "op om het even welk ogenblik kunnen vertrekken" met 12,1%.

Wat we belangrijk vinden verschilt wel naargelang het vervoermiddel waarmee wij ons het meeste verplaatsen. Zo vindt 37,3% van de frequente fietsers verkeersveiligheid bij verplaatsingen het meest belangrijke criterium, terwijl slechts 18,3% van de frequente autobestuurders en 20,1% van de frequente openbaar vervoergebruikers hierover zo denken. Frequentie autobestuurders echter vinden vooral snelheid (24,3%) belangrijkste, dit in tegenstelling tot de frequente fietsers (9,0%) en frequente openbaar vervoergebruikers (15,4%). Frequentie openbaar vervoergebruikers hechten veel belang aan veiligheid maar ook aan snelheid en betrouwbaarheid. Enkel diegenen die minstens elke week de fiets en het openbaar vervoer combineren halen het belang aan om zich op een milieuvriendelijke manier te kunnen verplaatsen.

²⁸⁰ Voor wat de adviezen betreft die relevant zijn voor het informatieve deel verwijzen we naar de desbetreffende teksten (zie informatieve deel).

Het Mobiliteitsdecreet legt de vijf strategische doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid vast: zijnde bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en de beperking van de hinder voor milieu en natuur.

Tot de top 3 van de meest belangrijke effecten die op niveau van de strategische doelstellingen dienen nagestreefd te worden behoren:

- Het betaalbaar houden van verplaatsingen relevant voor zowel de bereikbaarheids- als de toegankelijkheidsdoelstelling en door 22,8% van de respondenten aangegeven als meest belangrijke doelstelling;
- Het verminderen van het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer (voor 18,4% de meest belangrijke doelstelling);
- Ervoor zorgen dat belangrijke plaatsen bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de fiets (voor 17% de meest belangrijke doelstelling en voor fietsers zelfs een topprioriteit).

Ook hier zien we tussen de verschillende gebruikersgroepen verschillen. Voor frequente autogebruikers primeert "de aanpak van de files op de weg" terwijl openbaar vervoergebruikers en fietsers het meest belang hechten aan "de bereikbaarheid van de belangrijke plaatsen met het openbaar vervoer en de fiets".

Voor een aantal groepen in onze samenleving is het zich verplaatsen geen evidentie. Daarom werd ook ingegaan op de problemen waarmee deze groepen kampen wanneer ze van de ene naar de andere plek moeten.

De top 3 voor mensen met een verminderde mobiliteit is:

- zich veilig kunnen verplaatsen;
- zonder hulp van derden;
- zich snel kunnen verplaatsen.

Het valt op dat deze groep meer belang hecht aan de verbetering van het wachtcomfort en het zorgen voor meer openbaar vervoer overdag als maatregel om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Voor een aantal mobiliteitsproblemen werd dieper ingegaan op de verschillende mogelijke oplossingen. Die resultaten leverden een goed beeld op voor het draagvlak dat er bestaat voor een aantal mogelijke oplossingen.

Over welke maatregelen het meest aangewezen zijn om het *fileprobleem* op te lossen, verschillen de respondenten duidelijk van mening. Vier vijfde van de respondenten vindt dat de overheid het fileprobleem moet aanpakken door de fiets en het stappen te stimuleren. Drie kwart gaat akkoord met het stimuleren van het openbaar vervoer als maatregel.

Tot de 4 populairste maatregelen behoren eveneens:

- Correcte info verspreiden zodat men zijn route, vertrektijd en vervoermiddel kan aanpassen aan de verkeerssituatie;

- Carpooling;
- Flexibeler omgaan met de tijd, zodat het verkeer meer over de tijd gespreid wordt;
- Nieuwe technologieën om verplaatsingen uit te sparen of om verkeersstromen vlotter te laten verlopen.

Deze maatregelen kennen echter ook tegenstanders: meer dan 10% van de respondenten is het met de laatste twee maatregelen niet eens. De weerstand is nog groter voor de volgende maatregelen:

- 46,6% is niet akkoord om het auto- en het vrachtverkeer tijdens de spits duurder te maken. Bij de automobilisten loopt dit op tot 57,4%.
- 35,8% is tegen het vergroten van de capaciteit van de wegen door bijkomende rijstroken of nieuwe wegen.
- 23% is geen voorstander van het aanmoedigen om dichterbij het werk te gaan wonen.

Om het probleem van de *verkeersonveiligheid* aan te pakken genieten volgende oplossingen het grootste draagvlak:

- 88,3% van de respondenten vindt dat het accent moet liggen op het veiliger inrichten van de wegen zodat de kans op dodelijke en zwaargewonde slachtoffers verkleint.
- 72% gaat akkoord om meer inspanningen te leveren om mensen bewuster te maken van het belang van een veilig gedrag (sensibilisatie).
- 72% vindt ook dat het gebruik van het openbaar vervoer moet gestimuleerd worden.
- 70% staat achter de oplossing om verkeerssoorten zoals auto's, vrachtwagens openbaar vervoer, fietsers en voetgangers van elkaar te scheiden.

Hoewel alle 10 voorgestelde maatregelen steeds gedragen worden door een meerderheid, zijn er ook duidelijke tegenstanders. Vooral maatregelen die ingrijpen op de persoonlijke vrijheid zijn niet populair bij een deel van de respondenten. Dit is onder meer voor:

- 29,6% gaat niet akkoord om hogere boetes uit te schrijven.
- 20,5% kan zich niet vinden om via technologie in te grijpen in de rijstijl, bv. via automatische snelheidsbegrenzers.
- 16% vindt niet dat er meer controles moeten gebeuren zodat de pakkans wordt vergroot bij overtredingen.

Het stimuleren van het fietsen en te voet gaan en het gebruik van het openbaar vervoer worden niet alleen als meest populaire maatregelen aangehaald om het fileprobleem op te lossen, maar worden ook als oplossing gezien om de *hinder* voor *mens*, *milieu* en *natuur* te beperken. Respectievelijk 90% en 78% van de deelnemers gaan hiermee akkoord. Bovenaan de lijst om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren staat het stipter maken van het openbaar vervoer gevolgd door het verbeteren van de aansluitingen tussen trein/bus/tram. Tevens worden de zorg voor voldoende zitplaatsen en voor haltes die goed bereikbaar zijn te voet, gezien als belangrijke maatregelen. Tot de prioritaire maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren behoren het in goede staat houden van de fietspaden (absolute top), het investeren in veiligere fietspaden en het aanbieden van beveiligde

fietsenstallingen in steden, aan stations en bushaltes. Daarnaast vindt 80% het goedkoper maken van milieuvriendelijke voertuigen een goede maatregel.

Een aantal maatregelen kent zelfs meer tegenstanders dan voorstanders:

- 55% is tegen (tegenover 26% voor) een snelheidsbeperking van 100 km per uur voor auto's op snelwegen;
- 43% is tegen (tegenover 29% voor) het alleen toelaten van milieuvriendelijke voertuigen in het stadscentrum;
- 36% is tegen (tegenover 33% voor) het beperken van het aantal voertuigen op de weg.

Enquête goederenvervoer

In de publieksbevraging werd het accent vooral gelegd op het personenvervoer. Voor wat het goederenvervoer betreft werd geopteerd om geen aparte bevraging te organiseren maar gebruik te maken van een enquête die in de maanden april, mei en juni 2011 werd georganiseerd door het Steunpunt Goederenstromen en dit in nauwe samenwerking met OTM, Voka, Unizo, Comeos, Essenscia Vlaanderen en de leden van Werkgroep 1 van Flanders Land Logistics. We geven ook hier beknopt de belangrijkste aanbevelingen weer die relevant zijn voor de uitwerking van het richtinggevend deel.

Uit de resultaten van zowel de bevraging van 2008 als deze van 2011 blijkt dat de niet-weg of alternatieve transportmodi ver van de klant staan en nog altijd niet voldoende gekend zijn. In combinatie met de meerkosten, verbonden aan het gebruik van deze modi, en hun beperkte flexibiliteit leidt dit er toe dat vele transportgebruikers voor het wegvervoer blijven kiezen. Hier ligt duidelijk een rol voor de operatoren zelf, maar ook voor de overheid. Uit de antwoorden blijkt dat bedrijven die overwegen over te schakelen van transportmodi ook gericht advies verwachten, bijvoorbeeld over wanneer de alternatieve modi wel en niet kunnen concurreren qua prijs, dienst enz. Het merendeel van de bedrijven die open staan voor alternatieve modi verwachten overheidssteun in deze transitie, in de eerste plaats in de zin van advies, niet noodzakelijk financieel. In deze steunverlening ligt mogelijk een belangrijke taak voor sectororganisaties zelf, maar ook voor de overheid daar waar de sectoren zelf niet bij machte zijn dergelijke informatie te verstrekken. Het geven van de juiste prikkels kan het best door een overheid worden gecoördineerd en maatschappelijk afgewogen.

Ook het balanceren van goederenstromen blijkt een knelpunt te zijn. De bedrijven beschikken zelf over een te beperkte kennis om hiervoor structurele oplossingen te vinden. Samenwerkingen kunnen positieve resultaten opleveren in de zin van zowel verhoogde beladingsgraden als gedaalde kosten. Een knelpunt blijft wel het verdelen van risico en opbrengsten. Verder is het belangrijk om vertrouwen en transparantie te creëren tussen de partners. Onafhankelijke ladingbeurzen kunnen ook gebruikt worden om beladingsgraden op te krikken of om goederenstromen te balanceren, maar zijn niet dé oplossing. Ze worden eerder als een ad hoc oplossing gezien. De overheid zou hierbij een adviserende rol kunnen opnemen door o.a. aan bedrijven "best practices" aan te reiken of een soort

standaard-overeenkomst te helpen ontwikkelen die de rechten en plichten van elk van de partijen op uniforme wijze vastlegt.

Het oprichten van bijkomende intermodale transferia op relatief korte afstand van de haven lijkt aangewezen, gegeven het feit dat de overslag plaats vindt op een beperkte afstand van de haven. Dit dient wel zodanig te gebeuren dat er grote volumes worden overgeslagen zodat de extra overslagkost die ontstaat, gecompenseerd wordt.

Als beperkingen door regelgeving worden vooral de venstertijden, gewichtsbependingen en de regelgeving op het gebied van de rij- en rusttijden vermeld. Milieuzones worden amper gezien als hinderend. Vermoedelijk doordat deze maatregelen in Vlaanderen weinig worden toegepast. Milieuzones worden dan ook als beperkt positief bevonden op voorwaarde dat ze eenvormig en transparant ingevoerd zouden worden. De handhaving van de milieuzones zou het grote probleem kunnen geven. Verder vergt de invoering van milieuzones ook een coördinatie tussen de gemeentes om tegengestelde regelgeving te vermijden.

Een laatste aanbeveling heeft betrekking op de rol van de overheid om verladers te sensibiliseren. Dit gebeurt best via hun respectieve sectororganisaties. Eventueel kan dit gepaard gaan met het geven van bepaalde prikkels die zowel positief als stimulerend, en zowel negatief als sanctionerend kunnen zijn.

Adviezen middenveld en strategische adviesraden

Naast de publieksbevraging werden een 7-tal organisaties om advies gevraagd. We overlopen hier de aanbevelingen van deze instanties naar het richtinggevend deel toe. We baseren ons hiervoor in hoofdzaak (maar niet uitsluitend) op de reacties die door deze instanties werden gegeven op de missie en visienota.

Adviezen MORA

Voor wat de Mobiliteitsraad Vlaanderen betreft baseren we ons op de adviezen die werden uitgebracht op 25 maart 2011 (overzicht adviezen MORA), 25 mei 2012 (met betrekking tot de missie en visietekst) en de adviezen (24 april en 24 oktober 2012) die werden uitgebracht naar aanleiding van de opmaak van het Vlaams Mitigatieplan.

In zijn **advies van 25 maart 2011** ten behoeve van de opmaak van het richtinggevend deel werd door de MORA een overzicht opgemaakt van de reeds eerder geformuleerde MORA adviezen. In deze nota stelt de MORA dat het mobiliteitsbeleid een integrale benadering moet ontwikkelen met het oog op een hiërarchisch systeem van knooppunten waarbij de verschillende aangesloten vervoersmodi niet afzonderlijk maar als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem worden beschouwd. De Raad wijst er hierbij op dat deze comodaliteit in het Pact 2020 als één van de basisprincipes is opgenomen om een performant verkeers- en vervoerssysteem te verwezenlijken en vraagt om het mobiliteitsbeleid te ontwikkelen volgens het principe van comodaliteit ondersteund door een modal shift.

Bij het uitwerken van de beleidsmaatregelen dient rekening gehouden te worden met dit principe van comoditeit. Naast een eerlijke prijssetting, een performant infrastructuurbeleid voor alle modi en een gericht locatiebeleid zijn voor het goederenvervoer ook onderstaande maatregelen van belang:

- Promotie van de alternatieve modi om de gebruikers in staat te stellen de meest geschikte modus te kiezen voor hun transport.
- Het wegwerken van modusinterne knelpunten. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om hiervoor een flankerend beleid uit te werken.

Ook in het personenvervoer moeten de verschillende vervoersmodi op de meest duurzame wijze in één vervoerssysteem worden ingeschakeld. Het ontbreken van een kwalitatief voor- en natransport blijkt vaak het cruciaal argument te zijn om collectief vervoer niet als volwaardig alternatief voor de auto te zien. Verder stelt de MORA dat het huidige wegennet onvoldoende is gestructureerd waardoor lokaal en bovenlokaal verkeer verweven zit. Het wegennet laat ook onvoldoende scheiding toe van een verschillend type functies (verbinden, verzamelen, toegang geven).

Verder dringt de MORA aan om:

- te investeren in fietsbeleid voor verplaatsingen op korte afstanden en als voor- en natransport (aansluiten op andere modi);
- de verdere realisatie van een vraaggericht aanbod collectief vervoer;
- het optimaal benutten van capaciteit van trein, tram en bus in functie van de vervoerstromen in woon-werkverkeer;
- het ontwikkelen van hoogwaardig voor- en natransport per fiets, taxi, bedrijfsvervoer, deelauto's etc.
- het verder multimodaal ontwikkelen van de stationsomgevingen op een kwalitatieve manier en hierbij oog te hebben voor alle modi in het voor- en natransport;
- het verder promoten van carpoolen;
- het voldoende uitwerken van het parkeerbeleid, ook in woon-werksituatie;
- doorstromingsmaatregelen voor iedere modus (groene golf, busbanen, dynamische snelheidsregimes, toeritdosing).

Specifiek naar het *infrastructuurbeleid* toe vraagt de MORA om een beter en sneller beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen voor mobiliteit en openbare werken zodat de geplande infrastructuur en infrastructurele ingrepen ook effectief gerealiseerd worden als de maatschappelijke baten groter zijn dan de kosten. Dit vraagt een modern beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen voor alle modi met een kortere doorlooptijd van infrastructuurprojecten.

De MORA vraagt het verkeersnetwerk integraal te benaderen met afstemming tussen hoofd- en onderliggend wegennet én met andere vervoersmodi. De MORA pleit ook voor de inzet van dynamisch verkeersmanagement met het oog op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit vereist een netwerkaanpak met aandacht voor zowel doorstroming op het hoofdwegennetwerk als doorstromingsmanagement op het onderliggend wegennetwerk.

Met betrekking tot de *bereikbaarheid van de economische poorten* vraagt de MORA deze te verzekeren voor alle modi conform de Pact 2020 doelstellingen. Deze bereikbaarheid dient te worden verzekerd door beleidsmatig in te zetten op comodaliteit hierin ondersteund door een gericht locatiebeleid. De poorten bereikbaar houden vraagt, aldus de MORA, wel om een prioritering van projecten over de modi met een link naar de poorten. Zo vindt de MORA dat bij de projecten voor de binnenvaart de link met de havens aan bod moet komen waardoor de nadruk bij o.a. het uitbreiden van bedieningstijden en de afstandsbediening van kunstwerken komt te liggen op de belangrijkste goederenvervoersassen. De MORA vraagt de laatste twee vermelde projecten te evalueren en enkel verder uit te breiden na een positieve evaluatie.

Verder vindt de MORA het raadzaam om een algemene Vlaamse visie over de uitbouw van multimodale overslagcentra en extended gateways te ontwikkelen vooraleer deze eventueel (ruimtelijk) te verankeren. Bij de uitbouw van een netwerk van hinterlandterminals dient de verbinding met de havens zo sterk mogelijk te zijn. Daarnaast zijn samenwerking en afstemming tussen terminals en de link met het kaaimurenprogramma van de waterwegbeheerders, aandachtspunten voor de MORA.

Met betrekking tot het *prijsbeleid* stelt de MORA dat voor het invoeren van kilometerheffing voor personenwagens momenteel geen draagvlak bestaat binnen de Raad. Omdat (volgens de MORA) het huidige systeem van rekeningrijden voor vrachtwagens nauwelijks sturend werkt naar de mobiliteitsontwikkeling toe, vraagt de MORA om voor het bestrijden van de congestie en het verhogen van de doorstroming op het hoofdwegennet andere maatregelen te formuleren. Deze maatregelen dienen wel te kaderen in de algemene beleidsvisie over mobiliteit en over alle modi (goederen- en personenvervoer) en alle verkeersnetwerken heen. De MORA-leden voorzien wel dat er op termijn mogelijkheden zijn om het instrument kilometerheffing mee in te zetten in het mobiliteitsbeleid, passend in een verdere responsabilisering van het gebruik van alle vervoersmodi. Belangrijk hiervoor is wel dat dit instrument past binnen een globaal kader gericht op het verduurzamen van de mobiliteit.

Het verduurzamen van het *woon-werkverkeer* moet prioriteit krijgen binnen het mobiliteitsbeleid. Het behalen van de Pact 2020 doelstelling (40% duurzame modi in het woon-werkverkeer) dient hierbij voorop te staan. De MORA vraagt een geïntegreerde strategie om deze doelstelling te behalen waarbij zowel push & pull maatregelen, een doordacht capaciteitsbeleid over de verschillende modi heen, mobiliteitsmanagement als mobiliteitsbeheersing een rol spelen.

Om de Pact 2020 doelstellingen op het gebied van *verkeersveiligheid* te halen, wijst de MORA op de noodzaak om de efficiëntie en effectiviteit van het beleid te verhogen. Hiervoor is een permanente opvolging en bijsturing van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen noodzakelijk en dit op basis van een goed monitoringsysteem. De MORA vraagt ook extra aandacht voor een beleid gericht op risicogroepen en -factoren en betere afstemming tussen actoren.

In zijn advies over de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling vraagt de MORA dat de uitdagingen betreffende *elektrische mobiliteit* worden aangegrepen om de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem in te kunnen zetten. Hierbij mag niet enkel aandacht gaan naar de voertuigen en de oplaadinfrastructuur. Een veel ruimere aanpak van systeeminnovatie waarbij ook nieuwe mobiliteitsconcepten, samenwerkingsverbanden ... worden verkend is hierbij nodig.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet, aldus de MORA, ook een *maatschappelijke visie* op duurzame mobiliteit formuleren en daarbij de beleidsmatige keuzes (hefbomen) aanduiden om deze transitie te verwezenlijken. Het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen mag hierbij best *ambitieuw* zijn, maar ook *realistisch*. De beleidskeuzes om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken moeten overeenstemmen met de voorhanden zijnde middelen, instrumenten en budgetten. De MORA vraagt de Gewestelijke Planningscommissie om het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen *niet* op te vatten als het *allesomvattende* plan voor alles wat met mobiliteitsbeleid in Vlaanderen te maken heeft. Het plan moet weliswaar vertrekken van een grondige maatschappelijke analyse en van daaruit een duurzame mobiliteitsvisie opstellen. Het actiegerichte luik van het richtinggevend gedeelte moet selectief aangeven welke strategische maatregelen moeten uitgevoerd worden. Dit betekent dat het vanuit de beperkingen die men heeft wat betreft timing, budget, middelen en instrumenten een keuze zal moeten formuleren van een beperkte set van strategische maatregelen.

De krachtlijnen van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen zullen niet alleen afgestemd moeten worden met alle agentschappen en departementen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, maar ook met andere betrokken beleidsdomeinen. Verder is ook afstemming vereist met het Europese niveau, het federale niveau, de buurregio's en -gewesten, provinciale en gemeentelijke beleidsprocessen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet dan ook in belangrijke mate aandacht schenken aan de beleidsprocessen om de maatschappelijke doelstellingen en projecten ook werkelijk te kunnen realiseren.

De MORA pleit er tot slot voor om beleidsdoelstellingen SMART te formuleren. Dit moet toelaten om via een monitoringsysteem de specifieke beleidsdoelstellingen en maatregelen op te volgen, te evalueren en eventueel bij te sturen.

In zijn **advies van 25 mei 2012** met betrekking tot de missie en de visietekst vindt de MORA het positief dat de voorgelegde missie voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen vertrekt vanuit de principes uit het Mobiliteitsdecreet en oog heeft voor de globale maatschappelijke uitdagingen, maar is wel van oordeel dat de kernbegrippen en uitgangspunten uit de missie geen consequente doorvertaling krijgen in de visie. Deze visie is te zeer gericht op het werkdomein van de Vlaamse overheid waardoor een aantal uitdagingen van strategisch belang onderbelicht zijn.

De MORA vindt de voorgelegde tekst geen wervend verhaal voor een maatschappelijke dynamiek en verandering. Het document is te omvattend, legt te weinig focus en bestaat uit een mix van strategische keuzes, operationele aspecten, concrete maatregelen en kritische succesfactoren. De MORA pleit ervoor om de visietekst te herschrijven om

duidelijker en op een meer systematische manier aan te geven hoe Vlaanderen vanuit de huidige situatie stapsgewijs tot de gewenste visie zal komen.

De MORA stelt voor om de visie op te bouwen vanuit volgende maatschappelijke doelstellingen:

- verminderen van de transportintensiteit door maatschappelijke en ruimtelijke organisatie;
- het beheersen van de volumeontwikkeling;
- een duurzame modale verdeling door de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden
- de vervoersefficiëntie verhogen;
- de verkeersveiligheid verhogen;
- het internaliseren van externe kosten;
- een gegarandeerd minimaal vervoersaanbod (inclusie).

De MORA vraagt de Vlaamse Regering om prioriteiten aan te brengen in functie van deze te bereiken doelstellingen en om de visietekst zuiver te houden op wat essentieel toebehoort tot de visie. Verder wijst zij op de samenhang en de wisselwerking met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Specifiek naar het beperken van de broeikasgassen toe, is de MORA van oordeel (zie **advies 24 april 2012**) dat het klimaatbeleid op het gebied van transport moet inzetten op volgende doelstellingen:

- Verhogen van de efficiëntie van het voertuigenpark
- Verkeersgroei beheersen
- Infrastructuur optimaliseren
- Comodaliteit in het goederenvervoer en een modal shift in het personenvervoer

Verder stelt de MORA vast dat er nauwelijks individuele maatregelen zijn met een groot reductiepotentieel en met een breed draagvlak. Slechts door in te zetten op een groot aantal maatregelen kunnen de emissies van de transportsector drastisch gereduceerd worden. Het verminderen van de CO₂-uitstoot moet als strategische hoofdlijn opgenomen worden in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De MORA vraagt de Vlaamse Regering ook maximaal te zoeken naar synergiën met het Europese en het federale beleid.

In zijn **advies van 24 oktober 2012** focust de Raad vooral op de kansrijke maatregelen. De MORA vindt dat op het vlak van de beheersing van het aantal voertuigkilometers over de weg snel vooruitgang moet worden geboekt. Momenteel zijn er weinig instrumenten die voldoende sturend werken op de vraag naar personenvervoer. In zijn advies van 30 maart 2012 over telewerken vond de MORA draagvlak voor de visie dat het instrument van telewerken bijdraagt tot duurzamere mobiliteit. Op het vlak van woon-werkverkeer was er binnen de Raad draagvlak voor het Pendelfonds (mits verhoging van de effectieve werking ervan). Verder is er een consensus over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens (geconcretiseerd in de adviezen van 30 maart 2009 en 24 september 2010).

De MORA dringt aan om eerst en vooral een actieve rol op te nemen bij het tot stand komen van Europese wetgeving (bijvoorbeeld het versneld vastleggen van de 95 g

CO₂/km-norm tegen 2020 voor personenvervoer en de 147 g CO₂/km-norm voor bestelwagens, en de aanpassing van de NEDC-testcyclus).

De MORA erkent ook het potentieel van intelligente snelheidsaanpassing via een goed uitgebouwd netwerk van dynamisch verkeersmanagement (DVM). Doorgedreven verkeersmanagement resulteert in een betere verkeersdoorstroming met positieve effecten op broeikasgasemissies. Een accurate handhaving is hierbij essentieel.

De MORA pleit ook voor gerichte en onderbouwde keuzes bij toekomstige infrastructuurprojecten waarbij een geheel van maatschappelijke afwegingscriteria worden meegenomen waaronder de impact op het milieu en de CO₂-reductie. De MORA ziet in gedeelde mobiliteit een aangrijpingspunt om het collectief vervoer efficiënter te maken en een omschakeling naar een duurzamer verplaatsingsgedrag te faciliteren. De MORA pleit ervoor om beleidsmatig meer in te zetten op varianten van gedeelde mobiliteit. Ook het gericht investeren in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur vindt de Raad essentieel en vraagt daarom de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk als een prioriteit te beschouwen. Nog voor het personenvervoer pleit de MORA voor de verdere promotie van carpoolen en het nemen van doorstromingsmaatregelen voor iedere modus (busbanen, toeritdosering, groene golf ...). In zijn adviezen over een proefproject met LZV's sprak de MORA zich uit voor een proefproject onder welbepaalde voorwaarden.

De MORA is er zich van bewust dat deze maatregelen alleen niet zullen volstaan om de reductiedoelstellingen te realiseren.

Maatregelen gericht op de beheersing van het aantal voertuigkilometers over de weg hebben het grootste potentieel voor de vermindering van broeikasgasemissies. De MORA erkent het belang van deze maatregelen en is van oordeel dat op dit terrein snel vooruitgang moet worden geboekt. Zij wijst erop dat hierin tal van elementen (ruimtelijke ordening, locatiebeleid ...) meespelen en er momenteel nog weinig instrumenten beschikbaar zijn die voldoende sturend werken op de vraag naar personenvervoer (variabele verkeersbelasting, accijnzen, bedrijfswagenbelastingen, fiscale stimulansen mobiliteitsbudget, kilometerheffing personenwagens ...). Om het maatschappelijk debat te kunnen voeren is een duidelijker zicht nodig op de krijtlijnen van een mogelijke beleidskeuze en de effecten ervan op de mobiliteit, het milieu en de maatschappij. Voor het variabiliseren of het vergroenen van de voertuigfiscaliteit bestaat er wel een draagvlak wanneer deze zowel economisch als sociaal rechtvaardig is. De MORA verwacht wel dat de kwantificering van de maatregelenpistes in het Mobiliteitsplan het mogelijk moet maken om de consequenties van de maatregelen voor de verschillende doelgroepen/gebruikers in te schatten, de breuklijnen aan te geven en naar consensus te zoeken met het maatschappelijk middenveld.

Adviezen Mina-Raad

Voor wat de Mina-Raad betreft baseren we ons op het advies uitgebracht op 24 mei 2012 met betrekking tot de missie en visietekst.

In haar advies drukt de Mina-Raad haar zorg uit om deze operationele doelen en het hierbij horende actieplan verder uit te werken binnen de geest en de krijtlijnen uitgezet door de Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling (VSDO). De Mina-Raad onderschrijft de in de visienota aangereikte oplossingen maar mist duidelijke transitievoorstellen om de mobiliteit te verduurzamen en geeft aan dat de voorgestelde oplossingsrichtingen nog teveel aanleunen bij optimalisatievoorstellen van de huidige (overwegend niet-duurzame) praktijk. De Mina-Raad vraagt ook aan de regering om verder te gaan dan het loutere beheersen van de vervoersvraag. Om hiertoe te komen moet er werk gemaakt worden van een betere ruimtelijke ordening als noodzakelijke voorwaarde om te komen tot een structurele inperking van de vraag naar gemotoriseerd wegverkeer en tot een betere nabijheid van (woon-, werk-, school-, winkel- ...) activiteiten.

In lijn hiermee vraagt de Raad dat de Vlaamse Regering, naar analogie met wat het STOP-principe betekent voor het personenvervoer, ook voor het goederenvervoer een rangschikking van modi zou hanteren waarbij verder gegaan wordt dan het streven naar comoditeit. De Mina-Raad meent hierbij dat kust- en binnenvaart in principe de voorrang moeten genieten, gevolgd door spoor-, weg- en luchtverkeer, in afnemende volgorde van voorkeur.

Algemeen vindt de Mina-Raad dat het in hoofdzaak inzetten op de verdere uitbouw van de logistieke activiteiten niet wenselijk is en ook niet zo gemakkelijk houdbaar zal zijn gezien de kostprijsontwikkeling. De nadruk dient te komen op nieuwe productieactiviteiten die meer toegevoegde waarde en tewerkstelling opleveren en op de organisatie van vervoer met een verminderde petroleumafhankelijkheid. De Mina-Raad is van oordeel dat de vereisten van het klimaatbeleid een duidelijker uitgangspunt moeten zijn voor het toekomstige Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De Mina-Raad pleit ervoor om mee te werken aan de uitbouw van een Europees havennetwerk waarbij de complementariteit tussen grote en kleine havens centraal moet staan om op die manier kustvaart, binnenwater- en spoorgebonden goederentransport naar het hinterland betere kansen te geven.

Verder onderschrijft de Mina-Raad de zorg om de uitdagingen voor milieu en gezondheid ernstig te nemen en ondersteunt het voorstel om deze problemen aan te pakken via een combinatie van technologische innovatie en volumebeheersing maar vraagt om hierbij extra aandacht te besteden voor de kwetsbaarheid van kinderen. De Mina-Raad is ook voorstander van de internalisering van de kosten van milieuschade, congestie en ruimtebeslag en stelt met tevredenheid vast dat het ruimteaspect uitdrukkelijk in de missie en visie is opgenomen.

Tot slot wijst de Mina-Raad erop dat bij het bouwen van een recreatief netwerk van zowel kleine als hoofdwaterwegen er voldoende rekening moet worden gehouden met eventuele waterschaarste ten gevolge van klimaatsveranderingen en in het bijzonder met de waterbalans bij het uitvoeren van ingrijpende infrastructuurwerken aan en langs waterwegen.

Adviezen SARO

Voor wat de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed betreft baseren we ons op het advies dat werd uitgebracht op 23 mei 2012 naar aanleiding van de missie en visietekst.

De Raad vindt het positief dat de missie voortbouwt op de Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling en dat wordt aangesloten bij enkele overkoepelende processen. De Raad merkt op dat de missie al in het Mobiliteitsdecreet is geformuleerd en dat een herformulering ervan weinig meerwaarde biedt.

Voor wat de visietekst betreft is de Raad van oordeel dat het teveel een samenvoeging is van concrete initiatieven, te weinig ambitieus en vernieuwend. Met het oog op 2050 verwacht de Raad een veel sterker vernieuwende visie met aandacht voor de noodzakelijke transitie-elementen naar een duurzame mobiliteit. De Raad verwijst hierbij naar het Europese Witboek met vergaande en ambitieuze doelstellingen voor het oplossen van de huidige problemen tegen 2050.

In haar advies wijst de Raad op een aantal onduidelijkheden of elementen die onvoldoende concreet zijn uitgewerkt. Verder is de SARO van oordeel dat de rol van lokale wegen en lokale overheden te weinig aan bod komt en wijst op het belang van een goede afstemming van het hoofdwegennet en het lokale wegennet om sluikeverkeer te voorkomen. De SARO vindt het positief dat ingegaan wordt op een betere integratie van de meer functioneel georiënteerde fietsroutenetwerken en de toeristische netwerken en dat werk dient te worden gemaakt van een samenhangend netwerk van voetpaden en trage wegen en dringt aan op juridische rechtszekerheid.

Al in eerdere adviezen is de Raad ingegaan op de link tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit en benadrukt het belang van een goede afstemming tussen beide beleidsplannen. De Raad gaat er dan ook van uit dat bij de verdere uitwerking van het Groenboek (en dus bij de verdere uitwerking van de stedelijke netwerken) nader inzicht zal ontstaan over de vraag naar mobiliteit in de netwerksamenleving en de wijze waarop aan deze vraag kan tegemoet gekomen worden, inclusief de rol van openbaar vervoernetwerken. Dan zal volgens de Raad ook meer duidelijkheid ontstaan over de noodzakelijke uitbouw van de verschillende elementen van de vervoersnetwerken in samenhang met alle andere ruimtevragen vanuit de diverse maatschappelijke sectoren.

Adviezen Vlaamse Jeugdraad

Voor wat de Vlaamse Jeugdraad betreft baseren we ons op het advies dat werd uitgebracht op 6 juni 2012 naar aanleiding van de missie en visietekst.

In haar advies vraagt de Vlaamse Jeugdraad om:

- bij de ontwikkeling van een mobiliteitsbeleid en de aanleg van nieuwe infrastructuur de effecten op kinderen en jongeren te onderzoeken en hen te betrekken bij planningsprocessen;
- een drastische verlaging van vervoerskilometers per auto als centrale uitdaging voor het mobiliteitsbeleid te benoemen;

- werk te maken van een comfortabel en samenhangend netwerk van voetpaden en fietspaden, met veiligheid en aantrekkelijkheid van de wegen als belangrijke aandachtspunten;
- het aanbod van het openbaar vervoer uit te breiden tijdens de momenten dat jonge mensen, individueel en in groep, het gebruiken;
- via een bewust prijzenbeleid rekening te houden met het budget van jonge mensen en jeugdverenigingen en hiervoor o.a. een betaalbaar één-ticket-systeem uit te werken;
- in het plan een specifiek onderdeel toe te voegen over de dalende zelfstandige mobiliteit van kinderen en jongeren.

Adviezen Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, Afdeling Toezicht Volksgezondheid

Voor wat het Agentschap Zorg en Gezondheid betreft baseren we ons op het advies dat werd uitgebracht op 12 mei 2012 naar aanleiding van de missie en visietekst.

In haar advies wijst het Agentschap erop dat de visietekst te veel de focus legt op het terugdringen van de milieu-impact en minder op de gezondheidsgevolgen hieraan verbonden. De afdeling Toezicht Volksgezondheid wijst erop dat blootstelling aan fijn stof en geluid in Vlaanderen de grootste gezondheidsimpact heeft van alle milieupolluenten en vraagt meer aandacht te besteden aan deze problematiek met als bijkomend argument dat de burger zich te weinig realiseert wat de impact van milieuverontreiniging op de gezondheid is.

De afdeling Toezicht Volksgezondheid is ervan overtuigd dat de in de visie voorgestelde maatregelen een positieve bijdrage zullen leveren aan de Volksgezondheid. Zij rekent erop dat het mobiliteitsbeleid deze maatregelen in de praktijk ver genoeg zal doordrijven zodat men tot een betekenisvolle vermindering van de negatieve gezondheidsimpact door mobiliteit komt. Het Agentschap verwacht dat het aftoetsen van de impact niet enkel gebeurt aan de desbetreffende Europese milieukwaliteitsnormen maar eveneens aan de wetenschappelijke gezondheidsadvieswaarden.

Adviezen Vlaams Netwerk waar armen het woord nemen

In een eerder advies (30 juni 2011) pleit het Vlaams Netwerk waar armen het woord nemen om bij de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen voldoende aandacht te hebben voor mensen in armoede met beperkte mobiliteitsmogelijkheden.

Zij wijzen op het belang van mobiliteit als specifieke randvoorwaarde voor maatschappelijke participatie. Het al dan niet mobiel zijn kan een enorm effect hebben op dit 'netwerk van sociale uitsluitingen'. In de eerste plaats is basismobiliteit als dusdanig enorm belangrijk om – tout court – te kunnen deelnemen aan de samenleving, 'er' te kunnen zijn, 'erbij' te kunnen horen, zowel letterlijk, fysiek als figuurlijk. Toegang tot mobiliteit betekent niet enkel toegang tot 'de wereld' maar vaak ook tot het uitoefenen van diverse grondrechten. Zich niet of moeilijk kunnen verplaatsen echter, creëert ook uitsluiting op andere gebieden.

Adviezen Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten

Op 28 juni 2012 gaf het directiecomité van de VVSG haar bedenkingen mee met betrekking tot de missie en visienota. In het advies wordt vooral ingegaan op de mogelijke gevolgen voor de lokale besturen.

Vooreerst wijst de VVSG erop dat het realiseren van de visie een nauwe samenwerking tussen de verschillende bestuursniveaus vereist maar dat dit overleg en samenwerking moet ingebed worden in de bestaande praktijken en niet mag leiden tot bijkomende fora en administratie.

Zeker voor de realisatie van de fiets- en voetgangersnetwerken is overleg en samenwerking belangrijk. De VVSG wijst erop dat een blijvende ondersteuning vanwege de Vlaamse overheid hierbij noodzakelijk is. Ook voor de realisatie van een samenhangend wegennetwerk en het afdwingen van de hiërarchie binnen dit netwerk zullen de Vlaamse en de lokale overheden nauw moeten samenwerken.

Verder wijst de VVSG op het belang van ruimtelijke nabijheid om de transportintensiteit te verminderen en om verplaatsingen conform het STOP-principe te laten verlopen. Zij wijst erop dat het verplaatsen van functies naar de invalswegen toe dan ook steeds zorgvuldig dient te worden afgewogen (ook door de lokale overheden) en dat het STOP-principe doorheen de doelstellingen en acties goed moet bewaakt worden.

Naar de realisatie van het vrachtroutenetwerk toe wijst de VVSG op het belang van een goede bewegwijzering, sensibilisatie van bedrijven en transportfirma's maar ook op het belang van handhaving.

Door de sterke nadruk in de visienota op efficiëntie vreest de VVSG ervoor dat thema's zoals verkeersveiligheid en vervoersarmoede te weinig aandacht gaan krijgen bij de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Zij vraagt dan ook om een meer prominente plaats van de aanpak van verkeersonveiligheid en van de vervoersarmoede in de visietekst. Voor wat de verkeersveiligheid betreft wijst zij hierbij op het belang van een goede handhaving waarover overleg met de politiediensten nodig is. In het licht van de besparingen in het openbaar vervoer en de sterke klemtoon in de teksten op efficiëntie vraagt de VVSG om extra aandacht te hebben voor het behoud van de decretaal voorziene basismobiliteit. Zij geeft aan dat het hierbij niet de bedoeling kan zijn om stelselmatig meer gebruik te maken van het derdebetalerssysteem waarbij de gemeente betaalt voor het lokaal openbaar vervoersaanbod. Zij wijst erop dat een voor iedereen toegankelijk vervoerssysteem niet mag herleid worden tot het voorzien in een voldoende ruim aanbod van openbaar vervoer en de betaalbaarheid van dit aanbod. Ook het obstakelvrij houden van voetpaden (taak voor lokale besturen), het aanleren van vaardigheden (fietsgebruik maar ook OV-gebruik), het opnemen van parkeerplaatsen voor gehandicapten in gps-toestellen enz. kunnen hiertoe bijdragen. Ook hier kan de Vlaamse overheid ondersteunend optreden ten aanzien van de lokale besturen.

De VVSG wijst erop dat niet alleen de overheden een verantwoordelijkheid hebben bij en voor een duurzaam mobiliteitsbeleid maar ook de bedrijfswereld. Ook andere instanties

kunnen hiertoe bijdragen. De voorbeeldfunctie en sensibilisering wordt dan ook best zoveel mogelijk meegenomen bij de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Resolutie Vlaams Parlement

Naar aanleiding van een toelichting (19 januari 2012) en een bespreking van het ontwerp-informatieve gedeelte van het tweede Mobiliteitsplan Vlaanderen in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken werd door het Vlaams Parlement een voorstel van resolutie uitgewerkt. Met deze resolutie wil het Vlaams Parlement een aantal krachtlijnen meegeven aan de Vlaamse Regering voor het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze krachtlijnen zijn hoofdzakelijk gebaseerd op enkele opvallende vaststellingen die uit het ontwerp-informatieve gedeelte van het nieuwe mobiliteitsplan naar voren kwamen.

Het vorige Mobiliteitsplan Vlaanderen (2003) streefde op lange termijn naar een slachtoffervrij verkeerssysteem. Het Zweedse 'vision zero'-principe geldt internationaal nog steeds als toonaangevend concept op gebied van verkeersveiligheidsbeleid. Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. Deze achterliggende visie moet dan ook opnieuw worden verankerd in het mobiliteitsplan en worden geconcretiseerd in een uitvoeringstraject.

Technologie kan daarbij helpen. Het kan niet alleen voor een meer veilige maar ook voor een meer duurzame mobiliteit zorgen. Het nieuwe plan mag daarom niet enkel inzetten op dynamisch verkeersmanagement, maar moet ook inzetten op het management van de mobiliteit, onder andere door de meest veelbelovende intelligente verkeerssystemen (ITS-systemen) aan te wenden. Zo moet ook aan gebruikers van het openbaar vervoer en van auto- en fietsdeelsystemen een maximale efficiëntie worden geboden.

Het nieuwe plan moet de ambitie hebben het fietsgebruik flink te bevorderen. Daarom moet het nieuwe mobiliteitsplan een ambitieuze 'totaalvisie fiets' bevatten. Het ontwikkelen van een geïntegreerd fietsroutenetwerk zal daarin een belangrijk element moeten vormen.

Het huidige transportsysteem kent vooralsnog een 'unimodaal' karakter, zowel in de wijze waarop het gebruikt wordt (dominantie van het wegvervoer) als de wijze waarop het beheerd en uitgebouwd wordt. We kunnen dit doorbreken door in te zetten op een verknoping van de netwerken, waar verschillende vervoerssystemen elkaar kunnen ontmoeten. Het Vlaams Parlement wijst er echter op dat er meer nodig zal zijn om de gewenste 'modal shift' te bereiken. Beleidsmaatregelen zullen effectief zijn als ze erin slagen in te spelen op gedragsfactoren. Het nieuwe plan moet dan ook toewerken naar een mentaliteitswijziging (mental shift) bij zowel de bevolking als de bedrijven (bijvoorbeeld door het aanmoedigen van telewerk). Een correcte prijszetting voor alle voer- en vaartuigen kan daartoe eveneens bijdragen, onder andere door het differentiëren van de kosten, op basis van de milieukeurmerken van het voertuig, de gebruikte infrastructuur, de plaats, het tijdstip van de rit en de afstand van het traject. Tegelijkertijd moet met het principe van een correcte prijszetting omzichtig worden omgesprongen. Vooral voor financieel kwetsbare groepen in onze samenleving kan dit leiden tot vervoersongelijkheid en zelfs vervoersarmoede

wanneer de kostprijs van het transport in de toekomst voor bepaalde groepen onbetaalbaar dreigt te worden. In die zin is het belangrijk dat in het nieuwe mobiliteitsplan de vormen van vervoersongelijkheid en vervoersarmoede eerst zeer goed in beeld worden gebracht.

Uit het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bleek ten slotte dat het huidige aanbod aan openbaar vervoer de behoefte aan verplaatsingen in de toekomst niet zal kunnen opvangen. Het is dan ook cruciaal dat er verder wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van het openbaar vervoer (hoge snelheid en frequentie, hoog comfort en hoge betrouwbaarheid) en een vraaggerichte uitbreiding bovenop een adequaat basisaanbod.

Daarom vraagt het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering om:

- het 'vision zero'-principe als uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid te hanteren en daarbij te focussen op gedragswijzigingen en handhaving;
- een dynamisch mobiliteitsmanagement te ontplooiën door in te zetten op de meest veelbelovende intelligente verkeerssystemen (ITS-systemen), ook voor de gebruikers van het openbaar vervoer en auto- en fietsdeelsystemen;
- een vernieuwde totaalvisie fiets in het mobiliteitsplan te integreren;
- te streven naar het optimaal ontwikkelen van een efficiënt en performant multimodaal verkeers- en vervoerssysteem, onder andere door extra aandacht te besteden aan het ontwikkelen van knooppunten (hubs) waar verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten;
- de investeringen in vervoerssystemen te richten op congestiegevoelige regio's;
- bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer een beleid te voeren dat gebaseerd is op kwaliteit en dat vraaggestuurd is bovenop een basisaanbod;
- het voertuiggebruik en de modale keuze (modal shift) blijvend aan te sturen, mede door het creëren van een mentaliteitswijziging (mental shift) bij zowel de bevolking als de bedrijven;
- het grote potentieel van de binnenvaart te valoriseren en de goede multimodale ontsluiting van onze havens na te streven;
- het verkeerssysteem zo te ontwikkelen dat elk vervoermiddel evenredig, sociaal en correct wordt geprijsd;
- de vervoersarmoede en de vervoersongelijkheid consciëntieus in kaart te brengen zodat er zo nodig beleidsmatig aan kan worden gemedieerd;
- het secundaire en het primaire wegennet goed op elkaar af te stemmen.

INLEIDING

Conform het Mobiliteitsdecreet dient het Mobiliteitsplan Vlaanderen gericht te zijn op een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Hieronder verstaan we het beheer van de mobiliteit voor de huidige generaties zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen (zie artikel 3). Naast de missie bepaalt het Mobiliteitsdecreet ook de vijf strategische doelstellingen.

Het Mobiliteitsdecreet bepaalt ook de minimale inhoud van het richtinggevend deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Conform het Mobiliteitsdecreet (art.10) bestaat dit deel uit een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling en een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen dat bestaat in de maatregelen, de middelen en termijnen en de prioriteiten die daarbij gelden en, in voorkomend geval een lijst met punten bevat waarvoor overleg en samenwerking met naburige staten, de federale staat of de gewesten aangewezen is. De tijdshorizon van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bedraagt volgens het Mobiliteitsdecreet (artikel 9) twintig jaar en bevat een doorkijkperiode die dertig jaar kan bedragen.

Het Mobiliteitsdecreet stelt voor het mobiliteitsbeleid ook twee principes voorop, meer bepaald het STOP-principe en het participatiebeginsel. Het STOP-principe bepaalt de rangorde die dient te worden gerespecteerd voor wat de wenselijke mobiliteitsvormen betreft zijnde de voetgangers, de fietsers, het collectief vervoer en het individueel gemotoriseerd vervoer. Verder bepaalt het participatiebeginsel dat burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak moeten krijgen bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. Met het oog op deze betrokkenheid van de burger werd een publieksbevraging georganiseerd bij de bevolking en werden de adviezen gevraagd van diverse (middenveld)organisaties en van de Strategische Adviesraden.

In tegenstelling tot het informatieve deel is het richtinggevend deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen "richtinggevend" voor het Vlaamse gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, maar ook de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse gewest belast zijn met taken van openbaar nut (artikel 7). Dit impliceert dat van het richtinggevend deel enkel onder bepaalde omstandigheden²⁸¹ kan worden afgeweken.

Inhoud

Op basis van de diverse analyses die in het informatieve deel werden uitgevoerd, de uitgebrachte adviezen en de resultaten van de publieksparticipatie werd, rekening houdend met de bepalingen van het Mobiliteitsdecreet (zie hoger), door de Gewestelijke

²⁸¹ Van het richtinggevend deel kan worden afgeweken als gevolg van de onvoorziene ontwikkeling van de mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten of om dringende sociale, culturele, economische, budgettaire of ecologische redenen. De (gemotiveerde) afwijking mag echter de realisatie van de strategische doelstellingen niet in het gedrang brengen.

Planningscommissie het richtinggevend deel van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen uitgewerkt.

In de "**missie**" schrijven we de kernopdracht uit het Mobiliteitsdecreet (zijnde een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit) verder uit. Bij deze operationalisering baseren wij ons op de (tweede) Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling.

De wijze waarop we tot een duurzame mobiliteitsontwikkeling van de mobiliteit willen komen schrijven we uit in de "**visie**". Bij het uitwerken van deze visie houden we rekening met zowel de Vlaamse en Europees²⁸² ontwikkelde strategieën om het transportsysteem te verduurzamen, de afspraken gemaakt in het kader van het Pact 2020 **maar ook de resultaten van de participatie**.

Vervolgens gaan we verder in op de vijf "**strategische doelstellingen**" (die in het Mobiliteitsdecreet zijn vastgelegd en) die elk gericht zijn op het bereiken van een specifiek maatschappelijk effect dat ook in de missie terug te vinden is. Voor elk van de strategische doelstellingen geven we zowel de beoogde effecten op middellange termijn (2030) als de ambities op lange termijn (2050) weer.

Bij de "**operationele doelstellingen**" geven we aan hoe we de verschillende korte termijn maatschappelijke doelen voor de verschillende strategische doelstellingen willen realiseren. Dit doen we door zowel veranderingen na te streven op niveau van het transportsysteem zelf als ten aanzien het gebruik ervan. Voor elk van de operationele doelstelling bepalen we het effect dat we willen bereiken tegen 2030.

Voor het bereiken van zowel de strategische als de operationele doelstellingen kunnen zeven "**kritische succesfactoren (KSF's)**" naar voren geschoven worden. Tot de kritische succesfactoren behoren de ontwikkelingen die voor het verduurzamen van de mobiliteit belangrijk zijn maar die vanuit het mobiliteitsbeleid niet of nauwelijks aan te sturen zijn.

Het "**actieplan**", geeft de verschillende actielijnen weer die bijdragen tot de realisatie van de strategische en operationele doelstellingen. Voor elk van de actielijnen geven we op hoofdlijnen aan welk resultaat we willen bereiken en welke prioriteiten we hierbij leggen naar het behalen van de operationele doelen. Conform het Mobiliteitsdecreet bevatten deze actielijnen ook de punten waarvoor medewerking vereist is van de andere bestuursniveaus (de federale overheid, de andere gewesten, de verwachtingen ten aanzien van de lokale besturen enz.). Tot slot gaan we in op de bijdrage die we verwachten van de andere beleidsdomeinen.

²⁸² Groenboek "Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur" COM (2007) 551, Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte, werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" COM (2011) 144, "Routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050" COM (2011) 112...

H.1 MISSIE

Vlaanderen heeft de ambitie om uit te groeien tot een Europese topregio. Drie kernbegrippen, in het bijzonder welvaartscreatie²⁸³, inclusie²⁸⁴ en duurzaamheid²⁸⁵, staan in het realiseren van dit toekomstbeeld centraal²⁸⁶. Het mobiliteitsbeleid dient zich in te schakelen in dit maatschappelijk veranderingsproces en via een gerichte ontwikkeling van de mobiliteit en van het transportsysteem bij te dragen tot de realisatie van hoger vermelde ambities.

In het Mobiliteitsdecreet²⁸⁷ wordt de missie voor het mobiliteitsbeleid als volgt omschreven: "Het mobiliteitsbeleid is gericht op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen".

Daarvoor is het belangrijk te komen tot de integratie van en de synergie tussen de sociale, de ecologische en de economische aspecten van mobiliteit". Conform de Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling²⁸⁸ concretiseren we de missie voor het mobiliteitsbeleid dan ook als volgt:

"we werken aan een duurzaam mobiliteitsmodel dat:

- **een levendige economie ondersteunt en voor meer welzijn zorgt;**
- **de toegang tot mobiliteit als basisbehoefte van individuen en de maatschappij garandeert;**
- **betaalbaar en sociaal rechtvaardig is;**
- **veilig is;**
- **de ecosysteemgrenzen van onze planeet respecteert;**
- **en slechts een minimale milieu-impact en gezondheidsgevolgen heeft".**

²⁸³ Om tot een *grotere welvaartscreatie* te komen dient de Vlaamse economie uitstekend te presteren en toekomstgericht te worden uitgebouwd zodat ons concurrentievermogen structureel verbetert en een werkgelegenheid met volwaardige, kwalitatieve jobs blijvend wordt gegarandeerd.

²⁸⁴ *Inclusie* betekent dat barrières voor maatschappelijke participatie, zoals armoede, sociale ongelijkheid en andere vormen van uitsluiting, worden bestreden.

²⁸⁵ *Duurzaamheid* houdt in dat onze economie en de samenleving zich ontwikkelen op een wijze die op langere termijn (naar de toekomstige generaties) kan standhouden.

²⁸⁶ Zie ook Pact 2020, een nieuw toekomstpact voor Vlaanderen, 20 doelstellingen, VESOC januari 2009.

²⁸⁷ Decreet betreffende het Mobiliteitsbeleid (2009), art. 3.

²⁸⁸ Tweede Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 29 april 2011.

H.2 VISIE

In deze visie lichten we toe hoe we, naar de toekomst (2050) toe, vorm zullen geven aan de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsmodel zoals verwoord in de missie. Bij de uitwerking van deze visie houden we rekening met zowel de Vlaamse als Europees ontwikkelde strategieën om het transportsysteem te verduurzamen²⁸⁹, de afspraken gemaakt in het kader van het Pact 2020 om uit te munten als **economisch innovatieve, duurzame en sociaal warme samenleving en met** de diverse adviezen, aanbevelingen en bekommernissen die werden uitgebracht tijdens het participatietraject.

Vlaanderen bereikbaar houden

Om te komen tot een mobiliteitsmodel dat een *“levendige economie en meer welzijn”* ondersteunt (zie missie) zorgen we ervoor dat Vlaanderen vlot verbonden is met andere metropolen in Europa en de rest van de wereld²⁹⁰. Om Vlaanderen internationaal op de kaart te zetten en als logistieke draaischijf en poort tot Europa zijn rol te laten spelen, zorgen we voor een optimale ontsluitingsinfrastructuur die een vlotte toegang verschaft tot de internationale arbeidsmarkt, afzetmarkten en buitenlandse beslissingscentra. Hierin spelen de internationale knooppunten (zeehavens, luchthavens en HST-stations) hierbij ondersteund door een netwerk van inlandse knooppunten een belangrijke rol. We zorgen er voor dat deze verschillende internationale knopen onderling goed verbonden zijn via robuuste en samenhangende netwerken met een hoge (gebruikers)kwaliteit waardoor we een multimodale bereikbaarheid garanderen en, doordat deze netwerken deel uitmaken van de trans-Europese netwerken, ook een Europese inbedding verzekeren. Internationale verplaatsingen van personen, goederen, informatie en energie hebben een zekere betrouwbaarheid gekregen. Zo is Vlaanderen competitief geworden met andere kansrijke regio's en is de territoriale samenhang met de buurregio's versterkt.

Binnen Vlaanderen zijn, naast de havens en de luchthavens, ook de stedelijke regio's belangrijke economische polen. Daarom versterken we hier de relaties tussen en binnen deze gebieden. Om de relaties tussen de stedelijke regio's te verzorgen versterken we de collectieve systemen hierin ondersteund door een palet aan andere vervoerswijzen. Op die manier zorgen we ervoor dat de verschillende stedelijke regio's functioneren op de wijze zoals voorzien door het ruimtelijk beleid. Binnen de stedelijke regio's staat een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk aangevuld met een ontsluitend collectief vervoerssysteem garant voor een duurzame en ruimtezuinige mobiliteit. In samenwerking met de bedrijfswereld en de transportsector (logistieke bedrijven, transporteurs, handelaars) zoeken we naar duurzame maar ook economisch rendabele oplossingen voor de levering van goederen binnen deze stedelijke omgevingen. Door de fijnmazigheid van het water- en spoorwegennet te garanderen zorgen we ervoor dat ook de binnenvaart en het spoor hierin een rol kunnen spelen. Op die manier verminderen we de verkeersdruk op deze gebieden en verbeteren we ook het leef- en woonklimaat van de verschillende verkeersruimten.

²⁸⁹ Zie Informatief deel.

²⁹⁰ Zie Groenboek Vlaanderen in 2050: mensenmaat in metropool.

Om Vlaanderen bereikbaar te houden is het belangrijk om de volume ontwikkeling van de mobiliteit onder controle te houden. Daarom voeren we een actief beleid gericht op het aansturen van de vervoerswijzekeuze en het verhogen van de vervoersefficiëntie. Voor wat de vervoerswijzekeuze betreft, hanteren we conform het Mobiliteitsdecreet en de resolutie van het Vlaams Parlement, (voor de personenmobiliteit) het STOP-principe en leggen de focus op zowel het aansturen van de vervoerswijzekeuze in het woon-werk- en woon-schoolverkeer als op het verminderen van het autogebruik. In het goederenvervoer zetten we, conform het Europees beleid, in op comodaliteit en sturen, conform de resolutie van het Vlaams Parlement aan op een modale verschuiving. Op die manier zorgen we er mee voor dat de groei van het gemotoriseerd verkeer onder controle blijft. Een verminderde groei van vooral het gemotoriseerd wegverkeer is belangrijk om zowel de bereikbaarheid via de weg te kunnen (blijven) garanderen maar ook voor het verbeteren van de veiligheid (zie verder) en het minimaliseren van de impact op de mens, de natuur en het milieu (zie verder).

Om tot een gewijzigde vervoerswijzekeuze te komen benadrukken we de complementariteit van de verschillende modi en sturen aan op een meer gevarieerd gebruik van de verschillende modi. Op die manier komen we tot een betere benutting van het transportsysteem als geheel en van de intrinsieke kwaliteit van de verschillende modi. Conform de resolutie van het Vlaams Parlement besteden we daarom extra aandacht aan het ontwikkelen van de knooppunten (hubs) waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten en aan een performante overstap en overslag. Dit betekent dat we de verschillende modi niet alleen fysiek verknopen maar deze verknoping ook doortrekken tot op het niveau van de informatie en de dienstverlening zodat zowel multimodale reisinformatie als end-to-end services aan de gebruikers worden aangeboden. Hiervoor is het belangrijk dat we de intelligentie van de verschillende modale netwerken verhogen.

Een veranderde of meer gevarieerde vervoerswijzekeuze vraagt ook om een wijziging op niveau van de gebruiker (*mental shift*). Om gewoontepatronen in de manier van verplaatsen/vervoeren te doorbreken treden we zowel ondersteunend of faciliterend op ten aanzien van gewenst als ontmoedigend ten opzichte van ongewenst gedrag. We hanteren het principe "de vervuiler betaalt/de gebruiker betaalt" als hefboom om tot een verhoogde vervoersefficiëntie en een gewijzigde vervoerswijzekeuze te komen. Conform het Europese beleid zetten we in op het internaliseren van de externe en op een betere aanrekening van de gebruikskosten. Op die manier zetten we gebruikers aan tot meer overwogen keuzes.

Via een slim locatiebeleid dat gericht is op zowel het verweven en verdichten van werk en voorzieningen nabij de woonomgeving als op een evenwichtige clustering van menselijke, logistieke en industriële activiteiten in de ruimte, beperken we de vraag naar mobiliteit, ondersteunen we het gebruik van duurzame en ruimtezuinige vervoersmodi en zorgen we voor een meer evenwichtige belasting van het transportsysteem.

Inclusief

Om tot een mobiliteitsmodel te komen dat de "toegang tot mobiliteit als basisbehoefte" van individuen en de maatschappij garandeert en "betaalbaar en sociaal rechtvaardig" is (zie missie) zetten we verder in op het verminderen van de noodzaak van het individueel

autobezit en -gebruik door vormen van gedeelde mobiliteit te stimuleren maar ook de collectieve systemen en fiets- en voetgangersnetwerken verder uit te bouwen (zie hoger). Vooral mensen met een verminderde mobiliteit, inkomenszwakke groepen maar ook ouderen en jongeren vragen om een betere, meer toegankelijke en (sociaal) veilige mobiliteit (zie verder) die hen toelaat op een zelfstandige manier te leven en te participeren aan het maatschappelijk leven.

Daarom besteden we bij de uitbouw van het transportsysteem en de dienstverlening de nodige aandacht aan de specifieke vereisten die deze groepen stellen aan het gebruik van het transportsysteem. Dit betekent dat we naast de fysieke toegankelijkheid ervan ook oog hebben voor de mentale en financiële toegankelijkheid als voor de veiligheid (zie verder) ervan.

Voor bepaalde groepen in de samenleving zal, wegens de aard van de beperking, het regulier vervoer nooit een oplossing zijn. We verwachten dat deze problematiek, als gevolg van vergrijzing, verder zal toenemen. Prognoses wijzen immers op een stijging van het aantal hoogbejaarden en zorgbehoevenden. Om te voorkomen dat mensen met een mobiliteitsbeperking worden uitgesloten van deelname aan het sociale en maatschappelijke leven of moeilijk toegang hebben tot het zorgaanbod werken we, complementair aan en geïntegreerd met het reguliere aanbod, een vraagafhankelijk aanbod van aangepast vervoer (gang-tot-gang vervoer) uit.

Veilig

Om de "*veiligheid*" (zie missie) voor de verschillende gebruikers te garanderen en op termijn te komen tot een slachtoffervrij systeem maken we werk van een transportsysteem dat het risico op ongevallen minimaliseert en afdoende bescherming biedt in die omstandigheden waarin zich toch nog ongevallen voordoen.

Via ingrepen in de infrastructuur streven we naar inherent veilige wegen die het optreden van risicovolle situaties tot een minimum herleiden. We zorgen ervoor dat het correct gebruik van de infrastructuur voor alle weggebruikers steeds duidelijk is, zodat onbewust foutief handelen zoveel als mogelijk wordt uitgesloten. In overeenstemming met de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte streven we naar een weginrichting die het gewenste ruimtelijke functioneren, ondersteunt op het vlak van functionaliteit en werkelijk gebruik. Daarnaast zorgen we ervoor dat wegen zodanig zijn ingericht dat de gevolgen van verkeersongevallen voor de betrokkenen en voor derde partijen zoveel mogelijk beperkt worden.

Een veiligere deelname aan het verkeer impliceert ook dat we het verkeersgedrag van weggebruikers verbeteren door in te zetten op het ontwikkelen van persoonlijke vaardigheden en veiligheidsgerichte attitudes. Educatie via onderwijs en rijopleiding, gericht op het bereiken van een veilig(er) gedrag in het verkeer, blijft ook in de toekomst een aandachtspunt. Opleiding en bewustwording zien we hierbij als een levenslang proces dat er voor zorgt dat verkeersdeelnemers niet alleen over de juiste basiscapaciteiten beschikken voor een veilige deelname aan het verkeer (en deze ook zo lang mogelijk blijven behouden) maar ook over de juiste houding om risicovol gedrag te vermijden.

Via systematische controles op het naleven van de verkeersregels gaan we onveilig en asociaal rijgedrag tegen. We zetten in op objectieve en efficiënte systemen van verkeershandhaving, die zoveel als mogelijk geautomatiseerd zijn. We streven naar een zo hoog mogelijke maatschappelijk aanvaarding voor een verscherpt verkeerstoezicht door het creëren van eenduidige en zo eenvoudig mogelijke regels en door uitgebreide communicatie over maatregelen, doelstellingen en effecten.

Om te komen tot een veilig gebruik van het transportsysteem bieden technologische ontwikkelingen perspectieven. Op niveau van de voertuigen zijn vooral systemen belangrijk die de bestuurder ondersteunen bij het uitvoeren van de verkeerstaak zodat deze minder fouten maakt en bepaalde verkeersonveilige gedragskeuzes zal vermijden. De invoering van deze systemen zal vooral marktgestuurd gebeuren. Daarnaast zetten we in op het verhogen van de intelligentie van de infrastructuurnetwerken. Daardoor kunnen incidenten sneller worden opgespoord en wordt een betere communicatie naar de gebruikers mogelijk waardoor bijkomende ongevallen worden vermeden. Intelligente transportsystemen zullen ook ondersteuning bieden bij het doelmatig handhaven van de regelgeving.

Naast de verkeersveiligheid besteden we ook de nodige aandacht aan de sociale veiligheid en het "beveiligen" van het transportsysteem. Sociale veiligheid is een basisvoorwaarde voor zowel de reizigers als de medewerkers binnen het openbaar vervoer maar ook voor voetgangers en fietsers. Daarom trachten we dat incidenten bij deze vormen van verplaatsen zoveel als mogelijk worden voorkomen. Ook technologische ontwikkelingen kunnen hierbij helpen. Omdat de sociale veiligheid in het openbaar vervoer nauw verbonden is met de veiligheid in het publieke domein besteden we in samenwerking met de lokale overheden en de federale politie de nodige aandacht aan deze problematiek. Op die manier voorkomen we dat een onveiligheidsgevoel kwetsbare groepen (zie hoger) ervan weerhoudt om zich autonoom te verplaatsen.

Beperkte impact op mens, natuur en milieu

Om te komen tot een mobiliteitsmodel dat de "*ecosysteemgrenzen van onze planeet*" respecteert en een "*minimale milieu-impact en gezondheidsgevolgen*" heeft (zie missie) maar ook zuinig omspringt met ruimte en andere natuurlijke rijkdommen is het belangrijk om de vervoersvraag te beheersen (zie verder) en de mobiliteitsontwikkeling brongericht te heroriënteren (zie hoger) naar meer milieuvriendelijke, energie-efficiënte (waarmee we ook de strijd tegen de klimaatsverandering aangaan) en ruimtezuinige modi. Toch blijven ook "end-of-pipe" maatregelen gericht op het milieuvriendelijker, geluidsarmer en energie-efficiënter maken van de voer- en vaartuigen een essentiële rol vervullen in het verduurzamen van de mobiliteit.

Op niveau van de vervoermiddelen zijn vooral emissie- en geluidverminderende technologieën nodig en maatregelen die leiden tot een betere brandstofefficiëntie. Om op termijn tot een drastische vermindering van de emissies en een verhoogde energie-efficiëntie te komen, zijn alternatieve, hernieuwbare en minder milieubelastende brandstoffen en aandrijfsystemen nodig. Ervoor zorgen dat deze voer- en vaartuigen op de markt beschikbaar komen is een taak die vooral is weggelegd voor het Europees niveau.

Op het Vlaamse beleidsniveau nemen we de nodige initiatieven, voor zover economisch en sociaal verantwoord, zodat nieuwe technologieën zo snel als mogelijk ingang vinden. Om ervoor te zorgen dat de baten van een milieuvriendelijker en energie-efficiënter voertuigenpark niet verloren gaan zorgen we ervoor dat de verschillende gebruikers ook over de nodige kennis en vaardigheden beschikken om milieuvriendelijk en energiezuinig te rijden.

Het respecteren van de ecosysteemgrenzen impliceert ook dat we de verschillende modale netwerken op een milieu- en natuurvriendelijke manier ruimtelijk inplanten, aanleggen, inrichten en onderhouden. Door het nemen van de nodige mitigerende maatregelen werken we specifieke knelpunten (uit het verleden) voor zowel mens, milieu als natuur weg en gaan we de gevolgen van de klimaatsverandering tegen. Op die manier komen we ook tot een betere inpassing van de verschillende modale netwerken in de omgeving. Conform de Europese richtlijnen (in opmaak) besteden we ook de nodige aandacht aan de waterdoorlatendheid van verharde ruimten. Via een milieuvriendelijk materiaalgebruik, hergebruik en recycling sluiten we de materiaalkringlopen zoveel als mogelijk. Door zoveel als mogelijk gebruik te maken van secundaire grondstoffen verminderen we de druk op de primaire hulpbronnen.

Een duurzame ontwikkeling impliceert echter dat we spaarzaam omspringen met eindige voorraden zoals ruimte en andere natuurlijke rijkdommen. Daarom werken we verder met het principe van 'bundeling' en concentreren de verkeersafwikkelingen op de hoofdassen. We sturen ook de vervoerswijzekeuze aan in de richting van ruimtezuinige vervoerssystemen (zie hoger). Om de verwachte mobiliteitsgroei op een kostenefficiënte manier te kunnen opvangen en te verzoenen met de zorg voor een zorgvuldig ruimtegebruik zorgen we ervoor dat de beschikbare capaciteit van zowel de voertuigen/vaartuigen als van de verschillende modale netwerken optimaal wordt benut. Het principe "de vervuiler betaalt/de gebruiker betaalt" en de internalisering van de kosten gebruiken we daarbij als hefboom om tot deze verhoogde vervoersefficiëntie te komen.

Partnerschappen

Het realiseren van een duurzaam mobiliteitsmodel is een complex vraagstuk waarbij uiteenlopende doelstellingen van zowel economische, milieutechnische als sociale aard een rol spelen. Het impliceert ook de realisatie van maatschappelijke veranderingsprocessen waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van de technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel de toekomstige als huidige behoeften (zie Mobiliteitsdecreet).

Vooraf voor het wijzigen van de vervoersvraag zijn grondige maatschappelijke veranderingen nodig. Om de transportintensiteit van onze economie²⁹¹ en samenleving²⁹² te verminderen is niet alleen een nieuwe manier van kijken naar de problemen nodig maar ook een nieuwe manier van handelen en beïnvloeden. Daarom maken we binnen de Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling en het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte Vlaanderen werk van deze maatschappelijke veranderingsprocessen die moeten

²⁹¹ Gemeten in tonkilometer per € 1000 bruto binnenlandsproduct (BBP)

²⁹² Gemeten in personenkilometers per 1000 inwoners

leiden tot een duurzame ontwikkeling van de samenleving. Binnen het mobiliteitsbeleid ondersteunen we deze veranderingsprocessen doordat de gebruikers de nodige prikkels of ondersteuning krijgen om hun gedrag in de gewenste richting aan te passen.

Een duurzaam mobiliteitssysteem impliceert ook dat we het beleid op en over de verschillende beleids- en bestuursniveaus heen aligneren. Enkel op deze manier komen we tot een samenhangend transportsysteem en geven we coherente signalen naar de gebruikers ervan. We optimaliseren daarom de samenwerking met de andere beleidsdomeinen en bestuursniveaus. Naar de toekomst toe verwachten we dat de rol van de overheid in de uitbouw van het transportsysteem sterk zal wijzigen. Omdat private partners een steeds groter wordende rol gaan spelen in het uitvoeren van vervoersdiensten ontwikkelen we de nodige beleidskaders om tot een goede samenwerking en een duurzaam transportsysteem te komen.

Het realiseren van de missie vraagt ook om een sterkere betrokkenheid en medewerking van zowel de verschillende middenveldorganisaties, de burgers als het bedrijfsleven. Voor het verduurzamen van de mobiliteit zijn immers zowel gedragswijzigingen als creatieve oplossingen en innovatieve systemen nodig. Zo zijn er bijvoorbeeld objectief gezien weinig belemmeringen om het potentieel van thuis- en plaatsonafhankelijk werken, elektronisch winkelen en elektronisch vergaderen te realiseren²⁹³. Wel is hiervoor een mentaliteitsverandering vereist op vlak van de bedrijfscultuur (in het geval van thuiswerken, elektronisch vergaderen enz.) of een aanpassing aan de veranderende wensen van de consument in het geval van elektronisch winkelen. Maar ook door sterker in te zetten op innovatie, onderzoek en ontwikkeling kan de efficiëntie van het transport, de overslag en de lashing & securing tussen de verschillende transportmodi verbeterd worden. Innovatieve logistieke concepten dragen niet alleen bij tot de interoperabiliteit tussen de verschillende modi maar bieden ook perspectieven om de beladingsgraad te verhogen of het aantal lege vrachten te verminderen.

Monitoring

De toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit gaat (zeker op lange termijn) gepaard met tal van onzekerheden. Ook de effectiviteit van maatregelen is op voorhand niet altijd even accuraat in te schatten omwille van bijvoorbeeld mogelijke rebound effecten. Maar ook de financiële middelen waarover het beleid in de toekomst kan beschikken zijn moeilijk op voorhand te voorspellen. Daarom is het belangrijk om de verschillende aannames, veronderstellingen maar ook streefwaarden (op niveau van zowel de strategische als de operationele doelstellingen) en actielijnen voortdurend te toetsen op hun realiteitswaarde en in het kader van de monitoring bij te stellen, indien nodig. Hiervoor is een goede monitoring (zoals trouwens voorzien in het Mobiliteitsdecreet) van de verschillende voor het mobiliteitsplan relevante ontwikkelingen nodig. Op die manier kan worden nagegaan of de gehanteerde aannames, veronderstellingen, streefwaarden en actielijnen nog steeds voldoende accuraat en relevant zijn voor de oriëntatie van het mobiliteitsbeleid. Zoniet dringt een bijstelling van het mobiliteitsplan zich op.

²⁹³ Deze ontwikkelingen passen bovendien bij de bestaande maatschappelijke trends en wensen van werknemers, werkgevers en consumenten, de kosten ervan zijn beperkt en in sommige gevallen is er zelfs sprake van een kostenbesparing.

Voor een aantal doelen beschikken we momenteel nog niet over de nodige data om deze SMART te formuleren. In het kader van de monitoring werken we deze datalacunes weg en verfijnen we de doelen.

H.3 STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Binnen het Mobiliteitsdecreet worden vijf strategische doelstellingen naar voren geschoven voor het toekomstige mobiliteitsbeleid²⁹⁴. Voor elk van de strategische doelstellingen geven we aan welke de gewenste mobiliteitstoestand is op lange termijn (2050) en welk intermediair doel²⁹⁵ we hierbij nastreven op middellange termijn (2030).

De focus komt hiermee te liggen op het vervoer over land²⁹⁶. Om tot een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit (zie missie) te komen, is het belangrijk om ook binnen de andere vervoersegmenten (de zeevaart²⁹⁷ en de luchtvaart) de nodige stappen te zetten om tot een verduurzaming van het globale mobiliteitssysteem te komen.

3.1 De bereikbaarheid van de economische knooppunten²⁹⁸ en poorten²⁹⁹ op een selectieve wijze waarborgen (SD 1)

3.1.1 Omschrijving

Om het economisch en maatschappelijk functioneren van de samenleving te ondersteunen met het oog op een levendige economie en meer welzijn (zie missie) is het belangrijk ervoor te zorgen dat de diverse maatschappelijke en economische functies niet alleen vlot bereikbaar zijn maar ook op een betaalbare manier (zie missie).

De eerste strategische doelstelling heeft dan ook tot doel om de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten (en waar deze maatschappelijke en economische functies zich concentreren) te waarborgen.

Onder "bereikbaar" verstaan we de "totale moeite³⁰⁰" of de gegeneraliseerde kost om een bepaalde bestemming (over land) te bereiken, gerekend van herkomst tot bestemming of van deur tot deur. Deze moeite bestaat uit vier componenten, zijnde de totale reistijd, de betrouwbaarheid van de reistijd maar ook de reiskosten ("out-of-pocket"-kosten) en de aard van het comfort dat (tijdens een reis) wordt geboden.

De strategische doelstelling stelt echter dat de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een "selectieve" wijze dient gewaarborgd te worden. Dit betekent dat niet voor elke doelgroep of gebruiker, noch voor elke modus, op elke plaats of op elk tijdstip, dezelfde bereikbaarheidsniveaus gegarandeerd worden. Een differentiatie naar verplaatsingsmotief maar ook in tijd en ruimte alsook naar verplaatsings-

²⁹⁴ Zie artikel 4 van het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 (B.S. 20.04.2009).

²⁹⁵ De doelen zijn geformuleerd ten opzichte van 2010, tenzij anders vermeld.

²⁹⁶ Diverse problemen op vlak van duurzaamheid zijn verbonden met het vervoer over land (wegen, waterwegen en spoorwegen). Voor het verduurzamen van de luchtvaart en de zeevaart verwijzen we naar de initiatieven die daarvoor ontwikkeld worden op Europees en internationaal vlak.

²⁹⁷ Zie strategische plannen voor de verschillende zeehavens.

²⁹⁸ Onder "economische knooppunten" verstaan we gebieden met een hoog aandeel aan werkgelegenheid of plaatsen waar het wenselijk is om economische activiteiten te concentreren.

²⁹⁹ Onder "poorten" verstaan we de internationale knooppunten zoals zeehavens, luchthavens en HST-stations zoals opgenomen in de TEN-T netwerken voor water, weg, spoor, lucht, telecommunicatie.

³⁰⁰ Mobiliteitsbalans 2010, Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Rijkswaterstaat.

vervoersmarkt is hierbij noodzakelijk omwille van zowel de sterke fluctuaties in de vervoersvraag zelf, als het zo kostefficiënt mogelijk aanwenden van de beschikbare overheidsmiddelen en de aandacht voor een zorgvuldig ruimtegebruik.

3.1.2 Beoogde effecten

Om tot een verbeterde bereikbaarheid te komen van de economische knooppunten en poorten worden voor de verschillende transportmodi (weg, waterweg en spoor) en voor de verschillende transportdragers (privaat en collectief vervoer) onderstaande beleidseffecten nagestreefd.

3.1.2.1 Aanvaardbare reistijden

Onder "aanvaardbare" reistijden³⁰¹ verstaan we de zorg om de gemiddelde reistijden (deur tot deur of oorsprong tot bestemming gerekend) binnen "redelijke"³⁰² tijdsdimensies te houden door zoveel als mogelijk en verantwoord de verliesuren in te perken.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is de tijdsverliezen (deur tot deur) die opgelopen worden op de verschillende modale netwerken te beperken tot het maatschappelijk optimum.

Streefdoel voor 2030:

Om te komen tot een "vlotte" bereikbaarheid met verschillende transportmodi en transportdragers van zowel de **economische poorten** (zeehavens, luchthavens en HST-stations) als van de **grootstedelijke gebieden** (Antwerpen, Brussel en Gent) verbeteren we voor:

- het **wegverkeer** de reistijden op de congestiegevoelige segmenten van het hoofdwegennet. De hierbij vooropgestelde gewenste gemiddelde rijsnelheid per wegsegment bedraagt minimum 75% van de maximaal toegestane snelheid³⁰³.
- de **beroepsvaart** de reistijden³⁰⁴ op het hoofdwatwegennet³⁰⁵. Op de modeltrajecten bedraagt de vooropgestelde vermindering van de reistijden 10%.
- de **treinreiziger** de reistijden op de IC en IC+ relaties. De beoogde commerciële snelheden bedragen minimum 80 km/u voor IC en 120 km/u voor IC+ verbindingen.
- het **goederenvervoer per spoor** de transporttijden op de verschillende internationale goederencorridors (cf. EU verordening 913/2010306). De hierbij als streefwaarde vooropgestelde gemiddelde rijsnelheid bedraagt 80 km/u.

³⁰¹ Onder reis- en vaartijden verstaan we de totale verplaatsingstijd gerekend deur tot deur. Deze wordt voornamelijk bepaald door de afstand en de rij-/vaarsnelheden maar ook door reisverliesuren, wachttijden, overstap-/overslagtijden, laadtijden, looptijd naar parking enz.

³⁰² Wat als een redelijke reistijd wordt beschouwd varieert, voor wat het personenvervoer betreft, niet alleen in functie van de verplaatsingsmarkt (afstand van de verplaatsing) maar ook in functie van het motief van verplaatsen. Zo zijn bepaalde verplaatsingen tijd kritisch omdat ze gekoppeld zijn aan vaste aanvangsuren, vertrektijden enz. In het goederenvervoer hangt de gevoeligheid voor de factor "tijd" vooral af van de goederencategorie. Hier vragen vooral tijd kritische goederen om snel transport.

³⁰³ Op wegvakken met een maximale toegelaten snelheid van 120 km/u betekent dit 90 km/u.

³⁰⁴ Voor het goederenvervoer wordt de reistijd uitgedrukt per volume-eenheid.

³⁰⁵ Onder hoofdwatwegennet verstaan we de netwerken die behoren tot het trans-Europese kernnetwerk.

³⁰⁶ EU verordening nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegennet voor concurrerend goederenvervoer.

Prioritair binnen de **stedelijke regio's** verhogen we de attractiviteit van zowel de fiets als het openbaar vervoer. Op die manier stimuleren we het gebruik ervan en dit met het oog op het verminderen van de verkeersdruk in deze gebieden. Daarom verbeteren we:

- de reistijden met de **fiets** met 15%;
- de reistijden met het **stads- en streekvervoer** door op de stamlijnen, metrolijnen en het verbindend grootstedelijk vervoer de snelheid te verhogen. De hierbij vooropgestelde wensnelheid³⁰⁷ bedraagt minstens 25 km/u.

Voor het ontsluitend netwerk (buurtonsluiting, wijkontsluiting en dorpsontsluiting) zorgen we ervoor dat de reistijden minstens op het huidige³⁰⁸ niveau behouden blijven.

Voor het aansturen van de vervoerswijzekeuze is het belangrijk om de competitiviteit op vlak van de reistijd tussen het openbaar vervoer en de fiets enerzijds en de auto anderzijds te verbeteren. Daarom worden voor de woon-werk- en de woon-schoolverplaatsingen volgende streefwaarden voorop gesteld:

- binnen stedelijke regio's is voor verplaatsingen met **de fiets** die korter zijn dan 3 km de Vf-factor³⁰⁹ < 1
- voor verplaatsingen met het **stads- en streekvervoer** (inclusief voor- en natransport) die korter zijn dan 5 km bedraagt de Vf³¹⁰-factor maximaal 1,5.
- voor verplaatsingen met het **stads- en streekvervoer** (inclusief voor- en natransport) langer dan 5 km en met **de trein** (inclusief voor- en natransport) bedraagt de Vf-factor maximaal 1,3.

In het **goederenvervoer** komen we tot een verbetering van de totale reistijd³¹¹ gerekend van oorsprong tot bestemming door een verbeterde logistieke organisatie in het algemeen en een efficiënte overslag in het bijzonder.

3.1.2.2 Betrouwbare reistijden

Onder "betrouwbaarheid"³¹² verstaan we de mate waarin de reistijd langer of korter is dan de reistijd die vooraf verwacht werd. Bij het verhogen van de betrouwbaarheid van de reistijd gaat het dus over het verminderen van de variaties in de reistijd waardoor de zekerheid toeneemt dat de bestemming kan worden bereikt binnen de verwachte tijdsvensters.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is te komen tot voorspelbare en betrouwbare reistijden op de verschillende modale netwerken.

³⁰⁷ Zie Besluit netmanagement

³⁰⁸ Als referentiejaar hanteren we 2010

³⁰⁹ Onder Vf factor verstaan we de verhouding tussen de verplaatsingstijd per km met de fiets ten opzichte van de verplaatsingstijd per km met de wagen.

³¹⁰ Onder Vf factor verstaan we de verhouding tussen de verplaatsingstijd per km van het openbaar vervoer ten opzichte van de verplaatsingstijd per km met de wagen.

³¹¹ Rekening houdend met de hoeveelheid goederen die worden vervoerd.

³¹² Bij betrouwbaarheid gaat het over de stabiliteit van de reis- en vaartijden. Met stabiliteit bedoelen we de mate waarin de reistijd verandert als de intensiteit stijgt en/of de capaciteit daalt. Bij hoge instabiliteit is het bijzonder lastig de reistijd te voorspellen (Maaïke Snelders, e.a.).

Streefdoel voor 2030:

Naar de internationale knooppunten³¹³ (zeehavens, luchthavens en HST-stations) en de grootstedelijke gebieden (Antwerpen, Brussel en Gent) toe leggen we, voor wat de betrouwbaarheid van de reistijd betreft, volgende accenten:

- We verbeteren voor de weggebruikers de reistijdbetrouwbaarheid³¹⁴ op de congestiegevoelige trajecten van het *hoofdwegennet*, zijnde de ringwegen en snelwegen naar en rond de stedelijke gebieden van Antwerpen, Brussel en Gent. Het streefdoel hierbij is te komen tot een maximale afwijking van de gemiddelde reissnelheid met 20% (in + of in -) van de normale³¹⁵ reistijd.
- Naar de *treinreizigers* toe garanderen we de betrouwbaarheid van de reistijd door de afwijking tussen de reële rijtijd en de geplande rijtijd beperkt te houden.
- Voor de *beroepsvaart* garanderen we de betrouwbaarheid³¹⁶ van de reistijd op het hoofdwatwegennet. Op de modeltrajecten overschrijdt maximaal 10% van de schepen de vooropgestelde reistijd.
- Voor het *goederenvervoer per spoor* verhogen we de reistijdbetrouwbaarheid op de goederencorridors (zie EU verordening 913/2010). Maximaal 10% van de treinen heeft een afwijking die groter is dan 30 minuten van het geplande tijdstip van aankomst.

Voorals de *stedelijke regio's* houden we bij het *stads- en streekvervoer* de afwijking tussen de reële rijtijd en de geplande rijtijd beperkt tot maximaal 5%³¹⁷.

3.1.2.3 Redelijke kostprijs³¹⁸

Een aantal ontwikkelingen (zoals de toenemende brandstofprijzen en het internaliseren van externe kosten maar ook het aanrekenen van gebruikskosten) hebben als gevolg dat de kostprijs van de gemotoriseerde mobiliteit in de toekomst verder zal toenemen.

Onder "redelijk" verstaan we de mate waarin de kostprijs die door de gebruikers wordt betaald een goede reflectie is van de effectieve kosten die door de overheid of private vervoersaanbieders worden gemaakt, het geboden serviceniveau en de externe kosten veroorzaakt aan de maatschappij maar zonder dat de betaalbaarheid ervan voor de gebruikers in het gedrang komt of het concurrentievermogen van de transportsector erdoor wordt ondermijnd.

De **ambitie** op lange termijn (2050) is, voor de verschillende modi, de kostprijs ervan betaalbaar en concurrentieel te houden.

³¹³ Zie Pact 2020 doelstelling.

³¹⁴ Onder reistijdbetrouwbaarheid verstaan we het percentage van de voertuigen dat 'op tijd' een specifiek traject aflegt. 'Op tijd' wil zeggen dat de reistijd niet meer dan 20% (in plus en in min) afwijkt van de normale reistijd op het traject.

³¹⁵ Onder "normale" reistijd verstaan we de mediaan van de waargenomen reistijden binnen het beschouwde tijdsvenster.

³¹⁶ De stabiliteit van de vaartijden wordt bepaald door onder andere het onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, de beschikbaarheid van ligplaatsen en de passeertijd bij sluisen en bruggen.

³¹⁷ Streefwaarden vooropgesteld door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

³¹⁸ In de personenmobiliteit spelen zowel de vaste kosten, brandstofkosten, onderhoud, gebruiksheffingen, parkeerkosten, ticketkosten en kosten verbonden aan voor- en natransport. In het goederenvervoer spelen naast de transportprijzen zelf ook de kosten van overslag, verzekeringen, waardeverlies van goederen en renteverlies van goederen.

Streefdoel voor 2030:

In de *personenmobiliteit* is het gebruik van de verschillende vervoermiddelen, vanuit maatschappelijk oogpunt bekeken, correct geprijsd waarmee we het gebruik in de gewenste richting aansturen. De betaalbaarheid wordt gegarandeerd.

In de *goederenmobiliteit* is het gebruik van de verschillende vervoermiddelen correct geprijsd. We sturen het gebruik in de gewenste richting aan via (tijdelijke) incentives gericht op het verbeteren van de logistieke organisatie of het optimaliseren van de totale vervoersketen.

3.1.2.4 Verhoogd comfortniveau

Bij de "moeite" om een bepaalde bestemming te bereiken (zie hoger) speelt ook het comfortniveau een rol. Hieronder verstaan we naast de traditionele comfortelementen (zoals zit- en wachtcomfort, informatie enz.) en rij-/reiscomfort (infrastructurele voorzieningen, uitrusting, onderhoud enz.) ook stress, ongevals- en de schadekans, sociale veiligheid, status, fysieke inspanningen, de mogelijkheid om goederenstromen op te volgen (tracking en tracing) enz.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is te komen tot hoogkwalitatieve systemen die op het gebied van comfort tegemoet komen aan de wensen van hun gebruikers.

Streefdoel voor 2030:

De tevredenheid bij de gebruikers van de verschillende modale netwerken neemt toe. Het streefdoel is te komen tot een hoge mate van tevredenheid bij minstens 4 op de 5 gebruikers over het globale comfortniveau (inclusief de overstap-/overslagfaciliteiten, het voor- en natransport edm.).

3.2 Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven (SD 2)

3.2.1 Omschrijving

Om de toegang tot mobiliteit en bijgevolg tot de maatschappij als basisbehoefte van individuen te garanderen (zie missie) is het belangrijk om de problemen³¹⁹ die kwetsbare groepen in de samenleving ondervinden bij het verplaatsen zoveel als mogelijk weg te werken. Onder "kwetsbare" groepen verstaan we zowel mensen met functiebeperkingen (waaronder vaak ouderen en mensen met een handicap) als inkomenszwakkere groepen (waartoe vaak ouderen, mensen met een handicap, jongeren, eenoudergezinnen enz. behoren).

De tweede strategische doelstelling heeft dan ook tot doel om op een selectieve wijze te komen tot een vlotte, veilige en breed toegankelijke mobiliteit voor iedereen.

³¹⁹ Deze problemen kunnen zowel van fysieke, mentale, juridische als financiële aard zijn.

Onder “selectieve wijze” verstaan we dat niet voor elke doelgroep of gebruiker, noch voor elke modus, op elke plaats of op elk moment, we dezelfde mate van toegankelijkheid kunnen garanderen.

3.2.2 Beoogde effecten

Om sociale uitsluiting als gevolg van de wijze waarop het transportsysteem is uitgebouwd en wordt betaald te voorkomen, worden onderstaande maatschappelijke effecten nagestreefd.

3.2.2.1 Verbeterde mobiliteit voor mensen met functiebeperkingen

Onder “verbeterde mobiliteit” verstaan we het zoveel als mogelijk wegwerken van hinderpalen (die zowel van fysieke, juridische als mentale aard kunnen zijn) die maken dat mensen zich niet of moeilijk “kunnen” verplaatsen.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is te komen tot volwaardige mobiliteit voor mensen met (ernstige) functiebeperkingen.

Streefdoel voor 2030:

Ondanks de veroudering van de bevolking is het aandeel van de bevolking dat ernstige problemen ervaart om zich te verplaatsen sterk gedaald.

3.2.2.2 Verbeterde mobiliteit voor inkomenszwakke groepen

Bij inkomenszwakke groepen spelen vooral de financiële en sociale drempels een rol bij het zich al dan niet kunnen verplaatsen. Tot de risicogroepen behoren vaak ouderen, mensen met een fysieke handicap maar ook jongeren en eenoudergezinnen.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is vervoersarmoede als gevolg van inkomensongelijkheid te voorkomen.

Streefdoel voor 2030:

Voor inkomenszwakkere groepen zorgen we ervoor dat, ondanks de te verwachten kostenstijgingen, de mobiliteit betaalbaar is.

3.2.2.3 Verhoogde vervoersautonomie

Voor kinderen en jongeren maar ook ouderen en mensen met een functiebeperking zijn voor hun verplaatsingen vaak afhankelijk van derden. De oorzaken van vervoersafhankelijkheid zijn divers. Veelal houden zij verband met het feit dat mensen zich niet “kunnen” verplaatsen (zie ook hoger). Soms hangen deze problemen ook samen met het feit dat mensen zich niet “durven” verplaatsen of dit niet “mogen” omwille van bijvoorbeeld veiligheidsoverwegingen.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is te komen tot een zo groot mogelijke vervoersautonomie bij de verschillende groepen in de samenleving.

Streefdoel voor 2030:

Kinderen, jongeren, ouderen en mensen met een functiebeperking kennen een sterk verbeterde zelfstandige mobiliteit.

3.3 De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers (SD 3)

3.3.1 Omschrijving

Om te komen tot een mobiliteitssysteem dat veilig is (zie missie) is het belangrijk om vooral de verkeersveiligheid te verbeteren. De zorg om zich veilig te kunnen verplaatsen is, zo blijkt uit de resultaten van de publieksparticipatie, een belangrijk aandachtspunt voor veel burgers.

De derde strategische doelstelling is dan ook gericht op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Onder verkeersslachtoffers verstaan we het aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden als gevolg van verkeersongevallen. Conform de aanbevelingen van de Europese Commissie³²⁰ en de derde federale Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid (11 mei 2011) besteden we bijzondere aandacht aan de meest kwetsbare verkeersdeelnemers.

3.3.2 Beoogde effecten

Om de verkeersveiligheid te verhogen en tot de best presterende regio's in Europa te behoren dienen volgende effecten te worden bereikt:

3.3.2.1 Minder doden

Onder "verkeersdoden" verstaan we zowel de personen die als gevolg van een ongeval ter plaatse zijn overleden als de dodelijk gewonden (zij die overleden zijn binnen de 30 dagen na de datum van het ongeval).

Conform het Europese Witboek en de resolutie van het Vlaamse Parlement is het de **ambitie** om op lange termijn (**2050**) het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tot nul te herleiden.

Streefdoel voor 2030:

Voor wat het aantal doden per miljoen inwoners betreft behoren we tot één van de beste Europese regio's. Daarom beperken we het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tot maximaal 133 in 2030.

³²⁰ Mededeling van 20 juli 2010 aan het Europees Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's, getiteld "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020".

3.3.2.2 Minder zwaargewonden

Onder “zwaargewonden” in het verkeer verstaan we personen die bij een verkeersongeval gewond werden (maar niet dodelijk) en voor wie een opname in het ziekenhuis van minstens 24 uur noodzakelijk is.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is om voor wat het aantal zwaargewonden verkeersslachtoffers te behoren tot de best presterende regio's in Europa.

Streefdoel voor 2030:

Verder bouwend op de afspraken aangegaan in het kader van het Pact 2020³²¹ beperken we het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers tot maximaal 1000 in 2030.

3.3.2.3 Minder doden en zwaargewonden bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers

Onder “meest kwetsbare” verkeersdeelnemers verstaan we zowel de niet-beschermden verkeersdeelnemers zoals fietsers, voetgangers, motorrijders en bromfietzers als specifieke leeftijdsgroepen zoals jonge bestuurders (18-24 jarigen) en ouderen (65+). Ondanks de vordering gemaakt op vlak van de verkeersveiligheid vragen deze verkeersdeelnemers, door het hogere veiligheidsrisico dat zij kennen, nog steeds om bijzondere beleidsaandacht.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is het aantal zwaargewonden bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers drastisch te beperken en het aantal dodelijke verkeersslachtoffers bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers ook tot nul te herleiden.

Streefdoel voor 2030:

We komen tot een daling tot maximaal 540 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers (dus dode en zwaargewonde fietsers, voetgangers, motorrijders en bromfietzers). Bij de jonge bestuurders (18-24 jarigen) en de ouderen (65+) komen we tot maximaal 350 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers.

3.3.2.4 Minder lichtgewonden

Naast het aantal ongevallen met doden of zwaargewonden gebeurt er nog een veelvoud aan ongevallen met slachtoffers met lichter letsel. Uit buitenlandse studies blijkt steeds meer dat de totale maatschappelijke kosten (zoals medische kosten, productieverlies, materiële kosten, filekosten enz.) van dit soort ongevallen hoog oplopen. Het verminderen van deze problematiek vraagt echter om een andere aanpak dan deze die gericht is op het terugdringen van het aantal doden en zwaargewonden.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is het aantal lichtgewonden zodanig te beperken dat we tot de goed presterende landen van Europa behoren.

³²¹ Pact 2020: Een nieuw toekomstpact voor Vlaanderen, 20 doelstellingen, VESOC januari 2009.

Streefdoel voor 2030:

We brengen het aantal lichtgewonden verkeersslachtoffers terug met 20% ten opzichte van 2010.

3.4 De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit (SD 4)

3.4.1 Omschrijving

Om de negatieve impact van het verkeer op de menselijke leefomgeving (in termen van hinder of verminderde beleving) en op de gezondheid te verminderen (zie missie) is het belangrijk om de druk van het verkeer op de leefomgeving van de mens te verminderen.

De vierde strategische doelstelling is er dan ook op gericht om, onafhankelijk van de mobiliteitsontwikkeling, de verkeersleefbaarheid te verhogen. Onder verkeersleefbaarheid verstaan we de mate waarin de leefomgeving voldoet aan de kwaliteitseisen voor het menselijk functioneren en beleven voor zover beïnvloed door verkeer en zijn voorzieningen. Hierin spelen zowel de kwaliteit van de verplaatsingsactiviteiten als van de verblijfsactiviteiten een rol. Ook verkeersonveiligheid is een facet van verkeersleefbaarheid maar wordt in een aparte strategische doelstelling (zie hoger) uitgewerkt. Aangezien zowel kwaliteit als hinder niet door iedereen hetzelfde wordt ervaren heeft verkeersleefbaarheid zowel een objectieve (meetbare) als een subjectieve component.

3.4.2 Beoogde effecten

Voor het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in steden en dorpen worden onderstaande effecten naar voren geschoven. Daarbij wordt de primaire focus gelegd op de woonkernen en niet op de woonlinten.

3.4.2.1 Minder transport gerelateerde luchtverontreiniging en gezondheidsproblemen

Onder het verminderen van de luchtverontreiniging en de gezondheidsproblemen verstaan we het terugdringen van lokale knelpunten van NO₂- en fijn stof concentraties langs verkeersassen (zowel in stedelijk als landelijk gebied), stedelijke centra enz. om zo de impact van verkeer op de gezondheid te reduceren.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is de impact van verkeer op de luchtkwaliteit zodanig te reduceren dat de Europese doelstellingen worden gehaald.

Streefdoel voor 2030:

Langsheen het hoofdwegennet maar ook in binnensteden zijn, conform de Europese wetgeving³²², normoverschrijdingen als gevolg van verkeersemisies (hot spots) weggewerkt.

³²² Europese normen zijn uitgevaardigd voor verscheidene stoffen. De stoffen relevant voor verkeer waarvoor normen zijn uitgevaardigd zijn PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂. Momenteel zijn normen in voorbereiding voor wat "black carbon (BC)" of de roetdeeltjes betreft.

3.4.2.2 Minder verkeershinder

Onder "hinder" verstaan we een onaangenaam zintuiglijk gevoel (met zowel een objectief als een subjectief karakter) dat zorgt voor een aantasting van onze levenskwaliteit op zowel geestelijk als lichamelijk vlak³²³. In tegenstelling tot andere milieuvervuilingen (zie verder) waarvan de mens zich meestal niet onmiddellijk bewust is, is hinder onmiddellijk merkbaar.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is de hinder door verkeer in steden en dorpen terug te dringen in lijn met de Europese doelstellingen.

Streefdoel voor 2030:

Het aantal ernstig gehinderden door zowel wegverkeer³²⁴ als het spoorverkeer is substantieel gedaald t.o.v. 2010.

De hinder van zowel de verkeers- en vervoersstromen als van de laad- en losactiviteiten die veroorzaakt worden door logistieke activiteiten of stedelijke distributie is sterk verminderd.

3.4.2.3 Verhoogde belevingswaarde

Onder "belevingswaarde" verstaan we de mate waarin het verblijf in of de beleving van de verkeersomgeving als kwaliteitsvol worden ervaren. Bij kwaliteit van de verkeersomgeving en de publieke ruimte gaat het echter niet alleen om esthetische en betekenisaspecten maar ook over de zorg voor een gezonde leefomgeving (zie hoger), sociale verbondenheid en (sociale) veiligheid (zie hoger)³²⁵ en het verminderen van de verkeersagressie.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is het realiseren van kwalitatief hoogwaardig ingerichte verkeersomgevingen en publieke ruimten waar het aangenaam is om in te verblijven en te bewegen (minstens 4 op 5 inwoners is tevreden).

Streefdoel voor 2030:

De tevredenheid bij de bevolking over de veiligheid en de uitstraling van straten en pleinen (in de woonomgeving) is toegenomen. Minstens 4 op 5 inwoners is tevreden.

3.4.2.4 Verhoogde gebruikswaarde

Onder "gebruikswaarde" verstaan we de mate van geschiktheid van de verkeersinfrastructuren (wegen, fiets- en voetpaden, pleinen enz.) en van het vervoersaanbod voor het uitoefenen van de verschillende activiteiten (werken, schoollopen, winkelen enz.). We bekijken de gebruikswaarde zowel vanuit het oogpunt van de inwoners als vanuit het oogpunt van het bezoekend verkeer en het toeleveringsverkeer. De mate waarin inwoners deze als kwalitatief ervaren kan verschillen in functie van hun verplaatsingsbehoeften, de gebruikte vervoermiddelen, het tijdstip van de verplaatsing, het motief van verplaatsing enz. Ook kan de appreciatie van de gebruikswaarde van de inwoners verschillen van deze van het bezoekend- of van het toeleveringsverkeer.

³²³ MIRA, Milieurapport Vlaanderen, <http://www.milieurapport.be/nl/feitencijfers/MIRA-T/milieuthemas/hinder-door-lawaaigeur-en-licht/>

³²⁴ Doelstelling Mina-plan 4 voor 2020.

³²⁵ Groenboek Beleidsplan Ruimte, Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is in steden en gemeenten te komen tot een hoge mate van tevredenheid bij de verschillende gebruikers van de publieke ruimte over de vervoersmogelijkheden.

Streefdoel voor 2030:

De tevredenheid bij de verschillende gebruikers is toegenomen. Het streefdoel is te komen tot een tevredenheid bij minstens 4 op 5 gebruikers over de gebruikswaarde van de publieke ruimte.

3.5 De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit (SD 5)

3.5.1 Omschrijving

Om te komen tot een mobiliteitssysteem dat de ecosysteemgrenzen van onze planeet respecteert en een minimale milieu-impact en gezondheidsgevolgen heeft (zie missie) is het belangrijk om de schade die wordt aangebracht aan natuur en milieu te verminderen.

De vijfde strategische doelstelling is er dan ook op gericht om, onafhankelijk van de mobiliteitsontwikkeling, deze milieu- en natuurschade terug te dringen. Onder "milieu- en natuurschade" verstaan we het geheel van negatieve effecten op zowel het milieu als de natuur gaande van verzuring, fotochemische luchtverontreiniging, klimaatsverandering, ruimtegebruik, versnippering, water- en bodemverontreiniging, wijziging van de waterkwantiteit, het verlies aan biodiversiteit, het gebruik van niet-hernieuwbare grondstoffen en materialen en afvalstromen.

3.5.2 Beoogde effecten

Om de schade aan natuur en milieu terug te dringen dienen onderstaande effecten te worden bereikt.

3.5.2.1 Minder verkeersemisies

Onder "verkeersemisies" verstaan we de aan transport gerelateerde emissies van PM, NO_x, CO₂, VOS en SO₂ in zowel het personen- als het goederenvervoer.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is om de uitstoot van CO₂ te reduceren met 60% (koolstofarm) ten opzichte van 1990³²⁶. De andere emissies (PM, NO_x, VOS en SO₂) zijn verminderd in lijn met de Europese doelstellingen.

Streefdoel voor 2030:

De broeikasgasemissies in de transportsector zijn gedaald met 16%³²⁷ ten opzichte van 2005. Voor de andere emissies (PM, NO_x, VOS en SO₂) voldoen we aan de internationaal opgelegde emissieplafonds voor de transportsector (NEC-richtlijn, LRTAP)³²⁸.

³²⁶ "Routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050" Europese Commissie, COM (2011) 112.

3.5.2.2 Zorgvuldig ruimtegebruik

Onder "zorgvuldig" verstaan we het zoveel als mogelijk beperken, waar mogelijk hergebruiken of meervoudig gebruiken van ruimte maar ook het omkeerbaar maken van het ruimtebeslag (zowel direct als indirect ruimtebeslag) van de modale netwerken (incl. ondersteunende infrastructuur zoals parkeerterreinen) en de verschillende knooppunten. Hiermee geven we invulling aan de Europese ambities voor een efficiënt hulpbronnengebruik in Europa³²⁹.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is om de bijkomende netto ruimtebeslagwaarde van het transportsysteem (modale netwerken en knooppunten) tot nul af te bouwen.

Streefdoel voor 2030:

Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het optimaliseren van het transportsysteem kent een dalend verloop.

3.5.2.3 Ontsnippen van natuur en open ruimte en landschappelijke inpassing van infrastructuur

Onder "versnippering" van de natuur en open ruimte verstaan we de mate waarin aaneengesloten natuurgebieden en leefgebieden in de open ruimte worden verkleind of de onderlinge afstand tussen deze gebieden wordt vergroot als gevolg van de aanleg of de verbreding van de infrastructuur. Maar ook de landschappelijke inpassing van infrastructuur in de omgeving verdient de aandacht.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is te komen tot verkeersinfrastructuren die op een ecologisch verantwoorde wijze ingebed zijn in de omgeving en die een hoge landschappelijke waarde³³⁰ hebben.

Streefdoel voor 2030:

De samenhang van de Natura 2000³³¹ gebieden die doorsneden worden door het hoofdwegennet is verbeterd en draagt bij tot het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen³³². De landschappelijke inpassing van de weg in de omgeving binnen beschermde landschappen en/of ankerplaatsen of erfgoedlandschappen is verbeterd.

³²⁷ Berekend op basis van voertuigkilometers Mobiliteitsplan Vlaanderen en rekening houdend met een brandstofcorrectie van 22%.

³²⁸ Voor 2020 zijn deze vastgelegd op 68 kton (Belgisch niveau). Nieuwe plafonds worden voor vermoedelijk 2025 verwacht.

³²⁹ "Stappenplan voor efficiënt hulpbronnengebruik in Europa" COM (2011) 571 definitief

³³⁰ De landschappelijke waarde wordt bepaald door drie (evenwaardige) deelfacetten zijnde de cultuurhistorische, het esthetische en het natuurwetenschappelijk facet. (bron: M. Antrop, S. Van Damme, UGent, 1995, Landschapszorg in Vlaanderen: onderzoek naar criteria en wenselijkheden voor een ruimtelijk beleid met betrekking tot cultuurhistorische en esthetische waarden van de landschappen in Vlaanderen).

³³¹ Natura 2000 is de naam voor het grensoverschrijdend netwerk van natuurgebieden dat de Europese lidstaten hebben afgebakend op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

³³² Onder instandhoudingsdoelstellingen verstaan we de doelstellingen gericht op het in stand houden van de biodiversiteit.

3.5.2.4 Beperkt gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen

Hieronder verstaan we het tegengaan binnen de transportsector van de uitputting van niet-hernieuwbare hulpbronnen en de verspilling van materialen en energie.

De **ambitie** op lange termijn (**2050**) is te komen tot gesloten kringlopen voor wat het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreft en tot een koolstofarm transportsysteem³³³.

Streefdoel voor 2030:

Het aandeel hernieuwbare energie in de transportbrandstoffen voldoet aan de Europese doelstellingen³³⁴. Bij de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur neemt het aandeel secundaire grondstoffen toe.

³³³ http://ec.europa.eu/energy/energy2020/roadmap/doc/sec_2011_1565_part2.pdf. Om tot een koolstofarm transportsysteem te komen moet de energievraag van de transportsector met 40% verminderen ten opzichte van een business as usual scenario en moet het aandeel hernieuwbare energiebronnen toenemen tot 62% à 73%.

³³⁴ Voor 2020 wordt op Europees vlak een aandeel van 10% hernieuwbare energie vooropgesteld (Europese richtlijn 2009/28/EG).

H.4 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Voor het bereiken van de doelen (2030) die voor elk van de vijf strategische doelstellingen werden geformuleerd, worden vier operationele doelstellingen³³⁵ naar voren geschoven. Samen dragen deze operationele doelstellingen bij tot de realisatie van een transportsysteem dat tot de performantste van Europa behoort³³⁶.

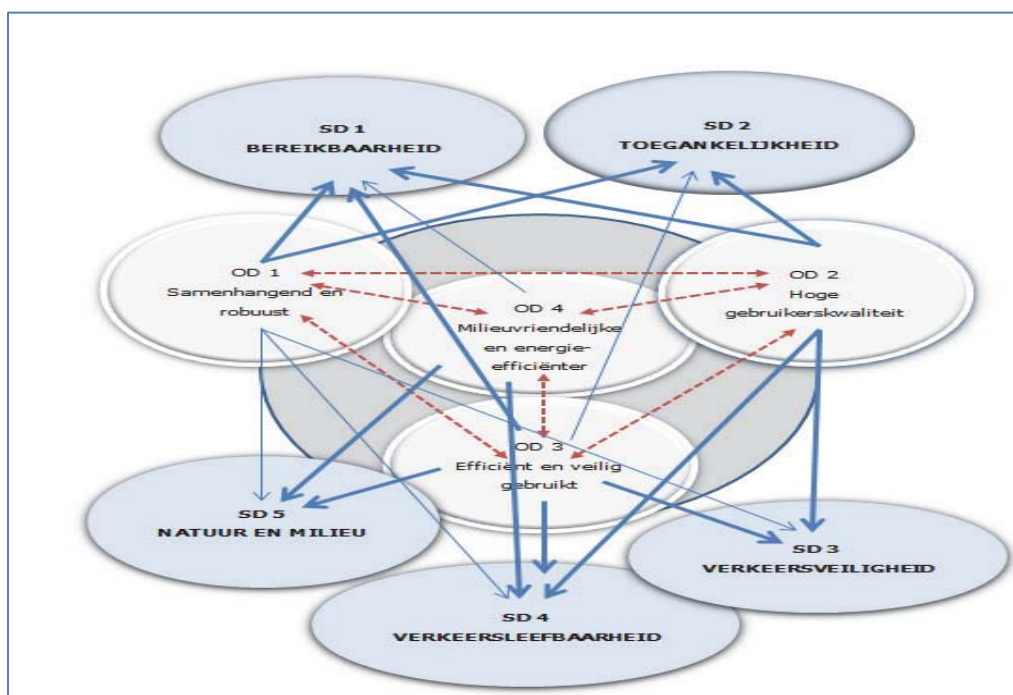


Fig.1: Samenhang tussen operationele doelstellingen onderling en met strategische doelstellingen.

De vier operationele doelstellingen zijn erop gericht om de systeemkwaliteiten van het transportsysteem te verbeteren, de aangeboden kwaliteitsniveaus en serviceniveaus beter te laten aansluiten bij de voorkeuren van hun individuele gebruikers (zie resultaten participatie) maar ook om het transportsysteem verder te verduurzamen en het gebruik ervan zodanig aan te sturen dat de druk op mens, natuur en milieu vermindert.

Tussen de vier operationele doelstellingen bestaat een nauwe samenhang (zie figuur). Zo is bijvoorbeeld het verhogen van de gebruikerskwaliteit belangrijk om het gebruik van het transportsysteem aan te sturen terwijl een veilig en efficiënt gebruik op zijn beurt belangrijk is om de robuustheid van het transportsysteem te verbeteren.

4.1 Samenhang en robuustheid van het transportsysteem verbeteren (OD 1)

4.1.1 Omschrijving

Om in de toekomst een antwoord te bieden op de toenemende mobiliteitsvraag is het belangrijk dat gebruikers of goederen hun bestemming kunnen bereiken op niet alleen een

³³⁵ De doelen worden geformuleerd ten opzichte van 2010, tenzij anders vermeld.

³³⁶ Doelstelling Pact 2020.

snelle en betrouwbare manier maar ook via de efficiëntste (vanuit maatschappelijk oogpunt) combinatie van de verschillende vervoerswijzen.

De eerste operationele doelstelling heeft dan ook tot doel om, rekening houdend met natuur-, milieu-, leefbaarheids- en veiligheidsoverwegingen, het functioneren van het transportsysteem te verbeteren door de beschikbaarheid van de verschillende modale netwerken te verbeteren, de storingsgevoeligheid ervan te verminderen, de onderlinge samenhang te versterken en de intelligentie ervan te verhogen zodat het (al dan niet gecombineerd) gebruik van de verschillende vervoerswijzen eenvoudiger, flexibeler en veiliger wordt.

4.1.2 Beoogde effecten

4.1.2.1 Verminderde storingsgevoeligheid van de modale netwerken

Onder "storingsgevoeligheid" verstaan we de mate waarin netwerken onderhevig zijn aan storingen die zowel van structurele als van incidentele aard kunnen zijn.

Het verminderen van de storingsgevoeligheid speelt een belangrijke rol in het verbeteren van de reistijden op de verschillende modale netwerken en in het verbeteren van de betrouwbaarheid ervan (zie SD 1).

Aan een verminderde storingsgevoeligheid zijn ook een aantal voordelen verbonden zoals verminderde arbeids- en brandstofkosten (zie SD 1), verminderde verkeersemissies (zie SD 4 en 5) en energieverbruik (zie SD 5) als een verbetering van de verkeersveiligheid (zie SD 3).

Streefdoel voor 2030:

Voor de **hoofdtransportnetwerken** (waarvan sommige behoren tot het kernnetwerk van de TEN-T netwerken), worden volgende streefdoelen vooropgesteld:

- Op het **hoofdwegennet** bedraagt het aantal opgelopen verliesuren ten opzichte van het totaal aantal gereden voertuiguren minder dan 5%³³⁷;
- Op het **hoofdwaterwegennet** bedraagt het aantal uren stremming ten gevolge van technische defecten niet meer dan 1% van het totaal aantal bedieningsuren;
- Bij het **treinverkeer** (personen) behalen we een stiptheidsniveau van 95%³³⁸. Het aantal afgeschafte treinen is beperkt tot maximaal 1% van het totaal aantal treinen.
- Op de goederencorridors neemt het aantal verliesuren af.

Prioritair binnen de **stedelijke regio's** zorgen we op de stamlijnen, metrolijnen en het verbindend grootstedelijk vervoer voor:

- Een stiptheidsniveau³³⁹ van 95%³⁴⁰.

³³⁷ Zie ook Pact 2020 doelstellingen

³³⁸ Onder stiptheid verstaan we een maximale afwijking van 6 minuten (op termijn 3 minuten) op de geplande aankomsttijd (cijfers na neutralisatie).

³³⁹ Onder stiptheid verstaan we het percentage ritten dat ten opzichte van de gepubliceerde dienstregeling (a) te laat aankomt en (b) te vroeg vertrekt op een knooppunt/tijdhalte (zowel aankomst als vertrekpuntualiteit). Onder op tijd verstaan we een vertraging van niet meer dan twee minuten.

³⁴⁰ Streefwaarden vooropgesteld door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

- Op hoogfrequente lijnen is voor de verschillende timing points de stiptheid fors verbeterd.

4.1.2.2 Verbeterde samenhang van de modale netwerken

Onder "samenhang" verstaan we de wijze waarop de verschillende modale netwerken samenhangen maar ook onderling op de verschillende schaalniveaus (internationaal, regionaal en lokaal) zijn verknoopt.

Het verbeteren van de samenhang van de verschillende netwerken is belangrijk om de reistijden te verbeteren en het comfortniveau van die modi die voor- en natransport vereisen (inclusief mensen met een functiebeperking, kinderen, jongeren) te verhogen (zie SD 1 en 2). Een verbeterde samenhang heeft ook een gunstige invloed op de kostenontwikkeling (zie SD 1), de veiligheid (zie SD 3) maar ook de gebruikswaarde (zie SD 4).

Streefdoel voor 2030:

Om tot een samenhangend transportsysteem te komen zorgen we ervoor dat:

- de verschillende **internationale knooppunten** (zeehavens, luchthavens en HST-stations), conform de in opmaak zijnde richtsnoeren met betrekking tot de TEN-T netwerken, op een multimodale wijze zijn ontsloten³⁴¹;
- de **stations** en de **hoofdhalttes** van het stads- en streekvervoer zijn ingebed in de verschillende robuuste modale netwerken (voetgangers-, fiets-, OV- en autonetwerken).
- De verschillende deelsystemen (bus, tram en trein) van het **openbaar vervoer** zijn zodanig op elkaar afgestemd dat het aantal probleemaansluitingen tussen deze deelsystemen gedaald is tot 10%³⁴².
- Op de park en rides rond de grootstedelijke gebieden is een goede overstap op het openbaar vervoer mogelijk (12 min. spitsfrequentie) en naar de (deel-) fiets of andere duurzame deelsystemen;
- We beschikken over een fijnmazig netwerk van multimodaal ontsloten **inlandse knooppunten** voor wat het goederenvervoer betreft.

4.1.2.3 Verbeterde (multimodale) dienstverlening

Onder "dienstverlening" verstaan we het geheel van prestaties³⁴³ (en de klantgerichtheid ervan) naar de verschillende gebruikers van het transportsysteem.

Een verbetering van de dienstverlening is belangrijk om de betrouwbaarheid en het comfortniveau te verhogen (zie SD 1) maar ook de verplaatsingsmogelijkheden voor mensen met functiebeperkingen te verhogen (zie SD 2). Een verbetering van de dienstverlening is ook belangrijk in het aansturen van de vervoerswijzekeuze (zie OD 3).

Streefdoel voor 2030:

Om tot een verbeterde multimodale dienstverlening te komen zorgen we ervoor dat:

³⁴¹ Zie ook Pact 2020 doelstelling

³⁴² Streefwaarden vooropgesteld door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

³⁴³ Inclusief de snelheid van service bij eventuele storingen

- gebruikers over end-to-end services beschikken die hen op een geïntegreerde manier bij zowel de reisplanning als in real-time ondersteunen in het zich duurzaam, veilig en reglementair verplaatsen.
- in het goederenvervoer real-time informatie over de goederenstromen en de netwerkcondities beschikbaar is ten behoeve van de ontwikkeling van hoogwaardige multimodale vervoersgerelateerde diensten.
- in de verschillende knooppunten de overstap tussen de modi naadloos verloopt doordat informatie, tarieven, betaalsystemen, tickets en reserveringssystemen enz. zijn geïntegreerd.
- in de verschillende knooppunten de overslag tussen de modi efficiënt verloopt doordat informatie, administratie, reserveringssystemen enz. zijn geïntegreerd, laadeenheden zijn geharmoniseerd en de verschillende modi evenwaardig worden behandeld.
- de dienstverlening is afgestemd op de specifieke noden van mensen met een functiebeperking.

4.2 Gebruikerskwaliteit van de modale netwerken verhogen (OD 2)

4.2.1 Omschrijving

Vlaanderen beschikt over verkeers- en vervoersnetwerken die naar de verschillende gebruikers toe heel wat mogelijkheden bieden. Toch kampen deze netwerken nog met een aantal problemen (zie synthese informatief deel).

De tweede operationele doelstelling heeft dan ook tot doel om de gebruikerskwaliteit van de verschillende modale netwerken te verhogen.

4.2.2 Beoogde effecten

4.2.2.1 Verlaagd veiligheidsrisico³⁴⁴

Onder "veiligheidsrisico" verstaan we zowel de kans om bij een ongeval (licht-, zwaar- of dodelijk) gewond te geraken als het risico op stoffelijke schade. Maar ook de sociale veiligheid speelt hierbij een rol niet alleen naar de gebruikers maar ook naar het personeel toe.

Het verlagen van het veiligheidsrisico is belangrijk voor het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen (zie SD 3), om de mobiliteit van mensen met functiebeperkingen te verhogen, en de vervoersautonomie van kinderen en jongeren te verbeteren (zie SD 2) maar ook voor het verbeteren van de belevings- en gebruikswaarde (zie SD 4). Het verbeteren van het veiligheidsrisico draagt ook bij tot een verminderde storingsgevoeligheid en daardoor tot een verbeteren van de reistijden en de betrouwbaarheid ervan (zie SD 1).

³⁴⁴ In het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen gaan we enkel in op de problematiek van de verkeers- en de sociale veiligheid. De infrastructuur op de waterwegen die instaan voor het in stand houden van een bevaarbaar waterpeil (in het bijzonder de stuwen, pompinstallaties en dijken) en het beveiligen van de omgeving tegen wateroverlast worden niet meegenomen in het mobiliteitsplan.

Streefdoel voor 2030:

Op het gebied van veiligheidsrisico worden, voor wat de "verkeersveiligheid" betreft, volgende streefdoelen vooropgesteld:

- Voor de *meest kwetsbare verkeersdeelnemers*³⁴⁵ is het aantal dodelijke slachtoffers per miljoen voertuigkilometers praktisch tot nul³⁴⁶ herleid.
- Bij het *gemotoriseerd wegverkeer* is het aantal dode verkeersslachtoffers per miljoen voertuigkilometers tot praktisch nul³⁴⁷ herleid).
- Bij het *stads- en streekvervoer* daalt het aantal ongevallen/100.000 km met 2,5% per jaar.
- Voor het *spoorvervoer* wordt, conform de aanbevelingen van de Commissie Spoorwegveiligheid, het residuele ongevalsrisico tot bijna nul gereduceerd.

Voor wat de "sociale veiligheid" betreft, worden volgende streefdoelen vooropgesteld:

- voor zowel de gebruikers als de medewerkers van het *openbaar vervoer* is de sociale veiligheid op de voertuigen en op de halteplaatsen en de stations gegarandeerd.
- bij zowel *voetgangers, fietsers* als *openbaar vervoergebruikers* is een onveiligheidsgevoel geen beperkende factor meer in de vervoerswijzekeuze.

4.2.2.2 Verbeterd vervoersaanbod

Onder "vervoersaanbod" verstaan we zowel de organisatie van de vervoersdiensten als de configuratie en de capaciteit van de verkeersinfrastructuur.

Het verbeteren van het vervoersaanbod speelt een belangrijke rol in het verhogen van het comfortniveau en de reistijden (zie SD 1). Voor de binnenvaart en het openbaar vervoer heeft een verbeterde beschikbaarheid ook een gunstig effect op de kostenontwikkeling (zie SD 1). Een verbeterde beschikbaarheid van de fiets- en voetgangersnetwerken en OV-netwerken draagt ook bij tot het behalen van de veiligheidsdoelen (zie SD 3), het verhogen van de gebruikswaarde (zie SD 4), een verbeterde mobiliteit voor mensen met functiebeperkingen en een verhoogde vervoersautonomie (zie SD 2).

Streefdoel voor 2030:

Voor wat de **hoofdtransportnetwerken** betreft, worden volgende streefdoelen vooropgesteld:

- op het *hoofdwegennet* zijn alle wegvakken met verzadigingsgraad³⁴⁸ >10 uur weggewerkt;
- in het *reizigersvervoer per spoor* is het aantal treinverbindingen met capaciteitsproblemen verminderd. Het aantal aangeboden plaatskilometers kent een zodanige ontwikkeling waardoor iedereen, voor zover relevant, een zitplaats heeft.
- het *hoofdwatwegennet* voldoet aan de minimum vereisten voor de TEN-T netwerken. De grotere vaarassen zijn, voor wat de vaarkarakteristieken betreft, uitgebouwd tot minstens

³⁴⁵ Voor de jongeren (18-24 jaar) en ouderen (65+) is het aantal dodelijke slachtoffers per miljoen voertuigkilometers gereduceerd tot 0,0010 in 2030.

³⁴⁶ Het risico bedraagt 0,001 dodelijke slachtoffers per miljoen voertuigkilometers in 2030.

³⁴⁷ Voor het aantal dode verkeersslachtoffers bedraagt het risico 0,0007 dodelijke slachtoffers per miljoen voertuigkilometers. Voor de zwaargewonden zijn de ongevalsgegevens moeilijk te vergelijken vandaar dat hier geen cijfer kan gegeven worden.

³⁴⁸ Onder verzadigingsgraad verstaan we het aantal uur per dag dat de volledige beschikbare capaciteit nodig is om de huidige dagvolumes (in pwe) te kunnen verwerken. Wegvakken met een waarde 10 of meer worden als verzadigd beschouwd.

CEMT-klasse³⁴⁹ Va (2.250 t). De grote internationaal verbindende assen zijn uitgebouwd tot minstens CEMT-klasse Vb (4.500 t) en kennen 24 uur op 24 uur en 7 dagen op 7 bedieningstijden.

- de Europese *spoorcorridors* zijn 24 uur op 24 uur beschikbaar.

Bij het *stads- en streekvervoer* is:

- op de stamlijnen, metrolijnen en het verbindend grootstedelijk vervoer het aantal ritten met capaciteitsproblemen fors gedaald (met 90% ten opzichte van 2010). De aangeboden plaatskilometers houden gelijke tred met de reizigersgroei.
- het vervoersaanbod afgestemd op de vraag en ingevuld met de meest geschikte exploitatievorm zodat het de concurrentie met de auto aankan.

Voor wat de *toegankelijkheid* betreft, worden volgende streefdoelen vooropgesteld:

- Alle rollend materiaal (bussen, trams en treinen) is aangepast aan de noden van personen met een beperkte mobiliteit;
- Alle treinen, bussen en trams zijn uitgerust met auditieve en visuele halte aankondiging;
- Voor mensen met een ernstige mobiliteitsbeperking bestaat een gebiedsdekkend aanbod van vraagafhankelijk gang-tot-gang vervoer.

Voor wat de *fiets- en voetgangersnetwerken* betreft, beschikken we over:

- Samenhangende, comfortabele en veilige fiets- en voetgangersnetwerken.
- Het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) langsheen gewestwegen is conform het Vademecum Fietsvoorzieningen gerealiseerd.
- De functionele en recreatieve fietsroutes zijn verknoopt.
- Minimum rond de grootstedelijke gebieden (Antwerpen, Brussel en Gent) is voor fietsverplaatsingen tot 15 km een netwerk van fietssnelwegen uitgebouwd dat aansluit op veilige en comfortabele lokale fietsnetwerken.

4.2.2.3 Verhoogde netwerkqualiteit

Onder "netwerkqualiteit" verstaan we zowel de wijze waarop de verschillende netwerken zijn ingericht of uitgerust als de mate waarin zij worden onderhouden (onderhoudsniveau). Een verbetering van de netwerkqualiteit is belangrijk om het comfortniveau te verhogen en heeft ook een gunstige invloed op de betrouwbaarheid en de kostenontwikkeling (zie SD 1). Door bij de inrichting en uitrusting rekening te houden met de specifieke eisen op het gebied van toegankelijkheid verbeteren we ook de mobiliteit van mensen met fysieke beperkingen (zie SD 2).

Streefdoel voor 2030:

Voor wat de verschillende *infrastructuurnetwerken* (waterwegen, wegen, spoorwegen, fiets- en voetpaden) betreft, zorgen we ervoor dat deze zodanig zijn uitgerust en worden onderhouden dat zij hun functie kunnen vervullen en het nodige comfort bieden aan de gebruikers ervan.

Alle *hoofdtransportsystemen* zijn, conform de Europese richtlijn met betrekking tot de TEN-T netwerken, uitgerust met sturings- en informatiesystemen. We garanderen de

³⁴⁹ European Conference of Ministers of transports (ECMT), ECMT/CM(92)6/Final

interoperabiliteit tussen de diverse informatie- en communicatiesystemen voor de verschillende modi en het ontwikkelen van multimodale systemen.

Bij de **collectieve systemen** zorgen we ervoor dat:

- De gemiddelde leeftijd van het voertuigenpark van het openbaar vervoer is verlaagd wat zowel de bedrijfszekerheid als de milieuperformantie ten goede komt. Voor het buspark bedraagt de gemiddelde leeftijd 7 jaar, voor het trampark is dit 30 jaar.
- De verschillende knooppunten zijn uitgerust met de nodige wachtfaciliteiten, stallingsmogelijkheden (auto en fiets) en met deelsystemen voor de fiets en de auto.
- Alle stations, hoofdhalttes en in eerste instantie de halteplaatsen aan belangrijke locaties zijn toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

4.3 Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem (OD 3)

4.3.1 Omschrijving

Bij het verduurzamen van het transportsysteem en het behalen van de doelen op het niveau van de strategische doelstellingen mag de mens als gebruiker van dit systeem niet uit het oog verloren worden. De uitbouw van een duurzaam transportsysteem is een noodzakelijke maar geen afdoende voorwaarde voor een maatschappelijk verantwoord gebruik ervan.

De derde operationele doelstelling is dan ook gericht op het aansturen van het gebruik van het transportsysteem door de vervoerswijzekeuze aan te sturen, de efficiëntie waarmee de verschillende vervoermiddelen en modale netwerken (in tijd) worden gebruikt te verbeteren, te komen tot een veiliger en milieuvriendelijker rij-/vaargedrag (inclusief routekeuze) maar ook een gewijzigd voertuiggebruik.

4.3.2 Beoogde effecten

4.3.2.1 Gewijzigde vervoerswijzekeuze

Onder het "aansturen van de vervoerswijzekeuze" verstaan we het beïnvloeden van het voertuiggebruik. Voor wat de personenmobiliteit betreft, hanteren we bij het aansturen van de vervoerswijzekeuze het STOP-principe. In de goederenmobiliteit zetten we in op comodaliteit waarbij verschillende vervoersmodi binnen één transportketen worden ingezet en waarbij we de voordelen van iedere modus optimaal benutten.

Het aansturen van de vervoerswijzekeuze is belangrijk voor het onder controle houden van de ontwikkeling van het aantal voertuigkilometers over de weg en dus voor de bereikbaarheid van de economische poorten en knooppunten (zie SD 1). Doordat deze vervoersalternatieven vaak ook veiliger en milieuvriendelijker zijn, draagt het aansturen van de vervoerswijzekeuze ook bij tot het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen (zie SD 3), de doelstellingen op het gebied van verkeersleefbaarheid (zie SD 4) als naar het milieu en de natuur toe (zie SD 5).

Streefdoel voor 2030:

Volgende wijzigingen op vlak van de vervoerswijzekeuze worden nagestreefd:

- We verminderen het autogebruik in het woon-werkverkeer. Minstens 40% van de verplaatsingen gebeurt met *collectieve vervoermiddelen* (waaronder het openbaar vervoer), *te voet of per fiets*³⁵⁰.
- Het aantal autoverplaatsingen over afstanden tot 5 km is gehalveerd.
- Het aantal afgelegde km in het woon-werkverkeer *per auto* is drastisch verlaagd³⁵¹.
- Het gezamenlijk aandeel van *spoor* en *binnenvaart* in de modale verdeling neemt toe tot minimum 30%. Het aandeel van de *weg* bedraagt maximaal 70%.

4.3.2.2 Verhoogde vervoersefficiëntie

Onder het verhogen van de "vervoersefficiëntie" verstaan we een betere benutting van zowel de vervoerscapaciteit als de netwerkcapaciteit.

Een verhoging van de vervoersefficiëntie is belangrijk om het bijkomend ruimtebeslag van de infrastructuur onder controle te houden (zie SD 5) maar ook om de impact van het verkeer op de mens (zie SD 4) en de natuur en het milieu te milderen (zie SD 5).

Streefdoel voor 2030:

Voor wat de beladingsefficiëntie betreft worden volgende streefdoelen vooropgesteld:

- Bij het *vrachtvervoer over de weg* neemt de beladingsgraad van de vrachtwagens toe.
- Bij de *personenwagens* neemt de gemiddelde bezettingsgraad toe.
- Bij de *binnenvaart* neemt de gemiddelde beladingsgraad toe.
- Bij het *goederenvervoer per spoor* neemt de beladingsgraad toe.

Voor wat de spreiding van de vervoersvraag in de tijd betreft, worden volgende streefdoelen vooropgesteld:

- De *pieken* in de verkeersvraag zijn voor de verschillende modale netwerken afgetopt.
- De *vervoers- en netwerkcapaciteit* is flexibel inzetbaar.

4.3.2.3 Veilig en milieuvriendelijk rijgedrag en routekeuze

Onder veilig rijgedrag verstaan we zowel een anticipatief rijgedrag als het voorkomen van verlies van lading, overbelading enz. Bij een milieuvriendelijk rijgedrag is het uitgangspunt een vermindering van de geluidshinder, de CO₂-uitstoot en de andere emissies waardoor ook brandstof wordt bespaard. Bij een verantwoorde routekeuze is het de bedoeling om de impact op de omgeving te beperken.

Het aansturen van het rijgedrag en de routekeuze is zowel belangrijk voor het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen (zie SD 3) als voor het verbeteren van de reistijd en de betrouwbaarheid ervan (zie SD 1). Een milieuvriendelijk en veilig rijgedrag vermindert ook de druk op zowel de mens, de natuur als het milieu en draagt op die manier bij tot het

³⁵⁰ Zie Pact 2020 doelstelling

³⁵¹ Zie Pact 2020 doelstelling

behalen van de doelstellingen op het gebied van verkeersleefbaarheid (SD 4) en naar het milieu en de natuur toe (SD 5).

Streefdoel voor 2030:

Voor wat het rijgedrag en de rijstijl betreft worden volgende streefdoelen vooropgesteld:

- Het aandeel bij controles vastgestelde overtredingen inzake snelheid, gordeldracht en rijden onder invloed (alcohol en drugs) vermindert substantieel, ook bij een steeds hoger aantal en doelgerichtere controles.
- Het aantal gevallen van verkeersagressie kent een dalend verloop.
- Het doorgaand vrachtverkeer volgt de hiervoor gewenste routes.

4.4 Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem (OD 4)

4.4.1 Omschrijving

Door technologische ontwikkelingen worden voer- en vaartuigen veiliger, milieuvriendelijker en energie-efficiënter. Door ervoor te zorgen dat deze technologische verbeteringen zo snel mogelijk terug te vinden zijn in de parken kan bijdrage geleverd worden tot het verminderen van de negatieve effecten van de mobiliteit. Toch blijft ook de manier waarop de infrastructuurnetwerken worden ingericht en onderhouden een belangrijk aangrijpingspunt om de impact naar mens, natuur en milieu terug te dringen en in te spelen op de veranderende klimatologische omstandigheden.

De vierde operationele doelstelling is dan ook gericht op zowel het verhogen van de milieukwaliteit van de verschillende modale netwerken als het beïnvloeden van de milieu- en energieprestaties van de voer- en vaartuigparken.

4.4.2 Beoogde effecten

4.4.2.1 Verhoogde milieukwaliteit van de netwerken

Onder "verhoogde milieukwaliteit" verstaan we de mate waarin de verschillende netwerken minder belastend zijn voor de omgeving (zowel de stedelijke als de natuurlijke omgeving) waarin ze functioneren en aangepast zijn aan de veranderende klimatologische omstandigheden. Hierin spelen naast de aard, de inrichting en het onderhoud van de infrastructuur ook de omvang, de aard en de snelheid van het verkeer een rol.

Het verhogen van de milieukwaliteit van de verschillende modale netwerken is belangrijk voor het verminderen van de druk op de mens, de natuur en het milieu en dus voor het bereiken van de strategische doelstellingen betreffende verkeersleefbaarheid (SD 4) en natuur en milieu (SD 5). Verder draagt het ook bij tot het behalen van de doelen geformuleerd in het Vlaams Adaptatieplan.

Streefdoel voor 2030:

Om tot een verhoogde milieukwaliteit te komen worden de verschillende modale netwerken op een zo milieuvriendelijk mogelijke manier beheerd. Volgende streefdoelen worden vooropgesteld:

- Het aantal knelpuntlocaties waar aangepaste infrastructurele maatregelen genomen zijn om geluidshinder veroorzaakt door verkeer te reduceren, is toegenomen. Tegen 2030 worden er geluidsreducerende, infrastructurele maatregelen getroffen ter hoogte van de 100 meest gehinderde locaties³⁵².
- Ten aanzien van de knelpuntlocaties ten gevolge van luchtverontreiniging door het verkeer, zal het aantal overschrijdingen van de Europese normen tegen 2030 tot nul herleid zijn.
- De verschillende infrastructuurnetwerken worden, rekening houdend met de maatschappelijke kosten en baten, op een zo milieuvriendelijk mogelijke manier aangelegd en onderhouden.
- De verschillende infrastructuurnetwerken zijn aangepast aan de veranderende klimatologische omstandigheden.

4.4.2.2 Verbeterde milieu- en energieprestaties van voer- en vaartuigen

Om de milieuvriendelijkheid en de energieprestatie te bepalen baseren we ons, voor wat de personenwagens betreft, op de ecoscore die rekening houdt met zowel het motorgeluid als de impact op klimaat, ecosystemen en gezondheid. Voor wat de vrachtwagens en de binnenvaartuigen betreft wordt de milieuvriendelijkheid beoordeeld op basis van de verdeling volgens euro norm en de gebruikte brandstof.

Het verbeteren van de milieuvriendelijkheid en energieprestatie van de voertuigen speelt een belangrijke rol in het verminderen van de verkeersemissies en het gebruik van fossiele brandstoffen (zie SD 4 en 5). Verder heeft een verhoogde energieprestatie een gunstige impact op de kostenontwikkeling (zie SD 1) van de mobiliteit en speelt ook een belangrijke rol in het behalen van de doelstellingen geformuleerd in het Vlaams Mitigatieplan.

Streefdoel voor 2030:

Voor wat de milieu- en de energieprestatie van de voertuigen betreft worden volgende streefdoelen vooropgesteld:

- De gemiddelde ecoscore van het totale Vlaamse **wagenpark** bedraagt 77. Bij het **zwaar en licht vrachtvervoer** bedraagt het aandeel Euro VI voertuigen minimum respectievelijk 87% en 80%. De gemiddelde CO₂-uitstoot van het goederenvervoer over de weg bedraagt 495 g/km per voertuig (vrachtwagens en bestelwagens).
- Bij het stads- en streekvervoer wordt het voertuigenpark vergroend volgens de geldende meest efficiënte technologie.
- Voor de **binnenvaart** zetten we de vergroening van de vloot verder en komen we tot een daling van het energieverbruik.

³⁵² Zie geluidsactieplannen zoals opgesteld in kader van de Europese richtlijn 2002/49/EG van het Europese Parlement en de Raad van 25 juni 2002 betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

- Bij het goederenvervoer per spoor dalen de emissies en het energiegebruik.

4.4.2.3 Hernieuwbare/alternatieve brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen

Onder "alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen" verstaan we allerlei vormen van energie verkregen uit andere dan klassieke brandstoffen. Onder "hernieuwbare brandstoffen" verstaan we allerlei vormen van energie verkregen uit andere dan fossiele brandstoffen.

Het verminderen van het gebruik van fossiele brandstoffen is belangrijk om de verkeersemisies en het verbruik van niet-hernieuwbare hulpbronnen aanzienlijk te beperken (zie SD 4 en 5). Door te komen tot een grotere diversificatie van de energiemix verminderen we de afhankelijkheid van de transportsector van één of enkele energiebronnen.

Streefdoel voor 2030:

Met betrekking tot hernieuwbare brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen worden volgende streefdoelen vooropgesteld:

- In de stedelijke centra is het gebruik van **voertuigen** op klassieke brandstoffen gehalveerd (zie Europees Witboek).
- Voor wat de **personenwagens**³⁵³ betreft is het streefdoel om te komen tot een aandeel in het totale park van 53% diesel (inclusief hybride) en 27% benzine (inclusief hybride), waarvan 47% dieselwagens bij nieuwe aankoop. Het aandeel alternatieven in het totale park bedraagt 15% elektrische voertuigen (PHEV+EV) en 5% andere (CNG, LPG, H₂). Voor de nieuw aangekochte voertuigen is dit 29% elektrische voertuigen en 7% anderen (CNG, LPG en H₂).
- Voor de **binnenvaart** streven we naar een toename van het gebruik van alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen.

³⁵³ Streefwaarden bepaald op basis van een studie uitgevoerd in het kader van het Vlaams Mitigatieplan.

Overzicht relatie impact van de operationele doelstellingen op de strategische doelstellingen

Strategische doelen:	BEREIKBAARHEID				TOEGANKELIJKHEID				VERKEERSVEILIGHEID			
	Reistijd	Betrouwbaar	Kostprijs	Comfort	Mensen met functiebeperking	Inkomenszwake groepen	Verplaatsingsautonomie	Doden	Zwaar-gewonden	Kwetsbare Verkeersdeelnemers	Lichtgewonden	
OD 1 Samenhang en robuustheid verbeteren	Storingsgevoel.	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★							
	Samenhangend	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★		★			
	Multimodale dienstverlening	★★★★		★★★★	★★★★	★★★★	★★★★					
OD 2 Gebruikerskwaliteit modale netwerken verhogen	Veiligheidsrisico	★	★★★★	★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	
	Vervoersaanbod	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★		★★★★	★★★★		
	Netwerkkwaliteit	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★	★	★	★	
OD 3 Efficiënt en veilig gebruik	Vervoerswijzekeuze	★★★★						★	★	☁		
	Vervoerefficiëntie	★★★★	☁	★								
	Rijgedrag en routekeuze	★★★★				★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	
OD 4 Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken	Milieukwaliteit netwerken											
	Milieu- en energieprestaties voertuigen			★								
	Hernieuwbare brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen		☁									

- (vervolg overzicht)

Strategische doelen:	VERKEERSLEEFBAARHEID					MILIEU- EN NATUURSCHADE BEPERKEN			
	Lucht-kwaliteit	Hinder	Belevings-waarde	Gebruiks-waarde		Verkeersemisies	Ruimtegebruik	Ontsnippering natuur en open ruimte	Beperking gebruik fossiele brandstoffen en natuurlijke rijkdommen
OD 1 Samenhang en robuustheid verbeteren	Storingsgevoel.	★	★	★	★	★	☁	☁	★
	Samenhangend		★	★	★		☁	☁	
	Multimodale dienstverlening				★				
OD 2 Gebruikers-kwaliteit modale netwerken verhogen	Veiligheidsrisico		★	★	★				
	Vervoersaanbod				★		☁	☁	
	Netwerkkwaliteit		★	★	★				
OD 3 Efficiënt en veilig gebruik	Vervoerswijzekeuze	★	★	★	★	★			★
	Vervoersefficiëntie	★	☁			★	★		★
	Rijgedrag	★	★	★	★	★			★
OD 4 Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken	Milieukwaliteit netwerken	★	★	★	★	★		★	
	Milieu- en energieprestaties voertuigen	★	★	★	★	★			★
	Hernieuwbare brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen	★	★	★	★	★			★



Eerste orde effect (+)



tweede orde effect (+)



Mogelijk negatief effect

H.5 KRITISCHE SUCCESFACTOREN

Als kritische succesfactor voor het bereiken van zowel de verschillende strategische als de operationele doelen beschouwen we alle ontwikkelingen die bepalend zijn voor het verduurzamen van de mobiliteit maar die (grotendeels) buiten het bevoegdheidsdomein van het Vlaamse (mobiliteits-)beleid gelegen zijn.

Herhaaldelijk is gewezen op de sterke interferentie tussen de mobiliteitsontwikkeling en allerlei maatschappelijke en economische ontwikkelingen maar ook op het feit dat voor het bereiken van de strategische en operationele doelen vaak de medewerking vereist is van verschillende bestuursniveaus of van andere (private) actoren. Gezien de omvang van de uitdagingen die verband houden met het verduurzamen van het transportsysteem kan ook de beschikbaarheid van de financiële middelen als een kritische succesfactor worden beschouwd.

5.1 Maatschappelijke waarden en normen (KSF 1)

Ook al worden het openbaar vervoer en de fiets al geruime tijd gepromoot als duurzame vervoersalternatieven, toch stellen we vast dat de auto nog steeds een belangrijke rol speelt in onze mobiliteit. Vanuit duurzaamheidsoogpunt is een dergelijke keuze niet optimaal.

Diverse factoren, zoals het belang dat we hechten aan individuele of duurzame mobiliteit, spelen hierbij een rol. Wel zien we dat, voornamelijk in steden, er zich een maatschappelijke dynamiek voltrekt die het potentieel heeft om de omschakeling naar een duurzaam verplaatsingsgedrag te ondersteunen. In de mobiliteitssector uit zich dit in een toegenomen aandacht voor gedeelde mobiliteit. De opkomst van een dergelijk consumptiepatroon wordt aangestuurd door een algemene waardeverschuiving van bezit naar gebruik en wordt gefaciliteerd door nieuwe technologische mogelijkheden. De mate waarin deze nieuwe trend zich zal doorzetten en uitgroeien tot een nieuwe main stream is mede bepalend voor het verduurzamen van de mobiliteit. Hierbij kunnen zowel de toegenomen kostprijs van de automobilititeit als een hoger milieubewustzijn mee voor een stroomversnelling zorgen. Maar ook het rijker wordend palet aan vervoersmogelijkheden (waarmee wordt ingespeeld op de diversiteit en de complexiteit van verplaatsingsprofielen en -behoeften) evenals het marktrijp zijn ervan (inclusief promotie) biedt aan mensen de mogelijkheid om zich op een duurzame wijze te verplaatsen.

Gedragsveranderingen zijn doorgaans trage processen maar net dit kan de sterkte zijn van auto- en fietsdeelsystemen omdat gebruikers geen radicale keuze moeten maken, maar geleidelijk aan kunnen proeven van deze meer duurzame modi, en een meer multimodaal verplaatsingspatroon ontwikkelen zodat het vaak nog unimodale denkpatroon wordt doorbroken.

5.2 Mobiliteitsbehoefte (KSF 2)

De omvang van de bevolking, de groei van de economie en de hiermee gepaard gaande welvaartsontwikkeling, maar ook de wijze waarop de samenleving is georganiseerd in zowel tijd als ruimte, hebben een impact op de mobiliteitsontwikkeling, de omvang van de verkeers- en vervoersstromen als op het tijdstip waarop de verkeersstromen zich geconcentreerd voordoen op de verschillende netwerken.

Kritisch voor het verduurzamen van de mobiliteit is dus de mate waarin en de wijze waarop deze ontwikkelingen kunnen aangestuurd of gewijzigd worden. Vaak gaat het hier om fundamentele maatschappelijke wijzigingen en dus om doorgaans trage processen waarvan de impact op korte termijn niet mag overschat worden. Ook zijn niet alle ontwikkelingen die relevant zijn voor de mobiliteitsontwikkeling aan te sturen vanuit het Vlaamse beleid (bv. internationalisering van de economie). Voor sommige ontwikkelingen (bv. het aansturen van demografische of economische ontwikkelingen) kunnen zelfs vragen gesteld worden over de wenselijkheid of de mogelijkheid om ze aan te sturen vanuit mobiliteitsoogpunt (cf. groei van de economie of de bevolking). Ook private actoren dienen hierin hun verantwoordelijkheid op te nemen (keuze van vestigingsplaats van bedrijven, het aanbieden van bedrijfswagens, het stimuleren van telewerken, op afstand vergaderen enz.). De overheid kan hierbij wel faciliterend optreden.

Een goede mobiliteit vergroot de mogelijkheden tot deelname aan het economische en het sociale leven, het volgen van onderwijs, het leggen van contacten edm. Het voorkomt op die manier mee sociaal isolement maar ook armoede. Het aansturen (beheersen) van de mobiliteitsbehoefte dient dan ook met de nodige voorzichtigheid te gebeuren.

5.3 Innovaties en duurzame technologieën (KSF 3)

Zoals in de visienota al vermeld, houden allerlei technologische innovaties mogelijkheden in om de mobiliteit te verduurzamen. Een aantal van deze innovatieve systemen kunnen technisch gezien nu al op de markt worden gebracht. Andere systemen zijn momenteel slechts als prototype beschikbaar of in de fase van een veelbelovend concept. Naar de toekomst toe verwachten we dat geleidelijk meer van dergelijke systemen op de markt zullen komen. De mate waarin aan onderzoek en ontwikkeling wordt gedaan is echter bepalend voor de marktintroductie van dergelijke systemen en innovaties en dus bepalend voor de snelheid waarmee we het transportsysteem moderner, efficiënter, gebruiks- maar ook milieuvriendelijker kunnen maken.

De verwachtingen ten aanzien van technologische innovaties zijn hoog gespannen. Toch moeten nog een aantal belangrijke stappen gezet worden vooraleer te kunnen rekenen op de baten van deze systemen. Sommige van deze systemen hebben vaak ook een beperkende kant voor de weggebruiker omdat ze het gedrag van de reiziger willen sturen, beïnvloeden, beperken of zelfs automatiseren. Voor dergelijke systemen is het draagvlak momenteel nog zeer beperkt waardoor een groot deel van de ITS-toepassingen slechts een traag en gefragmenteerd gebruik kent onder de bevolking.

Veel ITS-technologieën zijn momenteel ook nog letterlijk puzzelstukken zodat het succes ervan sterk afhankelijk zal zijn van de mate waarin de verschillende deelsystemen te integreren zijn. Ervoor zorgen dat deze systemen compatibel zijn is geen taak van de (Europese) overheid alleen maar ook van de sector zelf.

5.4 Financiële middelen (KSF 4)

Zowel de uitbouw van een duurzaam transportsysteem als het onderhoud ervan vraagt om bijkomende middelen. Wanneer we rekening houden met de toekomstige hogere eisen vanuit de gebruikers op vlak van comfort en dienstverlening, de aanpassingen die gevraagd worden om de milieu-impact (van zowel de bestaande als nieuwe infrastructuurprojecten) te milderen of om de leefbaarheid en de veiligheid te verhogen of de vervoersmogelijkheden voor mensen met een verminderde mobiliteit te verbeteren, dan zijn de nodige budgetten vereist om op al die vragen een antwoord te bieden. Bovendien zal op termijn een significant deel van de begroting voorbestemd blijven voor het aflossen van financiële verplichtingen aangegaan in het kader van PPS-overeenkomsten waarmee belangrijke investeringen in transportinfrastructuur werden gefinancierd.

Om naar de toekomst toe te kunnen beschikken over de nodige middelen voor de uitbouw van een duurzaam transportsysteem zal het belangrijk zijn te komen tot een gewijzigd financieringssysteem waarbij de inkomsten uit mobiliteit of een deel van de door investeringen gecreëerde meerwaarde terugvloeien naar de mobiliteitssector. De aldus gegenereerde inkomsten zullen samen met de mogelijkheden van alternatieve financiering of van Europese subsidies bepalend zijn voor de snelheid waarmee werk kan gemaakt worden van een duurzaam transportsysteem. Wel dienen we erover te waken dat enerzijds de extra middelen afkomstig van de internalisering van externe kosten effectief ingezet worden ter compensatie van deze kosten en anderzijds bij nieuwe PPS-financieringen geen te zware budgettaire lasten naar de toekomst worden doorgeschoven waardoor de toekomstige budgettaire beleidsruimte nog verder wordt beperkt.

De beperktheid van de budgettaire middelen impliceert wel, zoals al eerder vermeld, dat zorgvuldig wordt omgesprongen met de schaarse middelen en dat alle keuzes zorgvuldig worden afgewogen en op een voldoende wijze worden gemotiveerd.

5.5 Beleidsafstemming (KSF 5)

Om tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen moet rekening worden gehouden met zowel economische, ecologische als sociale overwegingen. Daarom is het noodzakelijk om zowel bij de beleidsvoorbereiding als bij de beleidsuitvoering al van bij de beginfase of het ontwerp rekening te houden met deze verschillende maatschappelijke bekommernissen en te streven naar een optimalisatie. Kritisch hiervoor is niet alleen de integratie van de instrumenten binnen de diverse beleidsdomeinen maar ook de kennisopbouw van en het overleg en de samenwerking over gerelateerde thema's (vb. milieu, mobiliteit, ruimtelijke ordening, water, gezondheid) waardoor al in een vroeg stadium met mogelijke effecten en verbanden rekening wordt gehouden en naar mogelijke win-winsituaties wordt gezocht.

Vlaanderen beschikt over uitgebreide bevoegdheden op het gebied van mobiliteit en openbare werken. Toch beschikken ook de gemeenten en de federale overheid over een aantal belangrijke bevoegdheden die relevant zijn voor het bereiken van de strategische en operationele doelstellingen. Om het mobiliteitssysteem te verduurzamen en het transportsysteem op functioneel niveau als één geheel uit te bouwen, de (milieu)kwaliteit ervan te verhogen en het gebruik ervan aan te sturen is een nauwe samenwerking en een permanente dialoog nodig tussen de diverse bestuursniveaus.

Via de lokale mobiliteitsplannen (die zich moeten richten naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen) maken we werk van coherentie in het mobiliteitsbeleid.

Enkel door voldoende aandacht te besteden aan de coherentie van de verschillende maatregelen (zowel tussen de verschillende beleidsdomeinen als tussen de verschillende bestuursniveau) komen we tot een geheel van complementaire maatregelen die naar de gebruikers van het transportsysteem toe de juiste signalen geven en vermijden we dat ontwikkelingen gericht op een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit worden gehypothekeerd.

Steeds meer vervoersdiensten worden aangeboden door private operatoren. Naar de toekomst wordt verwacht dat deze trend zich verder zal doorzetten. Zeker op niveau van de mobiliteitsdiensten moeten nog een aantal onzekerheden worden uitgeklaard (zoals fraudebestendigheid, systeemveiligheid, standaardisatie, aansprakelijkheid in geval van disfunctioneren, bescherming van persoonsgegevens, compatibiliteit van systemen enz.) maar is het ook belangrijk om niet-gewilde neveneffecten (zoals sluipverkeer, aanzuigeffecten e.d.) van bijvoorbeeld GPS-systemen te voorkomen of in de hand te houden. Een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen (overheden, industrie, kennisinstituten, belangengroepen) en met de overheid als regulator, is hierbij noodzakelijk.

5.6 Maatschappelijk draagvlak (KSF 6)

Om de mobiliteitsontwikkeling te verduurzamen staat de mobiliteitssector voor een aantal grote innovaties die moeten worden geaccepteerd door het brede publiek wil de politiek deze succesvol kunnen doorvoeren. Maar ook voor de realisatie van belangrijke investeringsprojecten ontbreekt vaak het nodige maatschappelijk draagvlak om deze investeringen versneld te kunnen uitvoeren.

Vroegtijdig en breed overleg, participatie en het streven naar een gedeeld eigenaarschap over belangrijke investeringsprojecten of andere belangrijke beleidsbeslissingen kunnen dit draagvlak mee verhogen. Afhankelijk van de complexiteit en de aard van het project of de beleidsbeslissing zal hierbij steeds maatwerk nodig zijn om, in volle transparantie (over zowel het project als het proces) en vanuit een dialoogmodel, de mening van de bevolking en andere betrokken partners te capteren. Wel kunnen efficiënte inspraakprocedures en een goed proces- en projectmanagement ervoor zorgen dat de uitvoeringstermijn niet te zeer wordt verlengd.

5.7 Menselijk kapitaal (KSF 7)

Ten gevolge van de vergrijzing zal ook de beschikbaarheid aan voldoende en gekwalificeerde arbeidskrachten in een mobiliteitssysteem, dat bovendien een hogere kwaliteit te bieden heeft dan vandaag, niet vanzelfsprekend zijn. Het verzekeren van een voldoende instroom van gekwalificeerde arbeidskrachten is dan ook een belangrijke kritische succesfactor. Bovendien kampt de transportsector met een imagoprobleem waardoor het animo om in de bedrijfstak te werken beperkt is. Dit probleem stelt zich vooral op het uitvoerend vlak (chauffeurs, schippers, logistiek personeel). Om een toekomstig tekort aan werknemers (vooral in het goederenvervoer) te voorkomen is het dan ook belangrijk om vooreerst het imago van de sector te verhogen.

H.6 ACTIEPLAN

De hoofdlijnen³⁵⁴ voor het toekomstige mobiliteitsbeleid zetten we uit aan de hand van 20 actielijnen die onder te brengen zijn in 4 actiedomeinen. Voor elk van de actielijnen geven we op hoofdlijnen aan welk resultaat we willen bereiken en welke focus hierbij belangrijk is voor het behalen van de strategische en operationele doelen. Op die manier vermijden we dat het actieplan zodanig gedetailleerd is dat het niet meer als een strategisch sturend plan kan worden beschouwd. Door een overmatige detaillering kan ook de planuitvoering op het terrein verstikkend gaan werken³⁵⁵. Daarom dalen we in het actieplan niet af tot op projectniveau³⁵⁶. Waar relevant verwijzen we enkel naar bestaande of in opmaak zijnde actie- of investeringsprogramma's (bijvoorbeeld in het kader van (Europese) regelgeving).

Voor een aantal actielijnen (bijvoorbeeld actielijn 20) is verder onderzoek of overleg nodig alvorens uitgerold te kunnen worden. We geven aan voor welke actielijnen (of onderdelen ervan) dit het geval is en wat de potentiële consequenties hiervan zijn voor de verdere uitrol van de andere actielijnen. Verder bestaan er momenteel nog een aantal onduidelijkheden over de verdeling van de bevoegdheden. Ook met betrekking tot het Beleidsplan Ruimte dienen nog een aantal beleidsbeslissingen te worden genomen. Al deze elementen, maar ook de veranderende maatschappelijke en technologische ontwikkelingen kunnen mogelijk aanleiding geven tot een actualisatie of een verfijning van een aantal actielijnen. Voor deze mogelijke bijstellingen van het actieplan verwijzen we naar de 5-jaarlijkse evaluatie.

Conform het Mobiliteitsdecreet, gaan we voor de verschillende actielijnen ook in op de noodzaak van verder overleg en samenwerking met andere actoren om de doelen op strategisch en operationeel niveau te helpen waarmaken.

6.1.1 Actiedomein 1: (Verkeers-) veilig en milieuvriendelijk inrichten en beheren

Om het veiligheidsrisico te verlagen (zie OD 2), de storingsgevoeligheid van de netwerken te verbeteren (zie OD 1) maar ook de inpassing van de verschillende modale netwerken in de omgeving te verbeteren (zie OD 4) is het belangrijk om de verschillende modale netwerken niet alleen op een veilige (verkeers- en sociaal veilig) maar ook op een meer milieuvriendelijke manier in te richten en te beheren.

Om de verschillende modale netwerken op een veilige en milieuvriendelijke manier in te richten en te beheren worden vijf actielijnen naar voren geschoven.

³⁵⁴ Zie resolutie betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen, aangenomen door de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken op 24 mei 2012, stuk 1601 (2011-2012) – Nr.1

³⁵⁵ Zie memorie van toelichting Mobiliteitsdecreet (stuk 2031 (2008-2009) – Nr.1).

³⁵⁶ Zie memorie van toelichting Mobiliteitsdecreet (stuk 2031 (2008-2009) – Nr.1).

6.1.1.1 Actielijn 1: Leesbaarheid en vergevingsgezindheid infrastructuurnetwerken verbeteren

Het **doel** van de actielijn is om ongevallen zoveel als mogelijk te vermijden door de vorm, de functie en het gebruik van de infrastructuur beter met elkaar in overeenstemming te brengen.

Om de veiligheid van de *fiets- en voetgangersnetwerken* te garanderen, vermijden we zoveel als mogelijk conflictsituaties (met het gemotoriseerd verkeer) of beperken we deze via beveiligde oversteken met voldoende veilige (lange) oversteektijden (fiets- en voetgangersvriendelijke verkeerslichtenregeling), voldoende rustpunten bij grote oversteekbewegingen en/of duidelijk herkenbare (zichtbare) oversteekplaatsen. Samen met de lokale besturen ontvlechten we binnen de stedelijke regio's (waar mogelijk en wenselijk) de fietsroutenetwerken en voetgangersnetwerken en het gemotoriseerd verkeer. Waar ontvlechting niet mogelijk is zorgen we voor een duidelijke plaats van de fietser in het gemengd verkeer.

We zorgen voor een veilige inrichting van (*vrije*) *tram- en busbanen*. We besteden extra aandacht aan trajectbeveiliging, het conflictvrij kruisen van de verschillende verkeersstromen en aan de beveiliging van fiets- en voetgangersoversteekplaatsen. We uniformiseren de leesbaarheid en de inrichting van de busbanen in de infrastructuur en zorgen ervoor dat de regeling van het verkeer op de busbanen en de busstroken in overeenstemming is met de regeling van het verkeer op de naastgelegen rijstroken (zodat meer eenduidigheid kan worden gebracht in de verwachtingen van de medeweggebruikers)³⁵⁷.

Om het ongevalsrisico op het *onderliggend wegennet* te beperken zorgen we ervoor dat de verschillende wegtypes conform hun herkenbaarheidskenmerken³⁵⁸ zijn ingericht. Hierdoor geven we de juiste signalen naar het gemotoriseerd wegverkeer om hun rijgedrag aan te passen. We besteden daarom de nodige aandacht aan het verduidelijken van de herkenbaarheidskenmerken en van de overgangsgebieden tussen het verstedelijkt en niet-verstedelijkt gebied. We geven hierbij prioriteit aan de herinrichting van wegsegmenten met een hoog ongevalsrisico (in het algemeen of voor kwetsbare weggebruikers in het bijzonder) en aan gebieden die gekenmerkt worden door een sterke functievermenging (potentiële conflicten).

Op het *hoofdwegennet* is het belangrijk ervoor te zorgen dat de fysieke gevolgen van stuurfouten (als gevolg van verminderde aandacht, verminderde vaardigheden edm.) beperkt blijven (vergevingsgezindheid). We verlenen hierbij prioriteit aan die wegsegmenten die momenteel nog een hogere ongevalscore hebben. Wel verwachten we dat op termijn het veiligheidsrisico zal verminderen als gevolg van de Europese richtlijn

³⁵⁷ SWOV-Factsheet 3 © SWOV, Leidschendam, februari 2011

³⁵⁸ Herkenbaarheidskenmerken zijn ontwerpprincipes die systematisch worden toegepast voor bepaalde wegtypes en een voor de weggebruiker duidelijk waarneembaar onderscheid inhouden tussen de verschillende functionele wegcategorieën.

2008/96/CE die voor nieuwe ingrepen de uitvoering voorziet van diverse verkeersveiligheidsauditsprocedures.

Van de **lokale besturen** (gemeenten en provincies) verwachten we dat zij binnen hun bevoegdheden en budgettaire mogelijkheden en volgens dezelfde principes, tot een veilige en leefbare inrichting komen (inclusief bijhorende snelheidsregimes) van de lokale wegen voor alle weggebruikers en voor de kwetsbare verkeersdeelnemers in het bijzonder. Samen met de lokale besturen, werken we hiervoor een ondersteunend kader uit.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- Prioriteit verlenen aan de invoering van de nodige veiligheidssystemen op zowel de Europese spoorcorridors als op de overige lijnen van het spoornetwerk. Op die manier kan voorkomen worden dat menselijke fouten resulteren in calamiteiten met doden en zwaargewonden.
- Het verder afschaffen van gevaarlijke overwegen, met valabele alternatieven (in het bijzonder voor fietsers en voetgangers).
- Het faciliteren van nieuwe inrichtingsprincipes via het verkeersreglement.

6.1.1.2 Actielijn 2: Intelligentie modale netwerken verhogen en verkeersstromen dynamisch beheren

Het **doel** van deze actielijn is om, conform de resolutie van het Vlaams Parlement, de verkeersstromen op de verschillende netwerken (dynamisch) aan te sturen en/of de gebruikers van deze netwerken beter te informeren.

Op de belangrijkste **fietsassen** bouwen we de nodige meetcapaciteit uit zodat deze data meegenomen kunnen worden in het intelligent aansturen van de verschillende verkeersstromen op het onderliggend wegennet.

Bij het **geregeld vervoer** zorgen we ervoor dat alle voertuigen – zowel uit monitoringoverwegingen (opname beheersinformatie) als voor actuele verkeersregeling – uitgerust zijn met een performante boordcomputer. Een verhoogde intelligentie op niveau van de registratie en de ticketing, zoals momenteel in uitwerking, laat ook een betere afstemming van het vervoersaanbod op het reisgedrag van de reiziger (zie actielijn 7) als een gedifferentieerde prijszetting (zie actielijn 20) en sociale correcties (zie actielijn 13) toe.

Op het **hoofdwegennet** zetten we verder in op de uitbouw van het dynamisch vervoersmanagement waarmee we verkeersstromen op het gebied van snelheid en routekeuze aansturen en real-time informatie aan de gebruikers aanbieden. Voortbouwend op het plan betreffende de uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement op autosnelwegen (DVM-plan) stemmen we verdere acties af op de ITS-ontwikkelingen binnen Europa. We bouwen de verkeerscentra verder uit. We voorzien hierbij in de mogelijkheid om naadloos aan te sluiten met het verkeersbeheer op het onderliggend wegennet. Bij het aansturen van de verkeersstromen zorgen we ervoor dat we, naast doorstromings- en verkeersveiligheidsoverwegingen, ook rekening houden met

milieuoverwegingen (via aangepaste gelijkmatige snelheden). Op die manier dragen we niet alleen bij tot het behalen van de bereikbaarheids- en veiligheidsdoelstellingen maar ook de milieudoelstellingen (zie SD 4 en 5) en de beleidsdoelstellingen vervat in het Luchtkwaliteitsplan. We zetten verder in op incidentdetectie en incidentmanagement waardoor we bij storingen de beschikbare capaciteit sneller vrij maken en secundaire incidenten vermijden. De technologische uitrusting vereist voor het aansturen van de verkeersstromen biedt ook aangrijpingspunten voor een adequate handhaving (zie actielijn 3) en het internaliseren van de externe en interne kosten (zie actielijn 20).

Bij de verdere uitrol van het dynamisch verkeersmanagement naar het volledig **onderliggend wegennet** toe (inclusief lokale wegen) benutten we, voor wat het aansturen van het wegverkeer betreft, de mogelijkheden die voertuig gerelateerde systemen bieden om de verkeersstromen aan te sturen. Om op dit vlak de samenwerking met lokale besturen, ITS-dienstverleners of andere private partijen aan te gaan werken we een faciliterend kader uit. Samen met de lokale besturen investeren we in de verdere uitbouw van parkeergeleidingssystemen en zetten we in op nieuwe detectiemiddelen om te komen tot een intelligente coördinatie van verschillende verkeerslichten. Hierbij is het STOP-principe het uitgangspunt maar ook de functionaliteit en de categorisering van de weg.

Voor een performant verkeersmanagement is een accuraat beeld van de verkeerstoestand op de weg (voor de verschillende modi die er gebruik van maken) en van haar evolutie vereist. Daarom hanteren we het uitgebouwde basismetnet voor het inwinnen van deze **verkeersdata**. We werken datalacunes (o.a. op het onderliggend wegennet) weg door gebruik te maken van diensten gebaseerd op o.a. floating car data. Om tot een correct en volledig beeld van de actuele verkeerssituatie te komen centraliseren we de via verschillende kanalen ingewonnen informatie.

De toekomst van ITS ligt vooral in de samenwerking tussen (ITS-)systemen onderling; de zogenaamde **coöperatieve systemen**. Deze systemen zullen in de toekomst alsmaar meer en beter met elkaar communiceren om zo tot een optimaal informatienetwerk te komen, waardoor het voor de gebruiker (reiziger, verladers enz.) en infrastructuurbeheerder (en hulpdiensten) makkelijker wordt om de juiste beslissingen te nemen (zie ook actielijnen 11 en 12). Binnen het kader van het (Europese) Actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen in Europa zetten we op dit vlak de nodige stappen voorwaarts (op vlak van standaardisatie, certificering van providers, vrijwaren van privacy edm.). We volgen de technologische ontwikkelingen op dit vlak nauwgezet op om tijdig hierop te kunnen inspelen. We zorgen ervoor dat het potentieel van deze coöperatieve systemen niet alleen bekend geraakt bij de aanbieders van deze systemen maar ook bij de gebruikers ervan. Zij moeten deze systemen willen en kunnen aanschaffen maar ook willen en kunnen gebruiken.

Op het **waterwegennet** ligt het accent op de verdere uitbouw van RIS (River Information Services) conform de Europese richtlijnen en standaarden. In combinatie met de verdere uitrol van AIS (Automatic Identification System) en het verplicht gebruik ervan, zorgen we voor een snelle, accurate en gebruiksvriendelijke communicatie en informatieoverdracht

tussen de infrastructuurbeheerder en de schipperij over de toestand van de waterweg wat zowel een vlotte verkeersafwikkeling, de betrouwbaarheid als de vaarveiligheid op de waterweg ten goede komt. De vlotte uitwisseling van gegevens over lading en transport laat ook een betere integratie van de binnenvaart binnen de logistieke keten toe (zie actielijn 11). Van de waterweggebruikers wordt verwacht dat zij hun schepen uitrusten om de ter beschikking gestelde informatie te ontvangen en te gebruiken.

Van de **lokale overheden** verwachten we dat zij maximaal inspelen op de mogelijkheden die intelligente en interoperabele systemen bieden voor het aansturen van de verkeersstromen op de lokale wegen. Specifiek naar de doorstroming van het stads- en streekvervoer toe is hierbij een combinatie van slimme regeling en infrastructuuringrepen maar ook handhaving (zie actielijn 3) belangrijk.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- Certificering van ITS providers.
- Ontwikkeling van standaarden.
- Optimalisatie van de verkeerswetgeving betreffende het (mede-)gebruik van busbanen met het oog op verhoging van de performantie ervan door o.a. faciliteren van de handhavingsacties.
- Uitrol van e-call; een systeem dat de hulpverlening versnelt (post-crash systems).

6.1.1.3 Actielijn 3: Performante regelgeving en handhaving ervan

Het **doel** van de actielijn is te komen tot een coherent regelgevend kader en een zo correct mogelijk naleven ervan door de gebruikers van de verschillende modale netwerken.

Om de doorstroming voor het **stads- en streekvervoer** te verbeteren maken we samen met de lokale besturen werk van een strak handhavingsbeleid zodat bussen en trams niet gehinderd worden door o.a. fout geparkeerde voertuigen en oneigenlijk gebruik van de openbaar vervoerinfrastructuren. We zorgen voor de nodige controle om zwartrijden tegen te gaan en sanctioneren overtreders. We leggen hierbij het accent op fraudegevoelige lijnen en tijdstippen. Op die manier zorgen we ervoor dat alle gebruikers van het stads- en streekvervoer het voor hen toepasbare tarief betalen en de vooropgestelde vervoersontvangsten optimaal worden gehaald.

Op het **wegennet** spelen we maximaal in op de mogelijkheden die technologische systemen (roodlicht- en snelheidscamera's, trajectcontrole, weigh-in-motion, toegangscontroles, het bewaken van tussenafstanden, vrachtwagensluizen enz.) bieden. We ondersteunen de lokale overheden bij de uitrol van een ANPR-netwerk (automatic numberplate recognition) dat op lokaal niveau voor verschillende verkeershandhavingsdoeleinden kan dienen. Op die manier verhogen we niet alleen op een kostenefficiënte manier de objectieve en subjectieve pakkans maar zetten we ook de andere actielijnen, die gebruikers aanzetten tot een veiliger rijgedrag (zie ook actiedomein 4), kracht bij. De via het ANPR-netwerk verzamelde data (zowel op wegen in beheer van de Vlaamse overheid als op lokale wegen) zijn niet alleen belangrijk voor het uitvoeren van

diverse verkeersanalyses (die kunnen leiden tot het bijsturen van het verkeersbeleid) maar ook voor een verbeterde informatieverstrekking naar de gebruikers van deze netwerken.

We zorgen ervoor dat overtredingen niet onbestraft blijven door gebruik te maken van de mogelijkheden om **administratieve sancties** op te leggen. We werken hiervoor een regelgevend kader uit dat ook de operationele uitwerking ervan regelt in functie van een snelle administratieve afhandeling en inning van de boetes. Voor de verdere rol van deze actielijn verwijzen we ook hier naar het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en de actualisatie ervan.

Om de luchtkwaliteit in **stedelijke regio's** te verbeteren is het belangrijk om het gebruik van sterk vervuilende voertuigen te kunnen beperken. Daarom werken we ten behoeve van de lokale besturen en conform het Luchtkwaliteitsplan, een kader uit voor lage-emissiezones (LEZ's). Hierdoor wordt het mogelijk om binnen stedelijke regio's, woonkernen of in zones met een hoge luchtverontreiniging (hotspotzones) gebruiksbepalingen op te leggen aan sterk vervuilende voertuigen. Bij onvoldoende effectiviteit van de verschillende maatregelen om hotspotzones weg te werken (zie actiedomein 4) kan een verplichte invoering van een LEZ overwogen worden.

Op de **waterweg** zorgen we via het Scheepvaartdecreet voor een aangepaste en coherente regelgeving die niet alleen een verbeterde handhaving toelaat maar ook de continuïteit van de scheepvaartfunctie op de bevaarbare waterlopen verankert en vrijwaart. Voor wat de (gewest-)grensoverschrijdende waterwegen betreft zorgen we voor afstemming van de regelgeving tussen de verschillende betrokken gewesten maar ook lidstaten.

Een niet onbelangrijk deel van de ongevallen gebeurt op lokale wegen. Van de **lokale besturen** en de verschillende lokale politiezones verwachten wij daarom dat zij, in samenwerking met het Vlaamse Gewest, de nodige aandacht besteden aan het uitwerken van coherente snelheidsregimes en de handhaving ervan, het uitvoeren van controles op alcohol- en druggebruik en gordeldracht maar ook op andere overtredingen die een gevaar inhouden voor de veiligheid van voetgangers en fietsers of een probleem vormen voor mensen met een verminderde mobiliteit. Ter ondersteuning van de lokale besturen en lokale politiezones maken we de toebedeling van middelen van het verkeersveiligheidsfonds afhankelijk van de inspanningen die geleverd worden en de resultaten die bereikt worden om de verkeersveiligheid te bevorderen. Verder verwachten we van de lokale besturen dat zij de nodige aandacht besteden aan de uitwerking en de realisatie van een stringent parkeerbeleid en de handhaving ervan.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- De permanente zorg voor een verbeterde handhaving door het verhogen van de subjectieve en objectieve pakkans (met o.a. verscherpte controle op onaangepaste en overdreven snelheid, het rijden onder invloed en het niet dragen van de gordel maar ook voor andere doelgroep- en themagerichte controles).
- Werk maken van een striktere regelgeving door o.a. het veralgemeend verlagen van de alcohollimiet naar 0,20‰.

- Nagaan wat de leereffecten zijn van strafmaatregelen op langere termijn.
- Naast het verhogen van de bemande en onbemane handhavingsinspanningen (zie hoger) ook inzetten op de uitbreiding van de verwerkings- en afhandelingscapaciteit en een goede afstemming met het vervolgingsbeleid.
- Voldoende aandacht besteden aan de problematiek van frequente overtreeders. De invoering van het rijbewijs op punten, waarbij een cumulatie van overtredingen kan leiden tot het tijdelijk intrekken van het rijbewijs, kan hierbij een ondersteunende rol spelen.
- Voorzien in een aangepast verkeersbord voor LEZ's, dat het lokaal aansturen van het verkeer op basis van de milieukarakteristieken van voertuigen mogelijk maakt.

6.1.1.4 Actielijn 4: Vergroenen van infrastructuurnetwerken en verhogen belevingswaarde

Het **doel** van de actielijn is om de verschillende infrastructurele netwerken op een zo milieu- en natuurvriendelijk mogelijke manier (her) in te richten, te beheren en te onderhouden en de belevingswaarde van het openbaar domein te verhogen.

Samen met de lokale besturen zorgen we voor een goede inpassing van fietsinfrastructuur in de omgeving en voor het behoud van het groene karakter en de natuurwaarde van het netwerk van *trage wegen* (zie actielijn 6).

Op het *wegennet* leggen we het accent op het verminderen van het aantal knelpuntlocaties op vlak van geluid, luchtkwaliteit, lichthinder en versnippering. Daarvoor voeren we, in samenhang met de ruimere omgeving, de maatregelen uit die voorzien worden in de desbetreffende actieplannen³⁵⁹. Conform de in opmaak zijnde TEN-T richtsnoeren zorgen we ervoor dat het hoofdwegennet, behorende tot het trans-Europese kernnetwerk, uitgerust is met tank- en herlaadstations voor voertuigen op alternatieve brandstoffen³⁶⁰. In samenwerking met de lokale overheden faciliteren we de uitrol van tank- en laadinfrastructuur ook op het onderliggend wegennet. We rusten belangrijke park & rides en carpoolparkings uit met herlaadpalen voor elektrische voertuigen. Op die manier dragen we bij tot het doorbreken van de vicieuze cirkel die de doorbraak van meer milieuvriendelijke voertuigen bemoeilijkt.

Op het *waterwegennet* integreren we volgens de principes van integraal waterbeleid de verschillende functies van de waterweg en versterken via natuurtechnische milieubouw de landschappelijke en ecologische waarde ervan. We geven hierbij prioriteit aan het rivierherstel van de Leie en de Maas, de ontsnippering van de Kempische kanalen en het oplossen van vismigratieknelpunten in het kader van een Benelux beschikking. Zoals voorzien in het Vlaams Adaptatieplan wordt de nodige infrastructuur uitgebouwd om de

³⁵⁹ Knelpuntlocaties voor geluid zijn opgenomen in de Europese richtlijn en actieplannen. Knelpuntlocaties voor luchtverontreiniging zijn opgenomen in de nota aan de Vlaamse Regering horende bij het Luchtkwaliteitsplan. Voor wat de knelpuntlocaties voor versnippering betreft verwijzen wij naar het in opmaak zijnde Meerjarenplan Ontsnippering.

³⁶⁰ Het aantal publieke laadpunten voor elektrische voertuigen dat tegen 2020 dient uitgebouwd te worden bedraagt minstens 21.000 (België) terwijl CNG en LNG tankmogelijkheden dienen te worden voorzien om de 150, respectievelijk 400 km op het TEN-T netwerk.

noodzakelijke watervolumes in periodes van droogte beschikbaar te houden. Bij (ver)nieuwbouw van kunstwerken wordt bij het ontwerp rekening gehouden met de effecten van de klimaatsverandering. Zowel in de havengebieden als langsheen de waterwegen bouwen we, zoals ook voorzien in het Vlaams Mitigatieplan, de infrastructuur voor walstroom verder uit. We scheppen een kader voor de uitbouw van een efficiënt netwerk van verdeelpunten voor alternatieve brandstoffen (bv. LNG). In overleg met alle betrokken actoren (zowel op lokaal, Vlaams, federaal als internationaal niveau) werken we de lacunes in de bestaande regels en standaarden met betrekking tot elke stap in de LNG bevoorradingsketen weg.

Maar ook door een doordachte **aanleg (design) en onderhoudsstrategie** (bv. ecologisch oever- en bermbeheer) verbeteren we zowel de milieu- en de natuurkwaliteit als de belevingswaarde van de verschillende modale netwerken en het openbaar domein. We zorgen ervoor dat nieuwe of gewijzigde inzichten hierover zo snel als mogelijk hun weg vinden naar de praktijk. Via o.m. het milieuconvenant zetten we lokale besturen ertoe aan om hun wegen op een milieuvriendelijke manier in te richten en te onderhouden en de nodige infrastructuur uit te bouwen voor alternatieve voertuigen. Via kennisdeling (door middel van o.a. vademecums en richtlijnen) zorgen we ervoor dat lokale besturen over de gepaste kennis beschikken om hun wegennet op een milieu- en natuurvriendelijke manier in te richten en te onderhouden.

Bij het ruimtelijk beleid (op de verschillende bestuursniveaus) houden we rekening met de gevolgen van het verder ontwikkelen van kwetsbare functies³⁶¹ langsheen drukke verkeersaders (o.a. geluidsproblematiek). Wanneer hierdoor de ruimtelijke beleidsdoelstellingen (bv. bundelen van activiteiten) in het gedrang komen dienen de nodige remediërende maatregelen integraal deel uit te maken van de ontwikkelingsplannen.

Om de druk op de **primaire grondstoffen** te verminderen houden we bij de (her)aanleg en het onderhoud van de infrastructuur ook rekening met de impact van bepaalde keuzes op het onderhoud en de levensduur van de infrastructuur. We maken hierbij (zoveel als mogelijk) gebruik van secundaire grondstoffen en bijproducten en waken erover dat de gebruikte materialen zoveel als mogelijk recycleerbaar of inzetbaar zijn als secundaire grondstof (sluiten van materiaalkringlopen). We trachten, indien evenwaardige alternatieven voorhanden zijn, het gebruik van gevaarlijke stoffen bij aanleg, onderhoud en beheer te vermijden. Hierdoor worden, zoveel als mogelijk, gevaarlijke stoffen uit de materiaalketen verwijderd.

We stemmen het **verlichtingsbeleid** af op de werkelijke behoeften van de weggebruikers op het ogenblik van gebruik. We houden hierbij rekening met de aspecten energieverbruik, sociale veiligheid, verkeersveiligheid en lichthinder.

Door het **saneren** van stelplaatsen voor trams en bussen voldoen we aan de milieureglementering.

³⁶¹ Onder kwetsbare functies verstaan we geluidsgevoelige functies zoals woonwijken, scholen, ziekenhuizen, zorgcentra enz.

Van de **lokale besturen** verwachten we dat zij werk maken van een milieuvriendelijke inrichting en beheer van hun infrastructuur en hierbij maximaal inspelen op de mogelijkheden geboden via o.a. het milieuconvenant³⁶². We verwachten tevens dat ze de uitrol van laadinfrastructuur faciliteren.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- Conform het Actieplan Spoorverkeerslawaaï³⁶³, de nodige aandacht besteden aan het nemen van mitigerende maatregelen (o.a. geluidsschermen en bermen) in het bijzonder bij het goederenvervoer.
- Wegwerken van lacunes in de bestaande regels en standaarden met betrekking tot elke stap in de LNG bevoorradingsketen.

6.1.1.5 Actielijn 5: Sociale veiligheid van de modale netwerken verzekeren

Het **doel** van de actielijn is de sociale veiligheid voor zowel de gebruikers als het personeel van de verschillende modale netwerken te garanderen.

Naar de **fietsers** toe, besteden we samen met de lokale besturen, zeker bij de aanleg van lange afstandstrajecten of fietssnelwegen, de nodige aandacht aan een aangepaste verlichting (indien nodig) maar ook de zichtbaarheid van het traject. Samen met alle actoren pakken we de problematiek van fietsdiefstallen op een effectieve manier aan. Aan stations en halteplaatsen van het openbaar vervoer of op andere voor fietsers belangrijke locaties maar ook bij evenementen zorgen we voor beveiligde fietsenstallingen.

Bij het **stads- en streekvervoer** maken we, zoals voorzien in het Veiligheidsplan van de VVM De Lijn, verder werk van zowel een preventieve (het beperken van een mogelijke dreiging) als een curatieve (het verminderen van de impact bij incidenten) aanpak. We leggen hierbij het accent op de probleemzones die we op basis van de veiligheidsmonitor detecteren. Bij de aanpak van deze problematiek is het belangrijk te kunnen rekenen op de nodige informatie, expertise, ondersteuning van en samenwerking met de verschillende (politie- en veiligheids-) diensten die op dit terrein actief zijn.

Op het **hoofdwegennet** beveiligen we conform de TEN-T richtsnoeren de parkings voor het vrachtvervoer en verhogen op die manier ook het comfortniveau (zie actielijn 14). We geven hierbij prioriteit aan de assen van het kernnetwerk met een hoog aandeel vrachtverkeer.

³⁶² Via het milieuconvenant (2014-2019) kunnen lokale overheden subsidies aanvragen voor projecten die kaderen in volgende doelstellingen m.b.t. verkeer: het ontraden van autoverkeer en het stimuleren van alternatieve vervoersmodi, het bevorderen van een groenere en stillere logistiek, het stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen, het optimaliseren van de doorstroming en snelheid, het verminderen van de blootstelling door een aangepaste weginrichting of ruimtelijke ordening.

³⁶³ In uitvoering van richtlijn 2002/49/EG

Op het *waterwegennet* voorzien we, in overleg met de sector, (be)veilig(d)e en goed uitgeruste aanlegplaatsen voor binnenschepen. Op die manier verhogen we ook het comfortniveau (zie actielijn 14).

Van de *lokale besturen* verwachten we hierbij dat zij in het kader van hun veiligheidstaken zorg dragen voor de veiligheid van het openbaar domein en bij de uitwerking van fiets- en voetgangersnetwerken (zie actielijn 6) erover waken dat deze netwerken, zoals voorzien in de diverse vademecums, niet alleen verkeers- maar ook sociaal veilig zijn. We vragen ook aan hen om de nodige aandacht te besteden aan fietsdiefstallen en de preventie ervan.

De punten van overleg met de *federale overheid* zijn:

- De nodige aandacht besteden aan het verzekeren van de sociale veiligheid in de stations en in de treinen.
- Werk maken van een preventief beleid gericht op het zoveel als mogelijk voorkomen van agressie en geweld maar ook duidelijk grenzen stellen aan het gebruik van geweld en daders hierover aanpakken.
- In het preventiebeleid de nodige aandacht besteden aan het voorkomen van fietsdiefstallen.

6.1.2 Actiedomein 2: Efficiënt verknopen, optimaal benutten en selectief versterken van modale netwerken

Om het functioneren van het transportsysteem te verbeteren (zie OD 1), de gebruikerskwaliteit te verhogen (zie OD 2) en het gebruik van het transportsysteem aan te sturen (zie OD 3) is het belangrijk om, aanvullend op hoger vermelde actielijnen (die vooral de veiligheid en de milieukwaliteit verhogen), ook werk te maken van een efficiënte verknoping van de verschillende modale netwerken waardoor de overstap tussen de verschillende modi of een gecombineerd gebruik ervan gemakkelijker wordt. Wel is het belangrijk dat de verschillende modale netwerken ook over de nodige capaciteit beschikken om de verwachte vervoersvraag te kunnen opvangen.

Vijf actielijnen spelen een centrale rol in het verknopen en versterken van het transportsysteem.

6.1.2.1 Actielijn 6: Fijnmazigheid van de netwerken verhogen

Het **doel** van de actielijn is de maaswijdte van sommige modale netwerken te verkleinen waardoor bestemmingen beter bereikbaar worden.

Om ervoor te zorgen dat belangrijke bestemmingen op een snelle, veilige, duurzame en comfortabele manier te bereiken zijn maken we, in samenwerking met de lokale besturen, verder werk van een samenhangend netwerk van zowel verkeers- en sociaal veilige als goed onderhouden en comfortabele *fietsroutes* die voor fietsers belangrijke locaties met elkaar verbinden. Daarom zorgen we ervoor dat scholen, woonwijken, winkelgebieden, kantoorlocaties, bedrijvenszones, jeugdlokalen, haltes van stads- en streekvervoer, stations, collectieve en openbare instellingen enz. niet alleen goed ingebed zijn in deze

netwerken maar ook uitgerust zijn met veilige fietsenstallingen. Bij de realisatie van deze netwerken geven we prioriteit aan ontbrekende schakels van het BFF die een hoog fietspotentieel hebben. Op die manier verbeteren we de samenhang en de veiligheid van deze netwerken. Via de provinciale mobiliteitscharters verzekeren we de samenwerking met de provincies, die vooral belangrijk is op het vlak van het bieden van ondersteuning bij het uittekenen en uitvoeren van het fietsbeleid, en verankeren we de aandacht voor fietssnelwegen.

Gezien het belang van de fiets in het recreatieve verkeer maken we, in samenwerking met de provincies, werk van de **integratie** van de functioneel georiënteerde en de toeristische fietsroutenetwerken. Bij de prioriteitsstelling die we naar de realisatie van deze netwerken toe hanteren, houden we dan ook rekening met de ontbrekende schakels die de samenhang van deze netwerken in de weg staan voor zover dit de prioritaire realisatie van het functionele fietsroutenetwerk niet in de weg staat. Samen met de lokale besturen maken we werk van het behoud van een netwerk van trage wegen dat we mee inschakelen in het geïntegreerde fietsroutenetwerk. In uitvoering van de visie van de waterwegbeheerders rond het medegebruik van jaagpaden voor functionele en recreatieve fietsverplaatsingen worden binnen het fietsinvesteringsprogramma de prioriteiten bepaald. We vergroten de samenhang van de recreatieve netwerken door de inschakeling van veren en de bouw van fietsbruggen, -tunnels en andere ongelijkvloerse kruisingen.

Samen met de lokale besturen en de provincies maken we werk van de realisatie van **fietssnelwegen** naar en tussen de verschillende stedelijke regio's en naar de internationale knooppunten (luchthavens en zeehavens) die ook belangrijke tewerkstellingspolen zijn. Hierbij streven we, voor zover mogelijk en wenselijk, naar een zo goed mogelijke bundeling met andere lijninfrastructuren en aansluiting op de lokale fietsnetwerken. Door de realisatie van deze projecten zoveel als mogelijk met de aanleg van tram- en lightrailssystemen mee te nemen, zorgen we voor de nodige aanvoerroutes naar het openbaar vervoer. In het kader van het Vlaams-Brussels ministerieel overleg over interregionale mobiliteit maken we verder werk van deze gewestgrensoverschrijdende projecten (zoals de realisatie van directe verbindingen die de Vlaamse Rand met het centrum van Brussel verbinden) en de opvolging ervan. Bij de aanleg van fietssnelwegen houden we rekening met de sociale veiligheid ervan (zie hoger) maar ook met de hogere snelheid van elektrische fietsen en de daaruit voortkomende bijkomende eisen naar de verkeersveiligheid toe.

Om ervoor te zorgen dat in de toekomst alle belangrijke (ook recreatieve) bestemmingen binnen de stedelijke regio's met **collectieve systemen** bereikbaar zijn bouwen we (in functie van de vraag), met de Mobiliteitsvisie van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn als uitgangspunt, deze netwerken verder uit (zie ook actielijn 7). We zorgen ervoor dat de verschillende knooppunten goed ingebed zijn in deze netwerken (zie ook actielijn 10). Op korte termijn geven we de prioriteit aan de (voor-)stedelijke netwerken, aan relaties die belangrijk zijn voor het woon-werk- en het woon-schoolverkeer en aan een goede inbedding van de internationale knooppunten (zeehavens en luchthavens) in deze netwerken. We zoeken naar oplossingen voor laatavond- en nachtsystemen in de stedelijke gebieden.

In het kader van het verzekeren van de **basismobiliteit** zoeken we voor gebieden met lagere verplaatsingspotentiëlen naar maatwerkoplossingen voor reizigers die op een kostefficiënte manier kunnen aangeboden worden zoals een betere inschakeling van deelfietssystemen, taxi's edm.

Om de vervoersmogelijkheden voor personen met een **mobilitateitsbeperking**³⁶⁴ verder te verbeteren zorgen we voor een eenvormige, kwaliteitsvolle en betaalbare service die we complementair aan en geïntegreerd met het regulier collectief vervoersaanbod uitbouwen (zie ook actielijn 13). Via een businessplan geven we concreet vorm aan de wijze waarop we naar de toekomst toe "gang tot gang" vervoer zullen organiseren. We bestendigen dit vervoersaanbod in de tijd door te zorgen dat het over de nodige wettelijke basis beschikt om te kunnen blijven functioneren.

Voor wat het waterwegennet betreft, vrijwaren we, waar economisch verantwoord, de transportfunctie van de **kleinere waterwegen** (< CEMT klasse IV) en schakelen deze nog beter in als alternatief voor het vrachtverkeer over de weg (inclusief stadsdistributie). Daarom behouden we de vaarkenmerken van de kleinere waterwegen door het wegwerken van de onderhoudsachterstand en het op diepte houden van deze waterwegen (zie ook actielijn 15) en waar nodig te voorzien in vervangings- en vernieuwbouw. We onderzoeken verder de inzetbaarheid van het vervoer via het water in het personenvervoer.

Om het vervoersaanbod op de kleine waterwegen te bestendigen en te versterken zoeken we naar structurele oplossingen voor het dreigend tekort aan **kleine schepen** door de toegang tot kapitaal te vergemakkelijken, het doorvoeren van innovaties en de ontwikkeling van geëigende vervoers- en overslagconcepten (zie ook actielijnen 10 en 18). Om het aanbod van kleine schepen ook op de lange termijn te verzekeren zorgen we ervoor dat de rentabiliteit van de kleinschalige scheepvaart verhoogd wordt. Een eerste hefboom hiervoor is een versoepeling van de bemanningseisen voor kleine schepen. Voor deze kleinere waterwegen dient daartoe werk gemaakt van specifieke vervoerseenheden die het mogelijk moeten maken om met een beperkte personeelsinzet een maximum aan goederen te vervoeren. Deze rendementsverbetering moet het mogelijk maken dat de binnenvaart ook voor deze regio's een haalbaar vervoersalternatief wordt. Een tweede belangrijke hefboom is het verhogen van de rotatiesnelheid en beladingsgraad. Daartoe is het belangrijk dat de waterwegen goed onderhouden worden (zie actielijn 15).

Van de **lokale besturen** verwachten we dat zij, in samenwerking met de Vlaamse overheid, verder werk maken van een goed onderhouden, samenhangend en comfortabel netwerk van voetpaden, fietspaden en van trage wegen die zowel verkeers- als sociaal veilig zijn. Ook hier is het belangrijk dat locaties die veel voetgangers aantrekken en knooppunten van het openbaar vervoer goed ingebed zijn in deze netwerken. Om lokale besturen blijvend aan te zetten om een effectief fiets- en voetgangersbeleid te voeren, zorgen we voor de nodige ondersteuning.

³⁶⁴ De hiervoor benodigde budgetten zijn opgenomen bij actielijn 13.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- Voor de prioritair spoorprojecten opgenomen in de Vlaamse Spoorstrategie nagaan, op basis van een MKBA-studie, welk vervoermiddel het best geschikt is op de betrokken relaties.
- Aanleg van fietsinfrastructuur langsheen spoorinfrastructuur en het inschakelen van verlaten spoorbeddingen in fietsnetwerken.

6.1.2.2 Actielijn 7: Collectieve systemen versterken

Het **doel** van deze actielijn is om de collectieve vervoerssystemen (binnen de reguliere bedieningsuren) zodanig te versterken dat ze als drager van de toekomstige ruimtelijke structuur kunnen functioneren.

Om onder meer de verkeersdruk op en binnen de stedelijke regio's te verminderen (zie ook actiedomein 4) verhogen we de aantrekkelijkheid van het **stads- en streekvervoer**. Conform de criteria netmanagement, vullen we de missing links van het openbaar vervoernet in, waarbij we (in functie van de vraag) zorgen voor een verbeterd lijnvoeringstype, de inzet van materiaal met een hogere capaciteit (o.a. tramprojecten) en/of een verhoging van de aangeboden frequenties tijdens de momenten van hoge vervoerspotentiëlen. We geven prioriteit aan de realisatie van de voorstedelijke netwerken en aan de uitbouw van de hoofddraggers van het openbaar vervoer op stedelijk niveau (zoals tramprojecten). Buiten de reguliere bedieningsuren kan omwille van veiligheidsoverwegingen en/of verantwoord vanuit de vraag, een collectief vervoersaanbod naar specifieke locaties of binnen specifieke tijdsperiodes worden aangeboden³⁶⁵. Door dit alles verhogen we de level of service van het openbaar vervoer met minimum 50%³⁶⁶.

We maken werk van een verdere **integratie** van en met de verschillende deelsystemen van openbaar vervoer, fiets en auto en van de integratie tussen het collectieve en het individuele vervoer (zie ook actielijn 10). De ontwikkeling van de informatietechnologie en de communicatietechnologie brengt nieuwe innovatieve oplossingen technisch binnen bereik.

Van het **ruimtelijk beleid** verwachten we dat het werk maakt van compact uitgebouwde kernen die het gebruik van collectieve systemen ondersteunen en van ruimtelijke verdichting (waar verantwoord) rond corridors van het openbaar vervoer, stations of andere multimodaal ontsloten knooppunten. Op die manier zorgen we ervoor dat deze collectieve systemen (op termijn) kunnen rekenen op een voldoende hoog gebruikerspotentieel waardoor ze niet alleen aan een hoge frequentie opereren maar ook op een efficiënte manier kunnen geëxploiteerd worden.

Van de **lokale besturen** verwachten we dat zij door een goede afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid het gebruik van de collectieve systemen ondersteunen.

³⁶⁵ We denken hierbij bijvoorbeeld aan het inleggen van nachtbussen of het voorzien van collectieve vervoersmogelijkheden naar perifeer gelegen bedrijven met hoge tewerkstellingsgraad.

³⁶⁶ Dit komt overeen met de realisatie van de helft van de Mobiliteitsvisie 2020 van de VVM De Lijn.

De punten van overleg met de *federale overheid* zijn:

- In overleg met de nationale vervoersaanbieder NMBS verfijnen van de totaalvisie op het openbaar vervoer om te komen tot een complementair en kwaliteitsvol interregionaal vervoer.
- Verdere uitbouw van het spoorvervoer (personen en goederen) op basis van de Vlaamse Spoorstrategie en de 2020 Visie van de VVM De Lijn.

6.1.2.3 Actielijn 8: Missing links en bottlenecks in hoofdinfrastructuurnetwerken wegwerken

Het **doel** van de actielijn is om de ontbrekende schakels in de verschillende hoofdinfrastructuurnetwerken³⁶⁷ weg te werken zodat deze netwerken over de nodige capaciteit beschikken om een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer te kunnen garanderen.

Om ervoor te zorgen dat het hoofdwegennet op termijn over voldoende capaciteit blijft beschikken houden we de mobiliteitsvraag onder controle. Aanvullend op de actielijnen die gericht zijn op het sturen van de mobiliteitsvraag (zie actiedomein 4) maken we (samen met de lokale besturen) werk van een *ruimtelijke en maatschappelijke organisatie* die de vraag naar mobiliteit beperkt en het gebruik van vervoersalternatieven ondersteunt.

Op het *hoofdwegennet* werken we de resterende missing links (zie Pact 2020 en Masterplan Antwerpen) weg en zorgen voor een goede ontsluiting van de knooppunten (zie actielijn 10). Conform de resolutie van het Vlaams Parlement leggen we het accent op de congestiegevoelige regio's. Op die manier zorgen we ervoor dat de ringwegen rond en de invalswegen naar de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent over voldoende capaciteit beschikken om een vlottere doorstroming van het verkeer te garanderen. We zorgen ervoor dat deze capaciteit flexibel inzetbaar is (o.a. spitsstroken, tidal flow lanes ...) om de fluxen in de vervoersvraag te kunnen opvangen. Op langere termijn kunnen, afhankelijk van de mobiliteitsontwikkeling, bijkomende maatregelen nodig zijn. Wel verwachten we dat technologische ontwikkelingen op niveau van de infrastructuur en de voertuigen (zie actielijn 2) een capaciteitsverhogend effect hebben doordat kortere volgtijden tussen de verschillende voertuigen (vertreinen) mogelijk worden.

Ook de *private actoren* zullen sterker moeten inspelen op de mogelijkheden geboden door ICT (informatie- en communicatietechnologie) zodat het aantal verplaatsingen of het aantal spitsverplaatsingen vermindert (zie actielijn 18).

Gegeven de actielijnen die aansturen op een sterker gebruik van de waterweg (zie actiedomein 4) zorgen we ervoor dat het *hoofdwaterwegennet* (zoals opgenomen in de TEN-T netwerken) in overeenstemming is met de geldende internationale normen. Dit impliceert dat we (aanvullend op actielijnen 9 en 15) de capaciteitsbeperkende knelpunten en missing links wegwerken waardoor het netwerk (vooral naar de zeehavens toe – zie ook actielijn 10) volledig en homogeen is uitgebouwd. Op die manier valoriseren we, conform

³⁶⁷ Onder hoofdtransportnetwerken verstaan we de netwerken voor weg en binnenvaart zoals opgenomen in het trans-Europese kernnetwerk.

de resolutie van het Vlaams Parlement, het vervoerspotentieel van de waterwegen. We streven ook een goede multimodale ontsluiting van de zeehavens na. Voor een overzicht van de weg te werken capaciteitsbeperkende knelpunten en de nog te realiseren missing links verwijzen we naar het Masterplan van de Waterwegbeheerders.

Om tijdig op de mobiliteitsontwikkelingen te kunnen inspelen zetten we, samen met de andere beleidsdomeinen, in op een **versnelling** van zowel publieke als private **investeringsprojecten** zodat deze binnen een redelijke termijn kunnen uitgevoerd worden.

Om de hinder bij werken zoveel als mogelijk te beperken zorgen we voor de nodige **minder hinder** maatregelen en voor het tijdig en gepast informeren van de gebruikers van de verschillende modale netwerken.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- In functie van de mobiliteitsontwikkeling nagaan waar een verdere uitbreiding van de spoorcapaciteit nodig is (zie Vlaamse Spoorstrategie).

Van het **Europese beleid** verwachten we dat zij, in samenwerking met de verschillende lidstaten werk maakt van de realisatie van de verschillende netwerken die behoren tot het TEN-T kernnetwerk en het verzekeren van de interoperabiliteit.

6.1.2.4 Actielijn 9: Functioneren van de netwerken optimaliseren

Het **doel** van deze actielijn is het gebruik van de verschillende modale netwerken te verbeteren.

Voor wat de **fietsnetwerken** (inclusief overstappunten) betreft, zorgen we voor een adequate informatiedoorstroming en een samenhangende signalisatie van de verschillende netwerken (functionele en recreatieve).

Bij het **stads- en streekvervoer** zorgen we, samen met de lokale besturen en bij prioriteit binnen de stedelijke regio's voor een goede doorstroming³⁶⁸ van het stads- en streekvervoer (zie ook actielijn 1). Het STOP-principe geldt hierbij als uitgangspunt. Bij het verbeteren van de doorstroming houden we ook rekening met zowel de functionaliteit als de wegategorisering. We zorgen ervoor dat de dynamische regeling van de verkeerslichten (zie ook actielijn 2), waar nodig, ondersteund wordt door infrastructurele ingrepen. We zorgen voor een tijdige communicatie en een snelle dispatching van de informatie vanuit de verschillende infrastructuurbeheerders naar de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn toe over (tijdelijke) omleidingen.

Om overbelasting van het **hoofdwegennet** te voorkomen, ontvlechten we ter hoogte van de stedelijke regio's de lokale en de doorgaande verkeersstromen. We evalueren en indien nodig optimaliseren de bestaande wegencategorisering, in afstemming met het ruimtelijk

³⁶⁸ De hiervoor noodzakelijke budgetten zijn opgenomen bij actielijn 1.

beleid. Op het **onderliggend wegennet** zorgen we, conform de resolutie van het Vlaams Parlement voor een goede afstemming tussen het primaire en het secundaire wegennet. We komen tot een optimaal functionerend wegennet waarmee we ook de problemen van sluisverkeer aanpakken.

Voor het onderliggend wegennet maken we, via informatiedoorstroming (zie actielijn 2), bewegwijzering, sturing (zie actielijn 20) maar ook inrichting en uitrusting, werk van de realisatie van het regionaal **vrachtroutenetwerk** dat op basis van een uniforme methodiek werd uitgetekend. Bij de inrichting en uitrusting faciliteren we het vrachtverkeer op dit netwerk en vermijden we, zoveel als mogelijk, conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers.

Voor verschillende vormen van **bijzonder vervoer** (uitzonderlijk vervoer, vervoer gevaarlijke stoffen (zie ook actielijn 12), lange en zware vrachtwagens (LZV), mits een gunstige evaluatie van proefproject(en), enz.) brengen we de bestaande stromen en hun knelpunten beter in beeld om op basis van deze informatie te komen tot een optimale modus- en routekeuze.

Op het **hoofdwaterwegennet** verruimen we de bedieningstijden van de kunstwerken naargelang de noden. We leggen in eerste instantie de prioriteit bij de assen die gebruikt worden voor het containervervoer (en waarvoor een 24 uur op 24 uur en 7 dagen op 7 ter beschikking staande waterweg vereist is) en op de internationaal verbindende assen. We optimaliseren de bediening van de verschillende beweegbare kunstwerken o.a. door werk te maken van verdere automatisering en afstandsbediening waardoor niet alleen een vlotter maar ook een intensiever gebruik van de waterweg mogelijk wordt. Samen met de binnenvaartsector maken we werk van een verbeterde samenwerking en professionalisering.

We bouwen het **recreatieve netwerk** aan **waterwegen** (zowel kleine als hoofdwaterwegen) verder uit zodat we de mogelijkheden op vlak van recreatie op en langs de waterweg op een duurzame wijze benutten. Voor wat de projecten met betrekking tot waterrecreatie betreft verwijzen we naar het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en de kust in Vlaanderen.

Voor **Short Sea Shipping (SSS)** biedt het Vlaamse waterwegennetwerk opportuniteiten om met zeeschepen het Vlaamse hinterland diep landinwaarts te bedienen zoals het Zeekanaal Brussel-Schelde, de Zeeschelde en het Albertkanaal. Daarom zorgen we ervoor dat deze waterwegen zo worden uitgebouwd, uitgerust en onderhouden dat ze voor SSS toegankelijk blijven.

Van de **lokale besturen** verwachten we dat zij binnen hun bevoegdheden en budgettaire mogelijkheden en volgens dezelfde principes komen tot lokale vrachtroutenetwerken. Samen met de lokale besturen werken we hiervoor een ondersteunend kader uit. Specifiek naar de doorstroming van het stads- en streekvervoer toe verwachten we van de lokale besturen dat zij werk maken van zowel een slimme verkeerslichtenregeling (zie actielijn 2) als van infrastructuuringrepen en een goede handhaving (zie actielijn 3) en zorgen voor

een tijdige communicatie met betrekking tot (tijdelijke) omleidingen naar de VVM De Lijn toe.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- De nodige acties te nemen ter verbetering van de stiptheid van het treinverkeer op het spoornetwerk.
- Efficiëntieverhoging bij het goederenvervoer per spoor.
- Het nemen van maatregelen om de dumping in de binnenvaartsector tegen te gaan en het voorzien in de nodige controle- en handhavingsmechanismen.
- Een verbetering van de arbeidsvoorwaarden, i. h. b. het sociaal statuut.
- De modernisering van het binnenvaarthandelsrecht (o.a. inzake bevrachtingsvoorwaarden).
- De instroom van personeel in het beroep om vlotte en veilige binnenvaart te behouden.

Van het **Europese beleid** verwachten we dat zij, in samenwerking met de verschillende lidstaten, werk maakt van een verbeterde marktwerking voor het goederenvervoer via de waterweg en het spoor.

6.1.2.5 Actielijn 10: Performantie van de knooppunten verhogen³⁶⁹

Het **doel** van deze actielijn is te komen tot een hiërarchisch netwerk van knooppunten en een efficiënte en veilige overstap en overslag.

Om te komen tot naadloze overgangen tussen de verschillende deelsystemen van het transportsysteem besteden we conform de resolutie van het Vlaams Parlement extra aandacht aan het ontwikkelen van knooppunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar kunnen ontmoeten en zorgen we ervoor dat de verschillende modale netwerken op de verschillende schaalniveaus efficiënt zijn verknoopt.

Daarom zorgen we ervoor dat de **internationale knooppunten** (zeehavens en luchthavens) een goede inbedding kennen in de trans-Europese netwerken die we conform de EU-richtsnoeren voor de TEN-T netwerken inrichten en beheren (zie ook actielijnen 7 en 8). In deze multimodale ontsluiting van de zeehavens schakelen we ook de estuaire vaart mee in en gaan hierbij na in welke mate het wenselijk is om de bouw van estuaire schepen te ondersteunen. Door een goede samenwerking versterken we de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens op mondiaal vlak. Maar ook op vlak van hinterlandverbindingen, mogelijkheden op het gebied van ontwikkeling van multimodale platformen in het hinterland en het optimaliseren van transportstromen van en naar het hinterland worden gezamenlijk initiatieven ontwikkeld waarbij we de potenties van de binnenvaart optimaal benutten. Omdat de verschillende internationale knooppunten als economische polen ook belangrijke plaatsen van tewerkstelling zijn, zorgen we ook voor een goede bereikbaarheid van deze polen voor het woon-werkverkeer.

³⁶⁹ Naast de acties opgenomen in deze actielijn zijn er voor het verhogen van de performantie van de internationale knooppunten nog een aantal aanvullende acties nodig. Hiervoor verwijzen we naar de verschillende strategische plannen voor de zeehavens en de luchthavens.

Op Vlaams niveau zorgen we voor een netwerk van **regionale knooppunten**. Voor het personenvervoer werken we hiervoor, rekening houdend met de regels van het netmanagement en de al gedefinieerde knooppunten voor het openbaar vervoer, een samenhangend concept uit. In samenwerking met de verschillende partners onderzoeken we de noodzaak van bijkomende knopen om verkeersstromen op een duurzame manier op te vangen. We zorgen ervoor dat deze knopen goed ingebed zijn in de verschillende modale netwerken (zie actielijnen 6, 7 en 8) maar ook in de omgeving en er geen ongewenste effecten ontstaan. Naar realisatie toe geven we prioriteit aan de stedelijke regio's. Voor het goederenvervoer zetten we verder in op een netwerk van multimodale terminals en logistieke platformen en de inbedding ervan in de verschillende modale netwerken. We zorgen ervoor dat deze overslagpunten een totale jaarlijkse goederenoverslag halen die een economisch verantwoorde exploitatie mogelijk maken. Daarom werken we het concept "extended gateways" verder uit waarbij we vanuit de vervoerslogica, activiteiten clusteren of complementair maken, logistieke en industriële activiteiten clusteren en goederenstromen bundelen op specifieke locaties die bi- of trimodaal ontsloten zijn.

In overleg met de lokale besturen maken we werk van de uitbouw van **lokale knooppunten**. Vooral op plaatsen waar de vervoersstromen voldoende groot zijn om hoogfrequente collectieve systemen te kunnen aanbieden maken we verder werk van de uitbouw van aantrekkelijke P&R-faciliteiten die toelaten om privé- en collectief vervoer te combineren. In samenwerking met het ruimtelijk beleid en het stedenbeleid werken we een beleidskader uit om P&R af te stemmen op het parkeerbeleid binnen de stedelijke regio's. In het goederenvervoer maken we verder werk van de uitbouw van lokale laad- en loskades langsheen het waterwegennet zodat dit functioneert niet alleen als verbinding tussen (internationale en regionale) knooppunten maar evenzeer vanuit een longitudinaal concept met een lint van industriële activiteiten gelegen langs het netwerk. In samenwerking met private initiatiefnemers en op grond van het door Europa goedgekeurde PPS-programma, investeren we verder in laad- en losinfrastructuur.

Via het ruimtelijk beleid maken we werk van een doordacht **locatiebeleid** zodat ontwikkelingen die sterke verkeers- en vervoersstromen genereren gelokaliseerd worden op plaatsen die multimodaal ontsloten zijn, in de buurt van knooppunten of langsheen waterwegen of corridors van het openbaar vervoer.

Om te komen tot naadloze overgangen tussen de verschillende deelsystemen van het transportsysteem is het belangrijk om ervoor te zorgen dat de verschillende knopen niet alleen goed ingebed zijn in de verschillende modale netwerken maar ook hun functie als **overstap en overslag** op een veilige en efficiënte wijze (tegen lage kost en met een hoge bedrijfszekerheid) kunnen vervullen. Daarom zorgen we, binnen de verschillende knooppunten (personen en goederen), niet alleen voor een verbeterde informatieverstrekking en dienstverlening (zie ook actielijn 11) maar ook voor een gelijkwaardige behandeling van de verschillende modi. Specifiek binnen de havengebieden komen we tot een gelijkwaardige behandeling van de verschillende landmodi en dit door aanpassingen van zowel de infrastructurele voorzieningen als van de reglementering, in het bijzonder wat betreft geëigende (gebruiks)regels voor de behandeling van de

binnenvaart losgekoppeld van deze die bestaan voor de zeevaart waardoor de behandeling van de binnenvaart en specifiek de afhandeling van kleine containervolumes vlotter verloopt. We zetten ook in op innovatie op vlak van overslagtechnieken en logistieke concepten en op het harmoniseren van intermodale laadeenheden. Samen met de transportsector zoeken we naar oplossingen voor de dreigende congestie van de containerbinnenvaart in de haven.

Van de **lokale besturen** verwachten we dat zij het Vlaams kader voor stedelijke distributie als leidraad voor steden en gemeenten gebruiken bij het uitwerken van een eigen lokaal distributieplan.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- De verdere uitbouw van (HST-) stations als multimodale knooppunten en multifunctionele locaties met een gediversifieerde waaier aan vervoersmogelijkheden (gaande van openbaar vervoer, (deel)taxi's, shuttlediensten, huurfietsen, huur- of poolauto's, auto- en fietsdeelsystemen tot P&R-parkings). Hierbij vragen we prioriteit voor die stations die een hoog aantal reizigers kennen.
- De NMBS hanteert in de opmaak van haar dienstregelingsaanbod het principe van de efficiënte verknoping van de verschillende modale netwerken op het voor hen geëigende schaalniveau met de criteria van het netmanagement als uitgangspunt.

6.1.3 Actiedomein 3: Verbeterde dienstverlening en sterke uitstraling

Om de gebruikerskwaliteit van de modale netwerken te verhogen (zie OD 2) en tot een hoger gebruik te komen van de zogenaamde vervoersalternatieven en verbeterde vervoersmogelijkheden voor mensen met een functiebeperking (zie OD 3) is er meer nodig dan het (verkeers-)veilig inrichten en beheren van de netwerken (zie actiedomein 1) en het verknopen en selectief versterken van de verschillende modale netwerken (zie actiedomein 2). Daarom gaan we in een derde actiedomein in op de maatregelen die nodig zijn om de dienstverlening en de uitstraling te verbeteren. Vijf actielijnen worden naar voren geschoven om op vlak van de dienstverlening en de uitstraling de nodige stappen voorwaarts te zetten.

6.1.3.1 Actielijn 11: Multimodale informatie en diensten aanbieden

Het doel van de actielijn is, voor de verschillende modi, te komen tot end-to-end services op maat van de gebruiker.

Samen met andere overheden maken we werk van de ontwikkeling van **open datasystemen** die als basis kunnen dienen voor de ontwikkeling van end-to-end services.

Naar de **fietsers** toe spelen we in op de technologische ontwikkelingen om te komen tot performante routeplanners met verbeterde informatie over de beschikbaarheid van beveiligde fietsenstallingen en fietsdeelsystemen maar ook over de veiligheid en de staat

van de fietspaden. Door deze informatie ter beschikking te stellen van private actoren ondersteunen we de ontwikkeling van diverse applicaties.

Bij het **stads- en streekvervoer** breiden we de real-time informatievoorziening naar de gebruiker uit. We zorgen ervoor dat de informatie die de reiziger hierbij ontvangt, gepersonaliseerd is en een overzicht biedt op het gehele traject (van het opstappunt tot aan de eindbestemming). Bij de operationalisering verlenen we prioriteit aan trajecten met de grootste groepen gebruikers en thema's waarvoor de noden het belangrijkste zijn. Bovendien houden we rekening met de grote diversiteit aan gebruikers en kanalen (zowel statische als dynamische informatie).

Voor het **wegverkeer** gebruiken we het ITS-actieplan en de bijhorende EU-richtsnoeren als raamwerk om intelligente en interoperabele basisdiensten voor de weggebruikers aan te bieden. We maken daarom verder werk van het aanbieden en verfijnen van real-time verkeersinformatie (zowel pré-trip als on-trip). In overleg met de private sector zorgen we ervoor dat deze info ook direct in de voertuigen wordt aangeboden. We maken hierover de nodige afspraken zodat naast flexibiliteit en comfort (vb. verkeersinformatie) ook verkeersveiligheids- en verkeersleefbaarheidsoverwegingen worden meegenomen in de productontwikkeling.

In de **binnenvaart** worden met de verdere uitbouw van RIS (River Information Services) intelligente en interoperabele basisdiensten aan de vaarweggebruiker aangeboden (zie actielijn 2). Om tot een vlotte uitwisseling van gegevens over lading en transport tussen overheden onderling en/of tussen de overheid en de gebruikers van deze systemen te komen zetten we verder in op het digitaliseren van de informatie- en de documentenstroom. Door real-time informatieverstrekking over goederenstromen en netwerkcondities zorgen we ervoor dat goederenstromen kunnen opgevolgd worden (tracking en tracing) en dat informatie beschikbaar is over vermoedelijke aankomsttijden (ETA). We zorgen hierdoor voor een efficiënte werking en opvolging van de logistieke keten en komen tot een optimale integratie van de binnenvaart binnen de logistieke keten. Een volgende generatie van RIS-toepassingen dient dan ook verder te focussen op het ter beschikking stellen van informatie met toegevoegde waarde voor de vervoerslogistiek.

Om tot een **multimodale dienstverlening** te komen is een partnerschap vereist tussen de publieke sector en de privésector. Tal van vervoersdiensten worden nu al door private partners aangeboden. We garanderen daarom de interoperabiliteit tussen de diverse informatie- en communicatiesystemen voor de verschillende modi. Om in het personenvervoer multimodale informatie (pré-trip maar ook on-trip) en diensten aan de verschillende gebruikers aan te bieden, maken we werk van een geïntegreerd (nationaal) netwerk van operationele informatiesystemen voor alle transportmodi. In samenwerking met lokale besturen en private partners zorgen we voor de koppeling van real-time informatie en verkeersgeleiding waardoor in de stedelijke regio's een geïntegreerd aanbod mogelijk is van parkeergeleiding, parkeren, voor- of natransport en eenmalige betaling/ontwaarding. We zorgen ervoor dat P&R-locaties naadloos worden ingepast binnen deze aanpak. In het goederenvervoer maken we in samenwerking met de private sector werk van een betere en constante informatieverstrekking tussen de vervoerders,

operators, verladere, terminals enz. en de ontwikkeling van one stop shop multimodale logistieke oplossingen.

Van de **lokale overheden** verwachten we dat zij de nodige informatie aanleveren voor de ontwikkeling van routeplanners of andere tools die een multimodale dienstverlening ondersteunen.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- Een verbeterde informatieverschaffing naar de treinreizigers toe, zowel voorafgaand als tijdens de reis.
- In het goederenvervoer per spoor dient het accent te liggen op het verbeteren van de informatie-uitwisseling in de totale vervoersketen zodat deze op eenzelfde kwaliteitsniveau komt te staan als bij het wegvervoer.
-

6.1.3.2 Actielijn 12: Risicobeheersing en snelle interventie bij storingen en calamiteiten

Het **doel** van deze actielijn is veiligheidsrisico's en/of storingen zoveel als mogelijk te beperken.

We maken, samen met alle betrokken actoren, werk van een **geïntegreerd beleidskader** gericht op het gehele logistieke netwerk rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen en van een transparant besluitvormingsproces met betrekking tot de integratie van transport, ruimtelijke ordening en externe veiligheid en maken duidelijke afspraken over de verdeling van verantwoordelijkheden.

Voor wat het **vervoer van gevaarlijke stoffen** betreft, optimaliseren we op basis van onder andere risicoanalysemodellen de modale verdeling en het functioneren van de overeenkomstige netwerken. Via (een harmonisatie van) regelgeving met betrekking tot externe veiligheid (zowel voor vervoer als voor de verschillende schakels in de keten van opslag, vervoer en gebruik) zorgen we voor eenduidigheid, een optimale route- en moduskeuze (zowel vanuit oogpunt van de omwonenden als passanten) als een performante handhaving. Van de private actoren (de vervoerders, verladere en ontvangers van gevaarlijke stoffen) verwachten we dat ze hun eigen verantwoordelijkheid nemen en er zorg voor dragen dat gevaarlijke stoffen waar mogelijk via de veiligste en voor de samenleving minst belastende modus worden vervoerd. De overheid treedt hierbij op als regulator en dit in overleg met lokale besturen en private partners. Via onderzoek en ontwikkelingen gaan we na hoe we de risico's die gepaard gaan met het gebruik van alternatieve brandstoffen (zie actielijn 19) kunnen verkleinen.

We werken, bij storingen of calamiteiten, de **problemen** op een **efficiënte** manier **weg** zodat de netwerken zo snel als mogelijk terug optimaal kunnen functioneren (en secundaire calamiteiten worden vermeden, bv. kijkfiles edm).

Tevens zetten we in op een goede **communicatie** (zowel preventief als tijdens crisismomenten) naar de verschillende gebruikers, omwonenden en hulpverleners toe zodat deze goed geïnformeerd worden. We besteden bij de communicatie zowel aandacht aan de risico's die al dan niet opgelopen werden of opgelopen kunnen worden. Specifiek naar de passanten toe verschaffen we, zo snel als mogelijk, informatie over de impact van de storing of calamiteit op de verplaatsing en over alternatieve reismogelijkheden. Hiervoor is het belangrijk om de intelligentie van de verschillende modale netwerken te verbeteren en de hierop gebaseerde applicaties voor de behandeling van calamiteiten verder uit te bouwen (zie actielijn 2) en (voor wat de personenmobiliteit betreft) te komen tot multimodale reisinformatie (zie actielijn 11).

Van de **lokale overheden** verwachten we dat ook zij de nodige aandacht besteden aan de veiligheid van routes die gebruikt worden voor gevaarlijke transporten en hier tot hetzelfde veiligheidsniveau komen dan dat we als Vlaamse overheid zelf nastreven.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- De nodige aandacht besteden aan de veiligheid op routes die gebruikt worden bij het transport van gevaarlijke stoffen via het spoor en pijpleidingen.
- Bij storingen is het belangrijk dat de reiziger, de verlader enz. de nodige informatie ontvangen inclusief een prognose over de duur van de verstoring en over mogelijke alternatieven (ook met andere modi).
- In het kader van het incidentmanagement zorgen voor een snelle interventie bij ongevallen door o.a. het faciliteren van de aanrijtijd.

6.1.3.3 Actielijn 13: Toegankelijkheid van vervoersaanbod en openbaar domein verbeteren

Het **doel** van deze actielijn is om, conform de "disability and equality act 2010" van de VN, de toegang tot het transportsysteem te verbeteren en de vervoersarmoede weg te werken.

We zorgen ervoor dat alle **voertuigen** van het stads- en streekvervoer toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking en besteden de nodige aandacht aan een klantgerichte ontvangst op tram en bus die rekening houdt met ouderen en personen met een mobiliteitsbeperking. Op die manier dragen we ook bij tot een verhoogd comfortniveau (zie actielijn 14).

Bij de aanleg van nieuwe **halteplaatsen** houden we rekening met de aanbevelingen van een standaardisatienota rond toegankelijke bushaltes, verder vertaald in de vademecums 'Toegankelijk publiek domein' en 'Veilige Wegen en Kruispunten'. Bij de heraanleg van de stationsomgeving en de uitwerking van wijk- en stadsvernieuwingsprojecten besteden we in samenwerking met de verschillende partners de nodige aandacht aan de toegankelijkheid van het openbaar domein. Voor de bestaande haltes werken we via een doelgerichte aanpak de problemen weg. In overleg met de mindermobielenorganisaties en de verschillende wegbeheerders werken we een stappenplan uit op basis van de noden en rekening houdend met de functionaliteit van de haltes (hoofdhaltens, overstaphaltens,

hinterlandpotentieel van de halte maar ook het bestemmingspotentieel zoals rusthuizen, verzorgingscentra, revalidatiecentra enz.). De uitvoering van dit actieplan liften we, zoveel als mogelijk, mee met andere en al geplande (weg)werkzaamheden.

We zorgen ervoor dat het gebruik van het stads- en streekvervoer vereenvoudigd wordt door gemakkelijk toegankelijke **informatie**. We houden hierbij rekening met verschillen in de aard van de beperkingen (visueel, auditief, mentaal). Daarom zorgen we ervoor dat alle reisinformatie zowel visueel als auditief beschikbaar is. Zeker wanneer de vertrektijd, de plaats waar kan worden opgestapt en de eindbestemming afwijken van de geldende dienstregelingen voor trein, metro of tram zorgen we ervoor dat informatie via de nodige kanalen wordt meegedeeld. We spelen hierbij maximaal in op de technologische mogelijkheden geboden via o.a. smart phone edm. Via een Vlaams Informatieplatform zorgen we ervoor dat de verschillende gebruikers goed geïnformeerd worden over de vervoersmogelijkheden die het best aansluiten bij hun concrete vervoersvraag (zie ook actielijn 11).

Door samenwerking met andere beleidsdomeinen, zoals de welzijnssector, zetten we in op de **verbreding** van de vervoersmogelijkheid voor personen met een verminderde mobiliteit en dit door het bestaande aanbod beter op de mogelijkheden van de gebruikers af te stemmen (zie ook actielijn 6) en na te gaan hoe bijkomende verplaatsingsmogelijkheden kunnen gecreëerd worden. We spelen hierbij ook maximaal in op de mogelijkheden geboden door technologische ontwikkelingen (cf. Blue Call Phone). Hiervoor rekenen we op de medewerking van de private sector.

In de toegankelijkheid van het transportsysteem spelen naast fysieke ook de financiële drempels een rol. Om de **financiële toegankelijkheid** te garanderen voor inkomenszwakke groepen (kansarmen, ouderen, jongeren en kinderen enz.) zorgen we voor sociale tarieven. We zorgen ervoor dat de informatie over de meest voordelige tariefsystemen eenvoudig toegankelijk is en dat het meest voordelige tarief zelfs automatisch wordt toegekend. Om de **vervoersarmoede** aan te pakken zijn ook de maatregelen vervat in de actielijnen 5, 6, 7, 9, 11 en 17 belangrijk.

Op **de waterwegen** verhogen we de toegankelijkheid ervan voor personen met een beperkte mobiliteit door meer vlottende steigers in te zetten (ook bij veren).

Voor het toegankelijk maken van zowel het openbaar domein als van de halteplaatsen van het openbaar vervoer is de medewerking van de **lokale besturen** vereist. Voor wat de specifieke toegankelijkheidsvereisten betreft verwijzen we naar de vademecums 'Toegankelijk publiek domein' en 'Veilige Wegen en Kruispunten'.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- Een verbeterde toegankelijkheid van de stations, halteplaatsen, perrons, treinstellen en de informatie die zowel visueel als auditief beschikbaar is.
- Bij nieuw aan te leggen stations, halteplaatsen en perrons standaard rekening houden met toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit.
- Verbeterde dienstverlening naar mensen met een verminderde mobiliteit.

6.1.3.4 Actielijn 14: Comfortniveau verhogen

Het **doel** van de actielijn is het comfortniveau te verhogen voor de verschillende gebruikers van het transportsysteem.

Voor *fietsers en voetgangers* verhogen we het comfortniveau door aanvullend op de zorg voor een goede onderhoudstoestand van de fiets- en voetgangersinfrastructuur (zie actielijn 15) ook werk te maken van de verdere uitbouw van fietspunten, (beveiligde) fietsenstallingen, preventie van fietsdiefstallen en deelfietssystemen aan de verschillende knooppunten (zie actielijn 10). We zorgen voor een adequate bewegwijzering van de verschillende fiets- en voetgangersroutes en voor goede winterdienstverlening zodat deze netwerken, zo snel mogelijk, sneeuw- en ijsvrij zijn.

Bij het *stads- en streekvervoer* leggen we, conform de resolutie van het Vlaams Parlement³⁷⁰, het accent op het realiseren van naadloze overstappen zowel binnen als tussen de verschillende deelsystemen van het openbaar vervoer en de fiets- en autodeelsystemen. Daarom zetten we in op de integratie van de real-time reisinformatie binnen de verschillende deelsystemen van het openbaar vervoer (zie actielijn 11) en maken werk van een ééngemaakt vervoerbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders. Om de attractiviteit van het stads- en streekvervoer te verhogen verbeteren we het wachtcomfort aan haltes en stations en zorgen voor comfortabele voertuigen met voldoende zitmogelijkheid, klimaatbeheersing, brede in-/uitstapdeuren, comfortabele stoelen, displays met dynamische reisinformatie edm.

Op het *wegennet* verhogen we het comfortniveau door werk te maken van een goede onderhoudstoestand (zie actielijn 15) en informatiedoorstroming (zie actielijn 11) maar ook van goed uitgeruste en beveiligde rustplaatsen (zie actielijn 5). Via de winterdienst zorgen we in alle weersomstandigheden voor een veilig maar ook zo comfortabel mogelijk gebruik van de infrastructuur. Bij het beheer van de verschillende netwerken houden we rekening met het voorkomen van meer klimatologische extremen (intense regen enz.).

Op het *waterwegennet* verhogen we eveneens het comfortniveau door vooral werk te maken van een goede onderhoudstoestand en het garanderen van de diepgang (zie actielijn 15) en informatiedoorstroming (zie actielijn 11) maar ook door veilige, goed uitgeruste aanlegplaatsen voor binnenschepen (zie actielijn 5), het verhogen van de intelligentie (zie actielijn 2) en het verbeteren van de toegankelijkheid (zie actielijn 13).

Van de *lokale besturen* verwachten we dat zij bij de inrichting van de haltes voor het openbaar vervoer de nodige aandacht besteden aan zowel de beschutting voor de reizigers als aan de algemene onderhoudstoestand (netheid), toegankelijkheid en de bereikbaarheid van de halte (zie hoger). Om het comfortniveau voor de fietser en de voetgangers te verhogen verwachten we van de lokale besturen dat zij de nodige aandacht besteden aan

³⁷⁰ Resolutie van het Vlaamse Parlement betreffende het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen (stuk 1601 (2011-2012) – Nr. 1).

een goed onderhoud van de fiets- en voetpaden en het nodig gevolg geven aan de klachtenmeldingen.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- Verhogen van het (wacht)comfort voor de reiziger in zowel de treinen als op de stations. Om reizen met de trein aantrekkelijker te maken is het belangrijk om ervoor te zorgen dat elke reiziger een redelijke kans heeft op een zitplaats tijdens de reis en over de nodige informatie beschikt bij vertragingen (zie actielijn 12).

6.1.3.5 Actielijn 15: Onderhoudstoestand modale netwerken op peil houden

Het **doel** van de actielijn is om de verschillende modale netwerken en de hierop gelegen kunstwerken duurzaam te onderhouden zodat zij hun functie en hun patrimoniumwaarden blijven behouden.

Via periodieke inspecties zorgen we voor een goede monitoring van de onderhoudstoestand van de **fietspaden** in beheer van de Vlaamse overheid. We stemmen het onderhoud af op de objectieve resultaten van deze monitoring. Kleine gebreken worden zo snel mogelijk verholpen (putten, slechte afwatering ten gevolge van verstopte rioolkolken). Meer fundamentele ingrepen worden mee opgenomen in de planning.

Bij het **stads- en streekvervoer** besteden we de nodige aandacht aan het goed onderhouden van de knooppunten en de haltes en aan de vervanging/vernieuwing van het bus-, spoor- en tramnet, zodat (zoals voor de voertuigen) de bedrijfszekerheid bij de inzet ervan niet in het gedrang komt. Aan deze verjongingsoperatie zijn ook een aantal veiligheids- en milieu- en energiebatens verbonden (zie actielijn 19).

Op het **hoofd- en onderliggend wegennet** (in beheer van de Vlaamse overheid) leggen we het accent op het wegwerken van het achterstallig onderhoud (van zowel de rijweg als de beveiligingsconstructies). Via objectieve metingen en rapporteringen zorgen we voor een gerichte programmering van de werken en een efficiënte inzet van de beschikbare middelen. Deze vernieuwingsoperaties laten soms ook toe om een aantal bekommernissen uit de andere actielijnen mee te liften (zie actielijnen 1 en 4) maar ook in te spelen op de maatregelen opgenomen in het Vlaams Adaptatieplan.

Op het **waterwegennet** werken we het achterstallig onderhoud weg en voorzien we waar nodig in vernieuwbouw en vervangingsbouw van de kunstwerken. Voor het functioneren van de waterweg is de bedrijfszekerheid van de beweegbare kunstwerken cruciaal, zowel de infrastructurele componenten als de sturing ervan. Vandaar dat we de nodige prioriteit geven aan een voldoende kwaliteitsniveau en onderhoud van de componenten van de beweegbare kunstwerken. Om de beschikbare vaarwegcapaciteit optimaal te gebruiken voeren we tijdig de nodige baggerwerken uit. We geven hierbij prioriteit aan die secties waar de scheepvaartfunctie het meest in het gedrang komt. Door het op diepte houden van de waterwegen vrijwaren we niet alleen de vaarkenmerken maar ook de rol die deze

waterwegen hebben in de af- en aanvoer van water. Deze verhoogde aandacht is noodzakelijk gezien de verwachte effecten van de klimaatsverandering (cf. Vlaams Adaptatieplan). Belangrijk hierbij is te voorzien in de nodige bergingslocaties en verwerkingscapaciteit voor baggerspecie.

Om de bedrijfszekerheid van de verschillende *intelligente systemen* te garanderen besteden we ook hier, voor de verschillende modale netwerken, de nodige aandacht aan het onderhoud van deze systemen.

We besteden ook de nodige aandacht aan het onderhouden en operationeel houden van de verschillende *veerdiensten*.

Van de *lokale besturen* verwachten we dat zij de nodige aandacht besteden aan het onderhoud van de lokale wegen, fietspaden en voetpaden waardoor we zowel de veiligheid als het comfort ervan verhogen voor de fietsers. We ondersteunen lokale besturen bij het in beeld brengen van de onderhoudstoestand.

De punten van overleg met de *federale overheid* zijn:

- Aangezien bij het spoor de verminderde betrouwbaarheid nauw samenhangt met onderhoudsproblemen verwachten we dat de federale overheid prioriteit verleent aan deze problematiek en op basis van goede analyses van de toestand van het spoorwegnet tijdig voorziet in het benodigde onderhoud en/of de vereiste vernieuwingen doorvoert. Ook hier laten deze vernieuwingsoperaties toe om een aantal milieuknelpunten mee weg te werken (zie actielijn 4).

6.1.4 Actiedomein 4: Mental shift en attitudewijziging

Om te komen tot een efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem (zie OD 3) maar ook tot meer milieuvriendelijke en energieperformante voer- en vaartuigenparken (zie OD 4) is een gedragsverandering nodig zowel op niveau van de vervoerswijzekeuze, het tijdstip van verplaatsen/vervoeren, het rijgedrag maar ook het aankoopgedrag van de voer-/vaartuigen. Omdat de manier waarop we ons verplaatsen of goederen vervoeren vaak gewoontegedrag is, is het bijsturen van deze gewoontepatronen niet evident. Hiervoor zijn naast omgevingsgerichte maatregelen (zie actiedomeinen 1, 2 en 3) ook individu gerichte maatregelen nodig naar zowel de bevolking als de bedrijven toe.

Om tot een attitudewijziging en een mental shift te komen worden vijf actielijnen naar voren geschoven.

6.1.4.1 Actielijn 16: Intrinsieke motivatie verhogen

Het **doel** van de actielijn is het norm- en milieubesef³⁷¹ of de mind setting van de verschillende gebruikers te verbeteren op het gebied van vervoerswijzekeuze en verkeersgedrag.

Via gerichte communicatie en sensibilisatie zetten we gebruikers aan om meer te voet te gaan, de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken. We spelen hierbij de voordelen die verbonden zijn aan deze **duurzame vormen** van **verplaatsen** sterker uit. Via het onderwijs en met de verschillende verenigingen, actief op dit terrein, werken we aan een grotere bewustwording rond de impact van verkeer op de gezondheid, de leefomgeving en het milieu en het belang om zich op een duurzame manier te verplaatsen. Hierbij spelen we in op de voordelen die aan deze milieuvriendelijke vormen van verplaatsen zijn verbonden. We hebben hierbij zowel aandacht voor verplaatsingen met niet gemotoriseerde voertuigen, collectieve systemen als de voertuigen zelf.

Om de risico's die verbonden zijn aan de verkeersdeelname zo beperkt mogelijk te houden (voor zichzelf en/of voor anderen) stimuleren we alle weggebruikers tot een veilige verkeersdeelname. We hebben hierbij aandacht voor het gekende **risicovolle gedrag** zoals overdreven snelheid, alcohol- en druggebruik, het niet dragen van de gordel, het gebruik van toestellen die de aandacht afleiden en rijden bij vermoeidheid. Belangrijke doelgroepen hierbij zijn jongeren, motorrijders, oudere weggebruikers, frequente overtreders en professionele bestuurders. Via educatieve en sensibiliserende projecten stimuleren we bij elke type van weggebruiker en elke leeftijdsgroep (met extra aandacht voor kwetsbare doelgroepen) attitudes die bijdragen aan een verantwoord en veilig gedrag in het verkeer. We gaan bij deze educatieve en sensibiliseringsactie ook in op het belang van beschermende kledij.

Van private actoren en organisaties verwachten we dat zij binnen hun eigen organisatie verder werk maken van de ontwikkeling van een **verkeersveiligheidscultuur en een duurzame mobiliteitscultuur**. In overleg en samenwerking met de verschillende actoren werken we hiervoor de nodige tools uit. Binnen het kader van het Verkeersveiligheidsplan en in samenwerking met de verschillende maatschappelijke en sector-organisaties rollen we deze acties (verminderen van risicovol gedrag en een verhoogde veiligheidscultuur) verder uit naar de verschillende doelgroepen.

Aanvullend op de verschillende actielijnen die kwaliteit verhogen zetten we in op het verbeteren van de **beeldvorming** van de alternatieve modi. Samen met de betrokken actoren werken we de nodige initiatieven (inclusief onbewuste beïnvloeding) uit die zorgen voor een beter imago.

³⁷¹ Onder milieubesef verstaan we de mening of opvatting van individuen dat de milieukwaliteit wordt aangetast door de manier van verplaatsen.

Om **potentiele klanten** te bereiken en te overtuigen zetten we de inspanningen op gebied van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing verder met als doel het gebruik van zowel het spoor als de binnenvaart te promoten.

Via participatie, een sterke betrokkenheid en laagdrempelige en objectieve informatie over de milieueigenschappen van voertuigen verhogen we het **draagvlak** bij de gebruikers van het transportsysteem voor allerlei technologische systemen die een verkeersveilige en/of een milieuvriendelijke rijstijl ondersteunen (zie actielijn 17). We denken hierbij bijvoorbeeld aan de verschillende vormen van Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) die naast veiligheid en een meer gelijkmatige doorstroming ook positieve milieueffecten hebben.

Van de **lokale besturen** verwachten we dat zij de nodige initiatieven nemen die een verantwoord gedrag (inclusief de keuze voor een duurzame vervoerswijze) promoten en ondersteunen (zie ook actielijnen 3 en 18).

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- Conform het Vlinderakkoord medewerking verlenen aan nationale bewustmakingacties naar het brede publiek toe op autosnelwegen.

6.1.4.2 Actielijn 17: Kennis, inzicht en vaardigheden verbeteren

Het **doel** van de actielijn is het ontwikkelen en het onderhouden van zowel de nodige vaardigheden als kennis voor een duurzame mobiliteit, een veilige verkeersdeelname en een groenere logistiek.

We ontwikkelen in samenwerking met diverse organisaties en naar de verschillende gebruikers toe, de nodige initiatieven gericht op een (veilig) **openbaar vervoergebruik en fietsgebruik**.

In overeenstemming met de beleidsoriëntaties 2011-2020 van de Europese Commissie (2010) verruimen we de focus van het uitsluitend aanleren van voertuigbeheersingsvaardigheden naar een combinatie met inzichtsvaardigheden (o.m. ecodriving, intelligent varen, defensief rijden, anticipatie op potentiële risicosituaties ...). We besteden hierbij extra aandacht aan het duiden van de gevaren van vermoeidheid bij het rijden.

Bij **kinderen** blijft het accent liggen op het verhogen van vaardigheden en inzichten als weggebruiker ((mee)stappen, trappen ...). Naast de ontwikkeling van de nodige vaardigheden hebben we ook aandacht voor het kunnen identificeren van en leren omgaan met potentiële risicosituaties.

Bij **jongeren** ligt het accent op het verwerven van nieuwe kennis, vaardigheden en benodigde attitudes op het moment dat zij doorgroeien naar een andere vervoerswijze (bromfiets, moto, auto). Daartoe hervormen we de rijopleiding en –examining met het

oog op het verwerven van de hogere orde vaardigheden uit de GDE-matrix (Goals for Driver Education), risicoherkenning en het gradueel opbouwen van kennis, vaardigheden en ervaring.

Bij **motorrijders** benadrukken we het belang van een defensieve rijstijl, een goed onderhoud van de motorfiets en het dragen van veilige kledij. We zetten daarnaast in op het verhogen van de rijvaardigheid met extra aandacht voor specifieke (gevaarlijke) verkeerssituaties.

Bij **ouderen** ligt het accent op het onderhouden (zowel auto als fiets) en verwerven van (rij)vaardigheden (e-fiets, energiezuinig rijden, andere voertuigtechnologieën enz.) waardoor zij zich langer op een veilige en milieuvriendelijke manier kunnen verplaatsen. Naast het onderhouden van de eerder opgedane vaardigheden is hier vooral het leren omgaan met verminderende psychomotorische en andere vaardigheden belangrijk.

Bij **professionele bestuurders** zorgen we ervoor dat hun vaardigheden op het gebied van energiezuinig rijden en verkeersveiligheid tot een zeer hoog niveau worden ontwikkeld gezien hun grote blootstelling in het verkeer, hun voorbeeldfunctie ten opzichte van andere bestuurders, en het feit dat het merendeel onderweg is met voertuigen die vaak een groot risico opleggen ten aanzien van de overige gebruikers

We passen het concept van "**levenslang leren**" toe op de verkeers- en mobiliteitseducatie en zorgen voor een structurele inbedding ervan in het onderwijs-, opleidings- en vormingsaanbod voor elke leeftijd en elk type weggebruiker. Ook de verschillende sectororganisaties hebben hierin een rol te spelen.

Op langere termijn gaan we ervan uit dat de verhoogde **intelligentie** van de **voer- en vaartuigen** de menselijke beperkingen deels zal compenseren. We zorgen ervoor dat het aandeel van de voer- en vaartuigen, uitgerust met ondersteunende systemen, toeneemt. Een belangrijke voorwaarde hierbij is wel dat het draagvlak voor dergelijke systemen wordt verhoogd (zie actielijn 16) maar ook dat we mogelijke onbedoelde bijwerkingen van dergelijke systemen opvolgen zodat we tijdig beleidsmatig kunnen bijsturen.

Voor logistiek is de '**zachte infrastructuur**' minstens zo belangrijk als de harde infrastructuur. Gekwalificeerde mensen die de nieuwe ontwikkelingen in de praktijk kunnen toepassen zijn een sleutelfactor voor de Topsector Logistiek. Via het onderwijs anticiperen we op de ontwikkelingen in de logistieke sector en dichten op die manier de kloof tussen onderwijs en de arbeidsmarkt. We zorgen ervoor dat deze sector interessant is om er te willen werken.

Van de **lokale besturen** verwachten we de nodige educatieve initiatieven die een verantwoord gedrag in het verkeer, inclusief een duurzame vervoerswijze, promoten en ondersteunen. Dit zowel naar de inwoners, het eigen personeel als naar bedrijven, verenigingen en scholen.

Van het *Europese niveau* verwachten we dat rijtaakondersteunende en veiligheidsverhogende technologische systemen zoveel als mogelijk standaard worden ingebouwd in de verschillende voertuigen.

6.1.4.3 Actielijn 18: Faciliteren en aansturen van gewenst gedrag

Het **doel** van deze actielijn is (vanuit duurzaamheid) gewenste gedragspatronen te bevorderen en ongewenst gedrag te bemoeilijken.

In de stedelijke regio's verminderen we, samen met de lokale besturen, de noodzaak van het autogebruik. Aanvullend op de actielijnen gericht op het verbeteren van de vervoersalternatieven (zie actiedomeinen 2 en 3) zetten we in op het verminderen van de noodzaak van het individueel autobezit en ondersteunen initiatieven die een *gedeelde mobiliteit* (autodeel- maar ook fietsdeelsystemen) stimuleren. We zorgen hierbij voor maatwerk waardoor gebruikers op basis van het moment, de persoonlijke voorkeuren en hun levensstijl hun optimale vervoersmodi kunnen kiezen.

In samenwerking met private actoren werken we *slimme mobiliteitsoplossingen* uit. We leggen hierbij het accent op de stedelijke distributie en het woon-werkverkeer. In samenwerking met de federale overheid maken we daarom werk van een mobiliteitsbudget dat een flexibel gebruik van verschillende modi toelaat en het fiscaal aantrekkelijk alternatief wordt voor bedrijfswagens en tankkaarten. Via het pendelfonds, waarvan we de werking optimaliseren, ondersteunen we initiatieven die gericht zijn op het verduurzamen van het woon-werkverkeer. Door middel van een shuttledecreet bedienen we moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen, gaan we vervoersarmoede tegen en bieden we meer tewerkstellingskansen. Samen met alle betrokken actoren gaan we na hoe we verplaatsingen zoveel als mogelijk kunnen voorkomen door maximaal in te spelen op de perspectieven die ICT biedt voor het verminderen van de verplaatsingsbehoefte. Hiervoor is vaak wel een mentaliteitsverandering vereist op vlak van de bedrijfscultuur (in het geval van thuiswerken, elektronisch vergaderen enz.) of een aanpassing aan de veranderende wensen van de consument in het geval van elektronisch winkelen. Als overheid vervullen we op dit vlak een voortrekkers- en regulerende rol. Om tot het gewenste verplaatsingsgedrag te komen stellen we vervoersplannen op voor bedrijven en scholen.

Via het *ruimtelijk en het locatiebeleid* maken we binnen de stedelijke regio's werk van het verweven en verdichten van werkplekken en voorzieningen nabij de woonomgeving zodat deze meer op fiets- of wandelafstand komen te liggen. We zorgen ervoor dat alle belangrijke bestemmingen (ook recreatieve bestemmingen) op een veilige en duurzame manier bereikbaar zijn. Hiermee wordt van bij de start van de ontwikkeling (planproces) al rekening gehouden.

Binnen de fora van Flanders (Land) Logistics zetten we verder in op het uitwerken van beleidsmatige acties en projecten gericht op een duurzame en kostenefficiënte organisatie van *logistieke stromen*. Aanvullend op de actielijnen 9 en 10 (in verband met stedelijke distributie) zetten we de inspanningen op gebied van informatie, promotie, gerichte

communicatie, marktprospectie en marketing verder. In samenwerking met werkgeversorganisaties zetten we logistieke consultants in om samen met bedrijven goederenstromen te analyseren en de mogelijkheden van bundeling en comodaliteit na te gaan. We ontwikkelen de nodige ondersteunende tools om logistieke activiteiten duurzaam(er) te organiseren en bekijken de mogelijkheden van de uitwerking van een groen label gekoppeld aan bepaalde voordelen voor de sector.

Binnen het FISN (Flanders Inland Shipping Network) zetten we, conform de resolutie van het Vlaams Parlement, verder in op het uitwerken van beleidsmatige acties en projecten gericht op de inschakeling van de **binnenvaart** als volwaardige moderne transportmodus in de totale logistieke keten, het uitspelen van de troeven van de binnenvaart bij de uitbouw van Vlaanderen als vestigingsplaats voor logistieke activiteiten en het wegwerken van de knelpunten die het gebruik van de binnenvaart als transportmodus hinderen. Daarom zetten we naar de binnenvaart toe, in op het aansnijden van nieuwe markten en het faciliteren van het vervoer via de binnenvaart van nieuwe soorten goederen zoals pallettransport, stadsdistributie, transport van huishoudelijke afvalstoffen, zware en ondeelbare voorwerpen enz. We werken hiervoor, in overleg met de sector, de nodige maatregelen (ook op vlak van innovatie, regelgeving, financiële ondersteuning edm.) uit. Via de uitbouw van een netwerk van aan de waterweg gelegen distributie- en consolidatiecentra voor de sector van de bouwmaterialen zorgen we ervoor dat de binnenvaart in de sector van distributie van bouwmaterialen op meer rendabele wijze kan worden ingezet. We zetten verder in op technologische innovaties die gericht zijn op efficiëntieverbetering, vernieuwing van voortstuwingssystemen of nieuwe overslagtechnieken maar ook op het verbeteren van de logistieke organisatie door een betere interoperabiliteit. Innovatie in de binnenvaart wordt gestimuleerd, gefaciliteerd en waar nodig ondersteund.

In kader van een **duurzame stedelijke distributie** en een globaal Vlaams kader werken we in samenwerking met de lokale overheden en de bedrijfswereld (logistieke bedrijven, transporteurs, handelaars) aan duurzame maar ook economisch rendabele oplossingen voor de levering van goederen binnen stedelijke omgevingen. We maken gebruik van de ervaringen in de lopende proefprojecten en rollen deze verder uit. We bundelen daarom de goederenstromen en we maken werk van stille leveringen. Voor de aanlevering van goederen in watergebonden depots in de periferie van steden kan ook de binnenvaart ingeschakeld worden. We onderzoeken daarom de mogelijkheden van het opzetten van alternatieve vormen van stadsdistributie voor stukgoederen waarbij de binnenvaart als onderdeel van de keten wordt ingeschakeld. Bewustmaking van de problematiek en de mogelijkheden tot het verbeteren van stedelijke distributie en de perspectieven hiervan voor het verbeteren van de stedelijke leefbaarheid, zijn belangrijke randvoorwaarden om te kunnen rekenen op de medewerking van lokale besturen. Opdat private partners zich zouden engageren zijn vooral vooruitzichten op een economisch rendabele exploitatie nodig.

Via het ruimtelijk beleid bundelen we logistieke en industriële activiteiten waarmee we het gebruik van spoor en binnenvaart bevorderen. Naast het realiseren van overslaggelegenheden (zie actielijn 10) zetten we in op het voeren van een **grondbeleid**

dat erop gericht is de ontwikkeling van regionale overslagcentra te faciliteren, om vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen te creëren en de potenties van watergebonden bedrijventerreinen zoveel als mogelijk en ruimtelijk wenselijk is te benutten. In overeenstemming met het gewenste ruimtelijk beleid herwaarderen we bedrijventerreinen langsheen waterwegen of bakenen nieuwe bedrijventerreinen af die we watergebonden ontwikkelen (zie ook actielijn 9). We zorgen hierbij voor een verkeerskundig optimale en multimodale ontsluiting en ruimtelijke inpassing.

Via het **innovatiebeleid** maken we verder werk van een zogenaamde “Design for Logistics”-aanpak waarbij de logistieke en transportbehoeften worden meegenomen bij de ontwikkeling van producten of van de verpakking van deze producten. Door een gemakkelijkere stapeling kunnen immers meer producten per laadeenheid vervoerd worden wat een gunstige invloed heeft op de vervoersefficiëntie.

Samen met private actoren zetten we in op het faciliteren van een veilig (en milieuvriendelijk) rijgedrag. We geven hierbij prioriteit aan de verdere uitbouw van veiligheidsbevorderende systemen zoals ISA. In samenwerking met de lokale besturen zetten we in op de captatie van data nodig voor de uitbouw van dergelijke systemen.

Indien er geen sturende heffing wordt ingevoerd bij het wegverkeer (zie actielijn 20) zal de attractiviteit van de andere modi moeten verhoogd worden door aanbodgerichte maatregelen (zie actiedomein 2) om de vooropgestelde doelstellingen op het gebied van de modale verdeling te halen. Het blijft echter onzeker in hoeverre deze aanbodgerichte maatregelen op zich zullen volstaan om de beoogde gedragsverandering op vlak van modale keuze (zie operationele doelstelling 3) te realiseren.

Bijkomende inspanningen op vlak van promotie, sensibilisering of ondersteuning maar ook meer dwingende en regulerende maatregelen moeten helpen om de gewenste modale keuze te bereiken.

Van de **lokale besturen** verwachten we dat zij mee verder werk maken van het autoluw maken van stads- en dorpskernen, het realiseren van een stringent parkeerbeleid en het uitwerken van allerlei initiatieven die het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets of het te voet gaan ondersteunen. Omdat bestemmingen goed bereikbaar zouden zijn met de fiets, te voet en het openbaar vervoer is het belangrijk om te komen tot een goede afstemming tussen het lokale mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid. We verwachten van lokale besturen ook meer aandacht voor milieu in de uitwerking van het lokaal mobiliteitsbeleid. Hiertoe worden handleidingen en instrumenten ter beschikking gesteld aan lokale overheden om milieuaspecten te integreren in het lokale mobiliteitsbeleid en om te zetten in de praktijk.

Van zowel de **lokale als de federale besturen** verwachten wij dat zij een voorbeeldfunctie vervullen als (indirecte) organisator van vervoer en bijvoorbeeld tot een conventie komen om het vervoer van goederen bij openbare werken via de binnenvaart of het spoor te laten verlopen.

De punten van overleg met de *federale overheid* zijn:

- Een aanpassing en betere afstemming van de fiscale en parafiscale reglementering voor wat het gecombineerd gebruik van verplaatsingsmiddelen en de invoering van een volwaardig mobiliteitsbudget betreft.

6.1.4.4 Actielijn 19: Verbeteren milieuvriendelijkheid en energie-efficiëntie van voer- en vaartuigenpark

Het **doel** van de actielijn is het aankoopgedrag te sturen naar meer milieuvriendelijke en energie-efficiënte voer- en vaartuigen en hierin als overheid een voorbeeldfunctie op te nemen.

Om het aankoopgedrag met betrekking tot **wegvoertuigen** aan te sturen zetten we in op een sturende vergroening van de verkeersbelasting (zie ook actielijn 20) en het beter informeren van bedrijven, burgers maar ook lokale besturen over de voor- en nadelen van bepaalde voertuigtypes (benzine, diesel, LPG ...) en over de effecten van technische aspecten (downsizing, bandentype, airco, bagagedrager ...) op het energieverbruik en op het milieu (zie ook actielijn 18).

Alternatieve voer- en vaartuigtechnologieën kennen tot op heden een moeizame doorbraak en hebben momenteel slechts een beperkte marktpenetratie. Via het ondersteunen van wetenschappelijk onderzoek, het opzetten van proef- en demonstratieprojecten (cf. proeftuin rond elektrische voertuigen), gerichte communicatie, maar ook door ondersteuning van de eigenlijke marktintroductie door financiële stimuli, het uitrollen van grootschalige projecten gericht op kerngebieden, aangepaste normering of wetgeving, aangepaste of uit te bouwen infrastructuur (zie ook actielijn 4) en het toekennen van voordelen bij het gebruik, werken we de nodige stimuli uit om deze marktintroductie te versnellen. We vermijden hierbij wel een technologische lock-in. Naast de ervaring die we op deze manier opdoen, maken we het grote publiek ook vertrouwd met deze nieuwe milieuvriendelijke technologieën en bouwen we hiervoor draagvlak op.

Om ervoor te zorgen dat de binnenvaart zijn milieuvoordeel naar de toekomst behoudt, ondersteunen we het **vergroenen** van de **binnenvaartvloot**. We bouwen hiervoor verder op het binnen het FISN opgestelde actieplan en leggen het accent op het verminderen van het energieverbruik en de emissies en het stimuleren van het gebruik van alternatieve brandstofbronnen en aandrijfsystemen. We onderzoeken welke hierbij de concrete en betaalbare alternatieven kunnen zijn. We zetten in op het faciliteren en implementeren van pilootprojecten, economische en regelgevende incentives en steunmaatregelen. We vergroenen de vloot ook door het inzetten van andere scheepsconcepten waardoor deze gemakkelijker (o.a. modulair) inzetbaar is met meer mogelijkheden tot maatwerk, minder leegvaart en minder energieverbruik en uitstoot.

De Vlaamse overheid neemt een **voorbeeldrol** op in het versneld overschakelen op milieuvriendelijke voer- en vaartuigen. We werken hiervoor de nodige initiatieven uit. Bij het stads- en streekvervoer zorgen we ervoor dat het voertuigenpark van de openbaar

vervoeroperatoren verder wordt vergroend door de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen (volgens de geldende meest efficiënte technologieën) en het uittesten van nieuwe technologieën. Naar de exploitanten toe werken we stimuli uit om ook hier het bestaande busspark milieuvriendelijker te maken. Door een gerichte exploitatie zetten we de meest milieuvriendelijke voertuigen in op die locaties waar de vervuiling de hoogste impact heeft op de mens en het milieu.

In het verbeteren van de milieu- en energieperformantie van de voertuigenparken speelt het principe "de gebruiker betaalt" een belangrijke rol (zie actielijn 20). De voorziene maatregelen onder deze actielijn en actielijnen 18 en 20 zullen tot een zekere vergroening van het park leiden dat samen met een beheersing van de mobiliteitsgroei zal bijdragen tot de vooropgestelde milieudoelstellingen.

Van zowel *de lokale als de federale besturen* verwachten wij dat zij ook mee een rol spelen in het stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke vervoermiddelen, o.a. via hun voorbeeldfunctie als vloothouder of als (indirecte) organisator van vervoer maar ook door het uitwerken van gebruiksvoordelen voor milieuvriendelijke voertuigen via het locatiebeleid (bv. lage-emissiezones) of het parkeerbeleid.

De punten van overleg met de *federale overheid* zijn:

- Hogere bijmenging van tweede generatie biobrandstoffen in voer- en vaartuigen in afstemming met het Vlaams Actieplan Biobrandstoffen.
- Een verdere optimalisering van de verkeersfiscaliteit met het oog op een duurzame mobiliteit.
- Optimaliseren van de informatie over wagens (vb. CO₂-gids, installatie roetfilter enz.).
- Verbeterde detectie van vervuilers via voertuiginspectie.
- Naar het ondersteunen van nieuwe technologieën toe verwachten we van de federale overheid dat zij steunmaatregelen neemt (zoals bv. nu geldt voor elektrische voertuigen en laadpalen) en het opdoen van ervaringen met nieuwe technologieën vergemakkelijkt.

Van het *Europees niveau* verwachten we ambitieuze voer- en vaartuignormen. Via de geëigende kanalen zal Vlaanderen pleiten voor een verdere aanscherping van de normen voor wegvoertuigen (CO₂-normen, stille motoren, stille banden, Euronormen ..) en tot een gelijkshakeling met de andere modi wat betreft de technische specificaties en de normering voor binnenvaartmotoren. Om te voorkomen dat gevaarlijke afvalstoffen in het milieu terecht komen is het tevens belangrijk dat op het Europese beleidsniveau de nodige initiatieven worden genomen om het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen te beperken, het hergebruik van materialen te vergemakkelijken en aan te moedigen om zo de markten voor gerecycleerde materialen te stimuleren.

6.1.4.5 Actielijn 20: Vervuiler en gebruiker laten betalen

Het **doel** van de actielijn is te komen tot een betere aanrekening aan de gebruikers van de verschillende modale netwerken van de interne en de externe kosten.

Om ervoor te zorgen dat het gemotoriseerd wegverkeer voldoende prikkels krijgt om zelf de door hen veroorzaakte schade te gaan beperken zetten we, conform het Europese beleid verder in op het internaliseren van de externe kosten. Via een sturende vergroening van de fiscaliteit (BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting) komen we tot een betere aanrekening van de milieukosten (**vervuiler betaalt**) en stimuleren we de aankoop van milieuvriendelijke wagens of het zo snel mogelijk vervangen van de meest vervuilende wagens (zie actielijn 19). De mogelijkheid om sociale correcties in te voeren blijft mogelijk.

Om tot een betere aanrekening van de gebruikskosten (**gebruiker betaalt**) te komen maken we werk van de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor vrachtwagens dat technisch uitbreidbaar zal zijn naar personenwagens. In samenwerking met de drie gewesten zetten we een proefproject op om de gedragseffecten van rekeningrijden voor personenvoertuigen in beeld te brengen. Op basis van de resultaten van de proefprojecten zal Vlaanderen in overleg met de andere gewesten in de volgende regeerperiode (2014-2019) evalueren of het opportuun is om zo snel mogelijk over te gaan tot de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor personenwagens of tot alternatieve systemen die een betere aanrekening van de gebruikskosten en externe kosten aan de gebruikers mogelijk maken. We gaan na of en op welke wijze de tarieven bij het openbaar vervoer in tijd kunnen gedifferentieerd worden.

De wijze en de mate waarop het principe van "de vervuiler/gebruiker betaalt" verder wordt uitgerold (inclusief de hoogte van de tarieven) is bepalend voor de verdere uitrol van de actielijnen 7, 8, 9, 18 en 19 en de bijkomende inkomsten.

We onderzoeken op welke wijze we op termijn kunnen komen tot een betere doorrekening van de externe en interne kosten en baten bij **alle modi**. Vanuit het Europees beleid (maar ook de OESO) wordt sterk aangestuurd op een betere doorrekening van de externe kosten en de gebruikskosten aan de gebruikers van de verschillende modale netwerken.

Om het **maatschappelijk draagvlak** te versterken investeren we in de mobiliteitssector. We zorgen voor compenserende maatregelen naar inkomensgevoelige groepen (zie ook actielijn 13) en de nodige flankerende maatregelen.

Om de concurrentiekracht van de eigen vervoerssector te vrijwaren houden we bij de verdere uitrol van deze actielijn rekening met de ontwikkelingen en initiatieven die in de buurlanden worden genomen.

Van de **lokale besturen** verwachten we dat zij werk maken van een stringent en naar duurzame mobiliteit, sturend parkeerbeleid.

De punten van overleg met de **federale overheid** zijn:

- Van de federale overheid verwachten wij dat zij voor het spoor werk maken van een naar geluidsemissie gedifferentieerde gebruiksvergoeding (door o.a. het activeren van de milieuparameter in de gebruiksheffing voor de rijpaden) in lijn met de regels die hierover in ontwikkeling zijn binnen Europa.

- Een herziening van de toekenning van een bedrijfswagen en tankkaart als looncompensatie.
- We onderzoeken de mogelijkheid tot het differentiëren van de tarieven bij het spoorvervoer (personenvervoer).

Om op termijn te komen tot een systeem waarbij voor de verschillende modi de kosten zowel geïnternaliseerd als gevariabiliseerd zijn, verwachten we ook van het **Europese niveau** dat zij op dit vlak de nodige stappen voorwaarts zetten (bv. opstellen van een methodiek om ook bij het niet wegverkeer de externe kosten te bepalen).

Overzicht relatie impact van de operationele doelstellingen op de actielijnen

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN		SAMENHANGEND EN ROBUUST (OD1)					HOGE GEBRUIKERSKWALITEIT (OD 2)		
Actiedomein	Actielijn	Verminderde storingsgevoelig	Samenhangende netwerken	Multimodale dienstverlening	Verlaagd veiligheidsrisico	Verbeterd vervoersaanbod	Verhoogde netwerkkwaliteit		
(VERKEERS)VEILIG EN MILIEUVRIENDELIJK INRICHTEN EN BEHEREN	Leesbaar en vergevingsgezind	X			XX		XX		
	Intelligent en dynamisch beheerd	XX	XX	XX			XX		
	Performante handhaving & regelgeving				XX	XX			
	Vergroenen en hogere belevingswaarde								
	Sociaal veilige netwerken				XX	XX	XX		
EFFICIENT VERKNOOPT, OPTIMAAL BENUT EN SELECTIEF VERSTERKT	Fijnmazige netwerken verhogen		XXX			XX	XX		
	Collectieve systemen versterken	XX	XX		X	XXX			
	Missing links en bottlenecks wegwerken	XXX	XX		X		XXX		
	Functioneren netwerken optimaliseren	X	X		X	X	X		
	Performantie knooppunten verhogen		XX						

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN		SAMENHANGEND EN ROBUUST (OD1)				HOGE GEBRUIKERSKWALITEIT (OD 2)			
Actiedomein	Actielijn	Verminderde storingsgevoelig	Samenhangende netwerken	Multimodale dienstverlening	Verlaagd veiligheidsrisico	Verbeterd vervoersaanbod	Verhoogde netwerkkwaliteit		
VERBETERDE DIENSTVERLENING EN STERKE UITSTRALING	Multimodale informatie en diensten aanbieden	XX	XXX	XXX		XXX			
	Risicobeheersing en snelle interventie	XX			X		XX		XX
	Toegankelijkheid verhogen					XX			
	Comfortniveau verhogen			XXX	X	XX		XX	
	Onderhoudstoestand op peil houden	XX			X	XX		XXX	
	Intrinsieke motivatie verhogen					XX			
MENTAL SHIFT EN ATTITUDEWIJZIGING	Kennis inzichten en vaardigheden verhogen				XXX				
	Faciliteren/aansturen gewenst gedrag				XX				
	Milieuvriendelijkheid en energie-efficiënte parken verbeteren								
	Vervuiler en gebruiker betaalt	XXX					X		X

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN		EFFICIENT EN VEILIG GEBRUIK TRANSPORTSISTEEM (OD 3)			MILIEUVRIENDELIJK EN ENERGIE EFFICIENT TRANSPORTSISTEEM (OD 4)		
Actiedomein	Actielijn	Gewijzigde voertuigkeuze	Verhoogde vervoerefficiëntie	Milieuvriendelijk / veilig rijgedrag en routekeuze	Verhoogde milieukwaliteit netwerken	Verbeterde milieu /energieprestaties voertuigen	Hernieuwbare/ brandstoffen en aandrijfsystemen
(VERKEERS)VEILIG EN MILIEUVRIENDELIJK INRICHTEN EN BEHEREN	Leesbaar en vergevingsgezind			XX			
	Intelligent en dynamisch beheerd	XX	XX	XXX	X		
	Performante handhaving & regelgeving			X		XX	X
	Vergroenen en hogere belevingswaarde				XXX		X
	Sociaal veilige netwerken	XX					
	Fijnmazige netwerken verhogen	XX					
	Collectieve systemen versterken	XX					
	Missing links en bottlenecks wegwerken	XX	X				
	Functioneren netwerken optimaliseren			X			
	Performantie knooppunten verhogen	XX					
EFFICIENT VERKNOOPT, OPTIMAAL BENUT EN SELECTIEF VERSTERKT							

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN		EFFICIENT EN VEILIG GEBRUIK TRANSPORTSISTEEM (OD 3)				MILIEUVRIENDELIJK EN ENERGIE EFFICIENT TRANSPORTSISTEEM (OD 4)		
Actiedomein	Actielijn	Gewijzigde voertuigkeuze	Verhoogde vervoerefficiëntie	Milieuvriendelijk /veilig rijgedrag en routekeuze	Verhoogde milieukwaliteit netwerken	Verbeterde milieuprestaties /energieprestaties voertuigen	Herneuewbare/ brandstoffen en aandrijfsystemen	
VERBETERDE DIENSTVERLENING EN STERKE UITSTRALING	Multimodale informatie en diensten aanbieden	XX		X				
	Risicobeheersing en snelle interventie	X		XX				
	Toegankelijkheid verhogen	X						
	Hoog comfortniveau	XX						
	Onderhoudstoestand op peil houden	X				X	X	