

Doe mee aan  
de mobiliteits-  
enquête!  
lees er meer over  
op p. 26

# MOBILITEITS PLAN VLAANDEREN

## In goede banen

De grote mobiliteitsuitdagingen  
en hoe erop in te spelen



Mobiliteit en  
Openbare Werken



## Vooraf

Iedereen wil zich graag vlot en veilig kunnen verplaatsen – om te werken, te leren, te winkelen, van cultuur te proeven, enzovoort. Tegelijk wil Vlaanderen de Europese draaischijf voor logistiek en transport blijven. Dat is nodig om onze welvaart te vrijwaren.

Om die ambities te realiseren, beschikken we over een uitgebreid verkeers- en vervoersnetwerk, met wegen, zee- en luchthavens, waterwegen, spoorwegen, een degelijk uitgebouwd openbaar vervoer, fietsroutenetwerken en voorzieningen voor voetgangers. Dat transportsysteem willen we ook in de toekomst efficiënt en veilig blijven uitbouwen.

Zeker in een dichtbevolkte regio als Vlaanderen is dat niet eenvoudig. We moeten ervoor zorgen dat onze steden, havens en industriële centra vlot bereikbaar blijven. We moeten erover waken dat alle mensen toegang krijgen tot mobiliteit. En als we Vlaanderen leefbaar willen houden, moeten we ook de negatieve effecten van onze mobiliteit – verkeersslachtoffers, aantasting van de leefkwaliteit, schade aan milieu en natuur – tot een minimum beperken.

Hoe we dat op korte en middellange termijn – tot 2020 en 2030 – zullen aanpakken, dat onderzoeken we in het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat momenteel wordt opgemaakt. In het zogenoemde informatieve gedeelte lijsten we de uitdagingen op waar de Vlaamse overheid extra werk van moet maken. Dat gedeelte onderzoekt ook al mogelijke oplossingen, maar maakt nog geen keuzes.

Voordat we in het tweede – richtinggevende – deel die keuzes maken en concrete maatregelen gaan uitwerken, willen we graag van u weten welke beleidsuitdagingen en oplossingen u belangrijk vindt. Daarom nodigen we u uit om deel te nemen aan een enquête. Dat kan nog tot 29 mei. In deze brochure leest u er meer over.

Ik wens u veel leesplezier – en ik hoop dat u van zich laat horen!

**Hilde Crevits**

Vlaams Minister van Mobiliteit & Openbare Werken

# 1

## Waarom een mobiliteitsplan?

**Mobiliteit gaat ieder van ons aan. Iedereen wil graag vlot en veilig naar school of naar het werk, naar de supermarkt of op vakantie. En voor onze economie is het van levensbelang dat grondstoffen en goederen vlot op hun bestemming geraken. Van de overheid verwachten we dat ze dat allemaal in goede banen leidt – nu, maar ook in 2020, 2030 en later. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet daarbij helpen.**

### Belangrijk voor iedereen

**Nodig voor levenskwaliteit.** Ons kunnen verplaatsen is een maatschappelijke behoefte (zie tabel 'Verplaatsingen'). Niemand van ons kan zonder. Mobiliteit is een verworvenheid, nodig voor een kwaliteitsvol leven: we hebben ze nodig om ons vrij te kunnen ontplooiën. We hebben mobiliteit nodig om een baan te vinden en elke dag naar het werk te gaan, maar ook om andere mensen te ontmoeten, om naar school te gaan en opleidingen te volgen, om te genieten van vrije tijd en cultuur, om te reizen en te ontdekken.

Verplaatsingen (Personenvervoer)	2000	2009
Aantal verplaatsingen per persoon per dag	3	3
Gemiddelde afstand per verplaatsing	33 <sup>(1)</sup>	40 <sup>(2)</sup>

**Nodig voor welvaart en werkgelegenheid.** Mobiliteit is ook cruciaal voor onze welvaart. Hoe gemakkelijker mensen en goederen hun bestemming bereiken, hoe minder uren en geld verloren gaan. Een goed uitgebouwd transportsysteem zorgt ervoor dat de afstand tussen markten kleiner wordt, zodat bedrijven gemakkelijker toegang tot andere markten krijgen. Een efficiënt goederenvervoer maakt onze concurrentiepositie sterker en zorgt ervoor dat we aantrekkelijk blijven voor nieuwe bedrijven en investeerders. Als Vlaanderen vlot bereikbaar is,

is dat goed voor de economie en dus ook voor onze welvaart en werkgelegenheid. Daarom moeten we er blijven in investeren.

### Keuzes maken

**Uw individuele keuzes.** Misschien rijdt u elke ochtend met de auto naar het werk – maar tienduizenden anderen doen dat ook, zodat u met z'n allen dreigt vast te zitten in de file. U neemt liever de bus en de trein – en u verwacht dus wel dat het aanbod ruim, frequent en stipt genoeg is. U wilt graag dat de supermarkt in uw buurt alles in voorraad heeft wat u nodig hebt – maar tegelijk sakkert u over al die vrachtwagens op de autowegen. U besluit dicht bij uw werkplek te gaan wonen, pal in de stad, zodat u te voet of met de fiets naar het werk kunt – en tegelijk wilt u graag dat uw kinderen veilig op straat kunnen, dat het verkeerslawaai draaglijk blijft en de luchtkwaliteit behoorlijk. U hebt een bedrijf – en u verwacht dat uw werknemers tijdig op het werk aankomen, dat goederen tijdig worden geleverd en dat het vrachtvervoer niet zo duur wordt dat u voor uw concurrenten de duimen moet leggen.

**Keuzes van de overheid.** Ieder van ons maakt keuzes, en die keuzes grijpen op elkaar in. Ook onze samenleving moet keuzes maken en accenten leggen – het geld dat we kunnen investeren is nu eenmaal beperkt. Bovendien staat de overheid vaak voor dilemma's: kiest ze bijvoorbeeld voor extra rijstroken die zorgen voor vlotter wegverkeer of zet ze sterker in op milieuvriendelijkere vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer, de fiets of de binnenvaart? Er is geen ontkomen aan: in haar beleidskeuzes moet de overheid knopen doorhakken. Ze moet zoeken naar de best mogelijke combinaties – en er ook nog eens over waken dat die financieel haalbaar blijven.

Onze beleidskeuzes plannen we daarom het best heel zorgvuldig. Zodra ze vorm hebben gekregen

<sup>(1)</sup> OVG2 <sup>(2)</sup> OVG3 en OVG4

in nieuwe infrastructuur liggen ze immers voor heel lang vast. We plannen ze ook maar beter ruim op tijd. Vaak duurt het immers jaren voordat grote investeringen in verkeer en infrastructuur gerealiseerd zijn.

**Vooruitkijken.** Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet ons helpen om tijdig de juiste beleidskeuzes te maken. Daarom legt het nu al de hoofdlijnen vast van de maatregelen die op korte termijn (tot 2020) en op middellange termijn (tot 2030) moeten worden genomen – en kijkt het zelfs vooruit tot 2040. Dat is een ingewikkelde opdracht. Voordat we daar aan toe komen, maken we daarom eerst een uitgebreide stand van zaken op.

## Analyse en vooruitblik

Dat doen we in het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat brengt alle informatie samen die we nodig hebben om in het tweede – richtinggevende – deel de juiste beleidsmaatregelen uit te werken. Grofweg bestaat dat informatieve deel uit drie onderdelen.

**Waar staan we?** Eerst brengen we de bestaande toestand in kaart. Hoe zit de mobiliteit in Vlaanderen in elkaar? (zie tabel 'Kilometers')  
Over welke infrastructuur en over welke uitrusting beschikken we? Wat zijn de sterke en zwakke kanten van de verschillende vervoermogelijkheden? Welke positieve en negatieve effecten vloeien uit onze mobiliteit voort?

Kilometers <sup>(b)</sup>	2000	2009
Personenkilometer (miljard)	66,82	72,68
Tonkilometers (miljard)	34,89	39,86

**Wat brengt de toekomst?** Daarna maken we een toekomstverkenning. Aan de hand van scenario's onderzoeken we verschillende mogelijke



ontwikkelingen. Hoe zullen de behoeften aan verkeer en vervoer evolueren? Welke grote trends beïnvloeden die mobiliteitsvraag? Waar willen we heen? Door welk wensbeeld laten we ons oriënteren?

**Beleidsconclusies.** Ten slotte bekijken we voor welke grote uitdagingen we staan, nu en in de toekomst. Hoe spelen we het best op die uitdagingen in? In welke grote oplossingsrichtingen moeten we investeren? Als we doordachte keuzes willen maken, moeten we rekening houden met andere beleidsplannen: met ons milieubeleidsplan, bijvoorbeeld, maar ook met plannen van de Europese Unie of van de buurlanden en de omliggende regio's.

## Wat vindt u?

Het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is volop in opmaak. Voordat we het afronden, willen we graag uw mening en ideeën horen. Daarom zetten we een brede publieksbevraging op.

We willen graag van u weten wat u de belangrijkste uitdagingen vindt voor het personenverkeer. We willen ook graag weten in welke oplossingen de overheid volgens u vooral moet investeren. Dat moet ons helpen om de beleidskeuzes te maken waarvoor we in de samenleving een breed draagvlak vinden.

Het goederenvervoer laten we in de bevraging grotendeels buiten beschouwing. Als u er toch uw mening of uw suggesties over kwijt wilt, dan kunt u die als antwoord formuleren bij de open vragen. Om u daarbij te helpen, gaan we in deze brochure ook in op de uitdagingen waarmee het goederenvervoer geconfronteerd wordt.

<sup>(b)</sup> Bron: mira

# Wegen naar de toekomst

**Wat leveren de analyse van de bestaande toestand en de toekomstverkenning op? Snel samengevat: het personenverkeer en het goederenvervoer zullen heel waarschijnlijk blijven groeien. Dat confronteert ons met uitdagingen die nog nijpender zullen worden – tenzij we werk maken van een duurzamer mobiliteitsmodel.**

## Waar staan we?

**Sterke troeven.** Vlaanderen beschikt over een van de sterkst ontwikkelde vervoernetwerken van Europa, met een dicht en fijnmazig net van wegen, spoorwegen en bevaarbare waterwegen. De jongste jaren heeft de overheid behoorlijk geïnvesteerd in de aanleg van veilige fietspaden. In meeste woonzones vind je een halte voor het openbaar vervoer op loopafstand en het aanbod van bus- en tramdiensten is uitgebreid. Voor heel wat gebruikers heeft de overheid zich ingezet om de prijs van een ticket laag te houden. En bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur wordt sterker dan vroeger rekening gehouden met het milieu en de natuur.

**Uitdagingen.** Ons vervoersnetwerk heeft dus heel wat troeven, maar staat ook voor grote uitdagingen (zie tabellen 'Congestie', 'Verkeersonveiligheid' en 'Emissies'). Denk maar aan de files: niet alleen auto's en vrachtwagens, maar ook trams en bussen raken vast in het verkeer en zitten tijdens de piekuren overvol, net als de treinen. Het kleinste incident volstaat om het netwerk te verstoren: mensen missen hun aansluiting en komen te laat op hun bestemming. Een andere uitdaging is de toegankelijkheid. Je kunnen verplaatsen is niet voor iedereen even vanzelfsprekend: sommige groepen zijn minder mobiel dan andere. Het wegverkeer eist bovendien verkeersslachtoffers, zet de kwaliteit van de leefomgeving in steden onder druk en brengt schade toe aan het milieu en de natuur.

Congestie	2005	2009
File-uren op autosnelwegen (aantal verliesuren op de hoofdwegen met snelheden <90% t.o.v. de normale snelheid)	4.282.549	3.973.579
% verliesuren	4,6	5
Verkeersonveiligheid	2000	2008
Doden en dodelijk gewonden	871	495
Zwaargewonden	6.334	4.418
Emissies (Personenvervoer) <sup>(3)</sup>	2000	2009
Emissie broeikasgassen (kton CO <sub>2</sub> -eq)	8.165	7.669
Verzurende emissie (miljoen Zeq)	1.031	632
Emissie ozonprecursoren (ton TOFP)	87.208	40.557
Emissies (Goederenvervoer) <sup>(3)</sup>	2000	2009
Emissie broeikasgassen (kton CO <sub>2</sub> -eq)	5.035	4.731
Verzurende emissie (miljoen Zeq)	1.245	796
Emissie ozonprecursoren (ton TOFP)	72.344	46.379
Emissie fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	2.227	904

## Wat brengt de toekomst?

**Trends en ontwikkelingen.** Als we de behoefte aan verplaatsingen in kaart willen brengen, moeten we rekening houden met allerlei trends en evoluties. Als de economie groeit, zal waarschijnlijk ook de mobiliteit blijven toenemen – het goederenvervoer vermoedelijk nog sterker dan het personenverkeer. Nieuwe technologieën kunnen het verkeer veiliger, betrouwbaarder en schoner maken. Als de bevolkingsgroei zich doorzet, zullen we met meer mensen onderweg zijn, terwijl de toenemende vergrijzing voor meer kwetsbare verkeersdeelnemers zal zorgen. Als steeds meer mensen alleen wonen, heeft dat gevolgen voor de mobiliteit, net zoals onze toenemende behoefte aan ontspanning, toerisme, cultuur en recreatie. Ook de toenemende internationalisering heeft gevolgen: mensen en goederen verplaatsen zich op veel grotere schaal, zodat verkeersstromen van en naar het buitenland toenemen en goederen

<sup>(3)</sup> Bron: mira

over steeds langere afstanden worden vervoerd. Maar misschien zet dat ons er wel toe aan om voor lokale producten te kiezen? Ook de mogelijke schaarste van energiebronnen zal gevolgen hebben: als de mobiliteit toeneemt, zal ook de vraag naar brandstoffen (benzine en diesel) groeien en zullen die brandstoffen duurder worden.

**Uitdagingen blijven.** Als er niets grondig verandert, zullen ook de fileproblemen toenemen. De technologie biedt heel wat kansen, maar technologische snufjes lossen niet alles op. We zullen het verkeer beter kunnen sturen en vermoedelijk zullen de voertuigen van de toekomst ook veiliger en milieuvriendelijker zijn. De verkeersdrukke en de schaarste aan brandstoffen kunnen mobiliteit minder vlot en duurder maken, zodat ze voor sommige groepen zelfs onbetaalbaar worden. En doordat de bevolking veroudert, zal de vraag naar comfortabele en veilige verplaatsingen mogelijk groeien.

## Waar willen we heen?

**Duurzaam mobiliteitsmodel.** Experts zijn het erover eens dat ons mobiliteitssysteem er in 2050 radicaal anders moet uitzien. Daarom pleit het Vlaamse mobiliteitsdecreet voor een duurzaam mobiliteitsmodel. Daarin is mobiliteit een basisbehoefte waartoe iedereen toegang moet krijgen. Ons mobiliteitsmodel moet betaalbaar en sociaal rechtvaardig zijn, mag niemand uitsluiten, moet efficiënt werken en veilig zijn. 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: ons mobiliteitsmodel van de toekomst ondersteunt niet alleen een levendige economie, maar zorgt ook voor meer welzijn.

**Een wensbeeld.** Dat klinkt allemaal mooi. Maar wat betekent het in het leven van alledag? Stelt u zich even voor dat de toekomst er zo uitziet.

Alle steden en economisch belangrijke centra zijn vlot bereikbaar. Dat komt voor een deel doordat mensen afgewogen keuzes maken tussen openbaar en privévervoer, individueel en collectief vervoer. In de stad vormen het openbaar vervoer, de fiets en het voetgangersverkeer een veilig, betrouwbaar en soepel alternatief voor de wagen. Doordat

systemen van autodelen overal ingang hebben gevonden, hoef je in de stad zelf geen wagen te bezitten. Op het platteland blijft de eigen wagen als vervoermiddel belangrijk. Een doeltreffend aanbod van collectief vervoer en veilige fiets- en voetgangersinfrastructuur zorgt ervoor dat ook niet-autogebruikers zich makkelijk kunnen verplaatsen.

De verschillende transportnetten zijn optimaal op elkaar afgestemd. Onderlinge aansluitingen zijn gewaarborgd. Stations groeien uit tot knooppunten waar verschillende vervoermogelijkheden met elkaar vervlochten zijn. Zowel vooraf als onderweg krijgen mensen actuele en geïntegreerde reisinformatie over autoverkeer, trams, bussen en treinen, zodat ze hun reis soepel kunnen plannen. Ook geïntegreerde betaalsystemen maken het gemakkelijker om van het ene vervoermiddel naar het andere over te stappen. Mensen kiezen bewuster wanneer ze zich verplaatsen en met welk vervoermiddel ze dat doen. Nieuwe prijsmechanismen – volgens het principe dat de gebruiker en vervuiler betaalt – belonen hen daarvoor.

Ook in het goederenvervoer kunnen bedrijven gebruikmaken van flexibele en betrouwbare transportdiensten. De verschillende vervoerwijzen zijn ingeschakeld in een soepel lopende keten. Efficiënte vrachtcorridors verbinden grote stedelijke gebieden en havens. Door de locatie van bedrijven zorgvuldig te kiezen, geven we het spoorvervoer en de binnenvaart meer kansen. Op strategische plaatsen in het netwerk en aan de stadsranden bevinden zich vrachtterminals waarop diverse vervoerwijzen kunnen aansluiten. Ze zijn uitgerust met intelligente logistieke systemen, zodat de vracht vlot kan worden overgeladen op kleinere voertuigen of andere transportsystemen. Ook hier zorgen prijsmechanismen ervoor dat de gebruiker en de vervuiler betalen.

Nieuwe technologieën zorgen ervoor dat we minder verplaatsingen nodig hebben of dat we het vervoer efficiënter kunnen organiseren. Onze vervoermiddelen zijn veiliger, milieuvriendelijker en slimmer: ze ondersteunen bijvoorbeeld de bestuurder, zodat niet elke menselijke fout tot een ongeval hoeft te leiden.

**Keuzes maken!** Of we dat wensbeeld ooit zullen realiseren, weten we niet. Wat we wél weten is dat we tijdig de juiste beleidskeuzes moeten maken – om te vermijden dat we straks stil staan, letterlijk en figuurlijk.



## Vijf doelen voor het mobiliteitsbeleid

Welke concrete beleidsvoorstellen het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal bevatten, staat nog niet vast. In elk geval moeten ze ervoor zorgen dat ze de langetermijn doelen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid dichterbij brengen. Die vijf doelen zijn verankerd in het mobiliteitsdecreet (2009).

# Vijf doelen voor het mobiliteitsbeleid

**Welke concrete beleidsvoorstellen het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal bevatten, staat nog niet vast. In elk geval moeten ze ervoor zorgen dat ze de langetermijn doelen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid dichterbij brengen. Die vijf doelen zijn verankerd in het mobiliteitsdecreet (2009).**

## 1. Bereikbaar

Woonkernen, zee- en luchthavens, bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen en andere voorzieningen moeten vlot bereikbaar blijven. Goederen moeten op de afgesproken tijd geleverd kunnen worden. Mensen moeten op een comfortabele manier en tegen een betaalbare prijs op hun bestemming kunnen arriveren.

Die bereikbaarheid is erg belangrijk voor onze economische welvaart. Als mensen en goederen in het verkeer vastzitten, wordt Vlaanderen minder aantrekkelijk voor investeerders en verzwakken we onze economische concurrentiepositie. En als mensen tijdverlies oplopen, raken ze gefrustreerd.

Om de bereikbaarheid te waarborgen, kan de overheid ervoor zorgen dat we ons minder vaak hoeven te verplaatsen – bijvoorbeeld door thuiswerken en pc-bankieren te stimuleren. Ze kan ervoor zorgen dat we auto's en vrachtwagens efficiënter gebruiken, bijvoorbeeld door carpoolen aan te moedigen, maar ook door rekeningrijden of andere prijsmechanismen in te voeren die meer auto's en vrachtwagens van de weg kunnen halen. Ze kan ook de capaciteit van het wegennet vergroten door bijkomende rijstroken en nieuwe wegen aan te leggen, maar ook door wegen uit te rusten met systemen die het verkeer sturen.

Ze kan er ook voor zorgen dat we ons 'anders' kunnen verplaatsen, bijvoorbeeld door kantoren en bedrijven in te planten in de buurt van knooppunten voor het openbaar vervoer, waterwegen of spoorwegen. Ze moet het openbaarvervoeraanbod dan wel verbeteren.

Treinen zitten overvol op piekuren en zijn gevoelig voor verstoringen. Trams en bussen moeten stipter en regelmatiger kunnen rijden en moeten daarom vlotter kunnen doorstromen. De haltes moeten gemakkelijk, veilig en comfortabel te voet bereikbaar zijn. De overheid kan mensen ook stimuleren om voor korte afstanden te voet te gaan of de fiets te nemen door te zorgen voor veilige en comfortabele fiets- en voetpaden. Ook voor het goederenvervoer over de weg kan ze alternatieven zoals spoor of binnenvaart versterken, aantrekkelijker maken en het gebruik ervan promoten.

## 2. Toegankelijk

Scholen, supermarkten, fitnesscentra, ziekenhuizen, bedrijventerreinen: als je erheen wil, moet je je kunnen verplaatsen. Kun je dat niet, dan zet dat een zware domper op je levenskwaliteit en krijg je minder kansen om volwaardig aan de samenleving deel te nemen. Veel mensen kunnen niet of niet genoeg gebruikmaken van het vervoersaanbod. Dat is bijvoorbeeld zo voor mensen die tijdelijk of blijvend minder mobiel zijn. Voor sommige mensen is het transport dan weer te duur. Anderen vinden de reisinformatie niet duidelijk genoeg, worden afgeschrikt doordat ze zich onveilig voelen of voelen zich onzeker omdat ze de beschikbare vervoermogelijkheden niet goed kennen.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de toegang tot een brede waaier van vervoerwijzen waarborgen, zodat iedereen aan het maatschappelijk leven kan deelnemen. Dat kan bijvoorbeeld door alle haltes en stations, bussen, trams en treinen gemakkelijk toegankelijk te maken. Ze kan er ook voor zorgen dat de beschikbare informatie duidelijk is voor laaggeletterden of slechtzienden. In dunbevolkte gebieden kan ze het vervoeraanbod groot genoeg maken, zodat mensen vlot terechtkunnen in voorzieningen die zich in hoofdgemeenten of in centrumsteden bevinden. Verplaatsingen moeten ook betaalbaar zijn, ook voor mensen met een beperkt inkomen. Ook informatie over de meest voordeligste manier om zich te verplaatsen moet beschikbaar zijn.

### 3. Veilig

Het verkeer in Vlaanderen moet veiliger worden. In vergelijking met andere Europese landen scoren we slecht. De Vlaamse overheid wil het aantal verkeersdoden en zwaargewonden verminderen. Dat probeert ze op twee manieren te bereiken: ze probeert het aantal ongevallen terug te dringen en er tegelijk voor te zorgen dat ongevallen minder zware letsels veroorzaken.

Wat kan de overheid daarvoor doen? Ze kan de wegen veiliger inrichten voor het gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsers door knelpunten aan te pakken, ervoor zorgen dat mensen veilig kunnen oversteken, enzovoort. Ze kan mensen ertoe aanzetten om hun veiligheidsgordel te dragen, geen alcohol of drugs te gebruiken, de snelheidsbeperkingen na te leven. Dat kan ze doen door vaker te controleren en de pakkans groter te maken. Ze kan de boetes verhogen en mensen sensibiliseren om zich veilig te gedragen. En ze kan ook werk maken van autoluwe steden en dorpen en mensen en bedrijven aanmoedigen om veilige voertuigen aan te kopen of over te stappen naar veiligere vervoerwijzen – bus, tram, trein of door het zware goederenvervoer zo veel mogelijk naar de waterweg te verschuiven.

### 4. Leefbaar

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de verkeersleefbaarheid verbeteren en ervoor zorgen dat wonen in steden en dorpskernen weer aantrekkelijker wordt. Vooral het autoverkeer maakt dorpskernen en steden minder leefbaar. Het zorgt voor geluidshinder en verontreinigt de lucht – met kwalijke gevolgen voor de gezondheid. Drukke verkeersaders snijden woonwijken in tweeën en geparkeerde auto's nemen veel openbare ruimte in.

Als we de leefbaarheid willen verbeteren, moeten we de verkeersdruk verminderen. We kunnen mensen aanmoedigen om vaker te fietsen of te voet gaan en meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. We kunnen auto's en vrachtwagens efficiënter gebruiken. Naast de omvang van het verkeer speelt ook de snelheid een rol: als voertuigen trager rijden, stoten ze minder schadelijke stoffen uit, verbruiken ze minder brandstof, veroorzaken ze minder geluidsoverlast en stellen ze ons in staat om de straat vlotter over te steken en beter te reageren op onverwachte situaties.

## Twee principes

Om die vijf doelen te helpen realiseren, reikt het Mobiliteitsdecreet als leidraad twee principes aan.

### Het STOP-principe

Het STOP-principe is een rangorde van wenselijke vervoerwijzen. De S staat voor stappen, de T voor trappen (met de fiets), de O voor openbaar vervoer en de P voor privévervoer.

Elke beslissing in het mobiliteitsbeleid moet aan dat STOP-principe worden getoetst. Als bijvoorbeeld in een woonkern een weg wordt aangelegd, dan moet eerst ruimte worden gereserveerd voor voetgangers en fietsers. Daarna krijgt een vlot doorstromend openbaar vervoer de aandacht en pas daarna het privévervoer.

### Het duurzaamheidsprincipe

Als we werk maken van mobiliteit voor de huidige generatie mogen we de mobiliteit van toekomstige generaties niet in het gedrang brengen. Dat doen we door economische en sociale belangen en het belang van natuur en milieu in evenwicht te brengen: we moeten kiezen voor oplossingen die zowel mens, milieu als economie ten goede komen.

Van de vijf doelen zorgt vooral bereikbaarheid voor economische duurzaamheid. Het terugdringen van schade voor milieu en natuur is ecologisch duurzaam, terwijl toegankelijkheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid vooral inspelen op sociale duurzaamheid.

Ook door mensen aan te moedigen om schonere en stillere voertuigen aan te kopen en door straten kindvriendelijker in te richten kunnen we werk maken van een leefbare omgeving.

### 5. Milieu- en natuurvriendelijk

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de schade aan natuur en milieu terugdringen. Vooral de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen blijft een groot probleem. Verkeersinfrastructuur versnipperd bovendien natuurgebieden en tast zo fauna en flora aan.

Minder auto's en vrachtwagens op de weg en aangepaste snelheden kunnen de overlast helpen verminderen. Door op een natuurvriendelijke manier infrastructuur aan te leggen en te onderhouden geven we dieren en plantensoorten meer kansen. We kunnen mensen stimuleren om milieuvriendelijke en energiezuinige voertuigen te gebruiken of om vaker te voet te gaan, te fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken. Voor het goederenverkeer zijn spoor en binnenvaart milieu- en natuurvriendelijker dan het wegtransport, wat niet wegneemt dat hun milieuprestaties nog beter kunnen.



## Vier uitdagingen voor het beleid

Op de volgende bladzijden beschrijven we vier uitdagingen waarmee het mobiliteitsbeleid wordt geconfronteerd. We moeten de files aanpakken, het aantal doden en zwaargewonden meer dan halveren en de overlast voor mens, natuur en milieu verlichten. Dat kunnen we doen door er ondermeer voor te zorgen dat mensen en goederen zich op een duurzame manier verplaatsen. Voor elk van die vier uitdagingen schetsen we ook de mogelijke oplossingsrichtingen.

Die vier uitdagingen hebben we onder meer gekozen omdat ze ook centraal staan in het beleid van de Europese Unie en in het toekomstproject Vlaanderen in Actie.

Misschien vindt u nog andere uitdagingen en oplossingsrichtingen belangrijk? Ook dat kunt u ons in de enquête laten weten!

# Vier uitdagingen voor het beleid

## 1. Minder files

**Files zorgen voor tijdverlies en economische schade, vooral in de steden en tijdens de spits. Mensen komen te laat op het werk of op school of missen zakelijke afspraken. De transportsector krijgt het steeds moeilijker om behoorlijk te plannen en op de afgesproken tijd te leveren.**

**Files nemen toe.** De mobiliteit blijft de komende jaren toenemen. Dat heeft met allerlei factoren te maken: de economie blijft groeien en wordt steeds internationaler. Ook de bevolking neemt toe, net zoals de behoefte aan cultuur, recreatie en consumptie. De tijdvensters waarin al die maatschappelijke activiteiten zich afspelen, veranderen intussen nauwelijks – van de 24-uurseconomie zijn we nog veraf. Dat betekent dat we in een smal tijdsegment steeds meer mensen en goederen moeten vervoeren.

De ochtend- en avondspits hebben intussen hun vaste files. En doordat het wegennet zo druk wordt benut, leiden kleine verstoringen – ongevallen, sneeuw en ijs, wegwerkzaamheden – meteen tot zware opstoppingen. Daardoor kunnen gebruikers – reizigers, transporteurs, bedrijven – hun reis- en transporttijden steeds moeilijker voorspellen. Dat is niet prettig voor de mensen die in de files staan, en het is niet gezond voor onze economie. Voor de bloedsomloop van onze economie is een vlotte doorstroming op het wegennet immers belangrijk.

**Vijf ingrepen.** Wat valt aan die files te doen? De overheid kan verschillende soorten maatregelen nemen.

- Ze kan ervoor helpen zorgen dat we ons minder vaak of minder ver moeten verplaatsen.
- Ze kan auto's en vrachtwagens van de weg halen door mensen en bedrijven ertoe aan te zetten voor andere vervoerwijzen te kiezen.
- Ze kan de beschikbare wegencapaciteit beter benutten.
- Ze kan het wegverkeer beter beprijzen.
- Ze kan de capaciteit van het wegennet uitbreiden.

### Minder (verre) verplaatsingen

**ICT- toepassingen.** De informatie- en communicatietechnologie (ICT) biedt kansen om verplaatsingen uit te sparen. ICT-toepassingen stellen ons in staat om thuis te werken, thuis te leren, thuis te bankieren, thuis te winkelen, enzovoort.

**Woon- en werklocaties.** De plaats waar gezinnen gaan wonen of bedrijven zich gaan vestigen, beïnvloedt hoe ver ze zich verplaatsen. De overheid kan mensen aanmoedigen om dichterbij het werk te gaan wonen. Door wonen, werken en commerciële activiteiten beter met elkaar te vervlechten, kunnen we ervoor zorgen dat we ons minder ver moeten verplaatsen. Daardoor kunnen we beter gemakkelijker te voet gaan of de fiets gebruiken.

### Anders verplaatsen of vervoeren

Zo'n slim ruimtelijk beleid kan mensen en bedrijven ook stimuleren om te kiezen voor locaties die voor diverse vervoerwijzen bereikbaar zijn – niet alleen voor de auto, maar ook voor de fiets, het openbaar vervoer, het spoor of de binnenvaart. Als we het autogebruik willen verminderen, maakt het bijvoorbeeld echt wel verschil uit of bedrijven zich in de stad of op het platteland vestigen, vlakbij havens of grote stations, al dan niet gebundeld op bedrijventerreinen, enzovoort.

Uit onderzoek blijkt dat we zelfs voor verplaatsingen korter dan 5 km vaak de auto gebruiken. De overheid kan mensen stimuleren om meer te voet te gaan of over te stappen op de fiets of vaker de bus of tram te nemen. De trein is een alternatief voor langere verplaatsingen. In het goederenverkeer kunnen spoor en binnenvaart vrachtwagens van de weg halen.

Dat betekent natuurlijk wel dat die vervoerwijzen beschikbaar moeten zijn en dat ze voldoen aan



wat de gebruiker ervan verwacht. Daarom is het nodig dat de overheid ze verder ontwikkelt. Dat doet ze door het openbaarvervoeraanbod te verruimen en door te blijven investeren in fiets- en voetgangersinfrastructuur, waterwegen en spoorwegen. Het hoofdstukje over *Duurzamer verplaatsen en vervoeren* reikt daarvoor concrete suggesties aan (zie pagina 20).

### Wegen beter benutten

**Spreiden in de tijd.** Het verkeers- en vervoersnet staat vooral onder druk tijdens de ochtend- en avondspits. Mochten we werkuren, schooltijden en allerlei openingsuren soepeler kunnen organiseren, dan zouden we het verkeer beter of gelijkmatiger over de dag kunnen spreiden. Dat kan de piekuren helpen afvlakken. ICT-toepassingen dragen daartoe bij. We kunnen bijvoorbeeld thuis onze mails checken, werken tot de ochtendspits voorbij is en dan pas de weg op gaan.

**Verkeer slim aansturen.** Dankzij slimme technologieën kunnen we de doorstroming op het hoofdwegennet verbeteren. Dat kan bijvoorbeeld door de snelheid af te stemmen op de drukte en de weersomstandigheden. Zulke slimme technologieën kunnen ook up-to-date verkeersinformatie verzamelen en verspreiden. Door chauffeurs snel alternatieve routes voor te stellen, kunnen ze hun reisweg al dan niet aanpassen of overstappen op het openbaar vervoer.

### Beter beprijzen

#### **Aansturen door te straffen of te belonen.**

De overheid kan heffingen invoeren om het verkeer aan te sturen. Ze zou bijvoorbeeld het auto- en vrachtverkeer tijdens de spits duurder kunnen maken om zo de files te verminderen. Beprijzing kan mensen doen nadenken over hun verplaatsingen. Dat kan hen ertoe aanzetten minder auto te rijden, meer met anderen samen te rijden, vaker te fietsen of vaker het openbaar vervoer te nemen. In de transportsector kan beprijzing ervoor zorgen dat bedrijven en vervoerders vaker kiezen voor het spoor of de binnenvaart of dat ze de vrachtwagen efficiënter of op andere momenten gaan gebruiken.

#### **Investeren in missing links in het wegennet**

**Extra rijstroken of wegen.** Volgens de meeste voorspellingen zullen het personen- en goederenvervoer tot 2030 blijven toenemen. Het is onzeker of alle vermelde maatregelen zullen volstaan om de mobiliteitsgroei op te vangen. Om die groei in goede banen te leiden, kan de overheid de ontbrekende schakels in het verkeers- en vervoersnetwerk versneld wegwerken. Ook kan ze investeren in extra capaciteit door nieuwe wegen of extra rijstroken aan te leggen.

## 2. Minder verkeersdoden en zwaargewonden

**Verkeersongevallen zorgen voor veel menselijk leed en hoge maatschappelijke kosten. We moeten ze zoveel mogelijk voorkomen – als dat niet kan, moeten we zorgen dat ze minder zware letsels veroorzaken.**

**Het kan beter.** In Vlaanderen is de verkeersveiligheid de jongste jaren sterk verbeterd. Toch doen we het nog altijd minder goed dan andere Europese landen. Het risico op een dodelijk verkeersongeval blijft in Vlaanderen haast dubbel zo groot als in Nederland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk, de drie veiligste landen van Europa. Chauffeurs en passagiers van personenauto's maken het grootste deel van de slachtoffers uit. Ook fietsers, voetgangers en motorrijders blijven erg kwetsbaar.

**Vier soorten ingrepen.** Momenteel vallen in Vlaanderen in het verkeer elk jaar ongeveer 500 doden en ongeveer 4500 zwaargewonden. Tegen 2020 wil de Vlaamse overheid het aantal verkeersdoden terugdringen tot ten hoogste 200 en het aantal zwaargewonden tot ten hoogste 1500. Om dat doel te bereiken, kan de overheid op vier factoren ingrijpen. Ze kan:

- het rijgedrag veiliger maken
- mensen stimuleren om veilige voertuigen aan te kopen
- de wegen veiliger inrichten
- mensen en bedrijven helpen kiezen voor veilige vervoerwijzen.

### Rijgedrag veiliger maken

**Opleiding en campagnes.** Mensen die aan het verkeer deelnemen, moeten weten welk gedrag van hen wordt verwacht. Ze moeten niet alleen de wegcode kennen maar ook soepel kunnen inspelen op onverwachte situaties. Betere verkeersopvoeding

op school en gerichte bewustmakingscampagnes kunnen daarbij helpen. Die campagnes kunnen bijvoorbeeld wijzen op de gevaren van alcohol en drugs, roekeloos rijgedrag, onaangepaste en overdreven snelheid en oververmoeidheid. De overheid kan ook de rijopleiding verbeteren, een rijbewijs met punten invoeren of sommige chauffeurs extra voorwaarden en bijscholingen opleggen.

**Controle en handhaving.** Bewustmaken en opvoeden volstaat niet altijd – soms is een stok achter de deur nodig. Om af te dwingen dat mensen de verkeersregels beter naleven, kan de overheid de verkeerscontroles opdrijven. Dat maakt de 'pakkans' voor overtreders groter. Ze kan sommige verkeersovertredingen ook strenger beboeten.

### De aankoop van veilige voertuigen stimuleren

Vernieuwende voertuigtechnologie kan ongevallen helpen voorkomen. Denk maar aan intelligente systemen die de chauffeur helpen om sneller en veiliger te remmen, de juiste afstand te houden, binnen zijn rijstrook te blijven, dodehoekongevallen te voorkomen of zich aan de voorgeschreven snelheid te houden. Al die systemen kunnen de rijtaak van de chauffeur ondersteunen of zelfs overnemen.

Daarnaast kan voertuigtechnologie de gevolgen van een ongeval helpen beperken. Verkeersrisico's zijn nooit helemaal uit te sluiten: mensen maken fouten, voertuigen zijn niet feilloos. We kunnen er wel voor zorgen dat ongevallen minder zware gevolgen hebben. Gordels, kinderzitjes, airbags en kreukelzones kunnen daarbij helpen.

De overheid kan die vernieuwende technologieën ondersteunen en de weggebruikers erover informeren. Ze kan de invoering ervan stimuleren, financieel aanmoedigen of verplicht maken.



### Wegen veiliger inrichten

De overheid kan werk maken van een veilige verkeersomgeving. Ze kan bijvoorbeeld onveilige punten aanpakken en de soorten verkeer – auto's, vrachtwagens, trams en bussen, fietsers en voetgangers – van elkaar scheiden. Bij de aanleg en inrichting van wegen kan ze extra aandacht besteden aan de veiligheid van voetgangers en fietsers, bijvoorbeeld door te investeren in voet- en fietspaden, voor veilige oversteekplaatsen te zorgen of door in stads- en dorpskernen en woongebieden snelheidsbeperkingen op te leggen. Maar ook het aanleggen van verkeersluwe of verkeersvrije zone draagt bij tot het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De overheid kan ook zorgen voor 'vergevingsgezinde' wegen. Dat zijn wegen die zo slim zijn ingericht dat onvermijdelijke sturfouten minder zware

gevolgen hebben – bijvoorbeeld dankzij aangepaste bermbeveiliging, obstakelvrije zones of het scheiden van tegemoetkomend verkeer.

### Veilige vervoerwijzen stimuleren

Als autogebruikers vaker kiezen voor het openbaar vervoer, verplaatsen ze zich veel veiliger. Ze doen ook indirect de veiligheid toenemen, doordat ze auto's van de weg halen. Dat geldt ook voor het goederenverkeer: spoor en binnenvaart zijn veiliger dan het goederenvervoer over de weg.

Hoe de overheid ervoor kan zorgen dat meer mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer, het spoor of de binnenvaart leggen we uit in het hoofdstukje over *Duurzamer verplaatsen en vervoeren* (zie pagina 20).

## 3. Minder schade voor mens, milieu en natuur

**Verkeer zorgt voor geluidsoverlast, verontreinigt de lucht en draagt bij tot de klimaatverandering. Benzine en diesel zijn fossiele, niet-hernieuwbare brandstoffen die uitgeput dreigen te geraken. De verkeersinfrastructuur versnipperd leefgebieden en isoleert planten- en diersoorten, zodat die met uitsterven bedreigd zijn.**

**Mens.** Smog is een verzamelnaam voor schadelijke stoffen in de omgevingslucht. Ze hebben negatieve effecten op de gezondheid en worden onder meer veroorzaakt door het verkeer. Zo is het wegverkeer goed voor een kwart van de uitstoot van fijn stof. Bij de mens kan fijn stof long- en luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten verergeren. Het verkeer heeft niet alleen gevolgen voor de gezondheid, maar ook voor de leefkwaliteit. Die wordt bijvoorbeeld ondermijnd door geluidsoverlast.

**Milieu.** Andere stoffen die het verkeer uitstoot dragen bij tot verzuring en klimaatverandering. Het verkeer blijft grotendeels afhankelijk van fossiele – en dus niet-hernieuwbare – brandstoffen. Verbrandingsmotoren stoten CO<sub>2</sub> uit, een broeikasgas dat tot klimaatverandering leidt. Ook de zeevaart en de luchtvaart dragen tot die uitstoot bij. Zeeschepen en vliegtuigen zijn weliswaar zuiniger dan vroeger, maar die technologische verbeteringen hebben de snelle groei van de sector niet bijgehouden, zodat de vervuiling toeneemt.

**Natuur.** Verkeersinfrastructuur versnipperd landschappen en waardevolle natuurgebieden. Leefgebieden worden kleiner of worden van de omgeving afgesneden, zodat de overlevingskansen van dieren en planten afnemen.

**Oplossingen?** Wat kan de overheid doen om die schade weg te nemen of te verzachten? Ze kan

- zorgen voor minder auto en vrachtverkeer
- trager autoverkeer
- het gebruik van schonere wagens en brandstoffen stimuleren
- maatregelen nemen om de overlast te milderen
- problemen voorkomen.

### Minder auto- en vrachtverkeer

**Minder.** De overheid kan de behoefte aan verplaatsingen verminderen, bijvoorbeeld door thuiswerken via ICT-toepassingen aan te moedigen. Ze kan het aantal voertuigen op de weg beperken door de brandstofprijzen te verhogen of door het gebruik van andere vervoerwijzen – te voet, fiets en openbaar vervoer maar ook spoor en binnenvaart – te stimuleren. Die vervoerwijzen stoten verhoudingsgewijs immers minder milieubelastende stoffen uit.

**Autoluwe binnensteden.** Geluidsoverlast en fijn stof zijn vooral een probleem in stadskernen. Om daar iets aan te doen, kan de overheid die kernen autoluw maken. Auto's worden er dan niet geweerd maar wel zoveel mogelijk beperkt. Sommige zones (pleinen, winkelstraten) kunnen ook autovrij gemaakt worden. De overheid kan bijvoorbeeld ook uitsluitend milieuvriendelijke voertuigen in het stadscentrum toelaten. Om zulke maatregelen duurzaam te verankeren, zal de overheid tegelijk ook het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer moeten stimuleren en mensen aanzetten om meer te voet te gaan.

### Trager autoverkeer

Om de uitstoot van verontreinigende stoffen maar ook het energieverbruik te verminderen kan de overheid snelheidsbeperkingen opleggen. Als we de rijsnelheid op autosnelwegen tot 100 km per uur



verminderen, stoot het wegverkeer 10 tot 15 procent minder fijn stof (PM10) uit, en zelfs 25 tot 30 procent minder NOx (een stof die bijdraagt tot de vorming van ozon). Het energieverbruik daalt met 15 procent, net zoals de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Ook het geluidsniveau neemt af.

### Schonere voer- en vaartuigen en brandstoffen

**Innoveren.** Nieuwe technologieën maken voertuigen energiezuiniger en milieuvriendelijker. Roetfilters voor dieselmotoren en katalysatoren voor benzinemotoren hebben de uitstoot van fijn stof en andere schadelijke stoffen fors teruggedrongen. Heel waarschijnlijk zullen de voertuigen van de toekomst nog schoner en stiller worden. Dat geldt overigens niet alleen voor auto's en vrachtwagens: ook in het openbaar vervoer, de binnenvaart, de zeevaart en de luchtvaart kunnen technologische vernieuwingen de milieu- en de energieprestaties verbeteren.

**Stimuleren.** De overheid kan het gebruik van zulke nieuwe technologieën stimuleren door middel van voorlichtingscampagnes, regelgeving of financiële instrumenten: ze kan milieuvriendelijke voertuigen goedkoper maken, of vervuilende voertuigen juist duurder.

### Milderende maatregelen

#### Beschermen van de natuur.

Om aantasting en versnippering van landschappen en waardevolle leefgebieden te voorkomen, kan de overheid verbieden dat drukke wegen worden aangelegd in of in de buurt van natuurgebieden. Ze kan ook natuurtechnische ingrepen uitvoeren om te voorkomen dat soorten geïsoleerd geraken en uitsterven: ecoducten, dassentunnels, aangepast bermbeheer, boombruggen tussen boszones, enzovoort.

#### Geluidsoverlast verminderen.

Geluidsoverlast kan ook worden aangepakt door geluidsschermen te plaatsen en voor geluidsarme wegbedekking te zorgen. Ook snelheidsbeperkingen kunnen zorgen voor minder geluidsoverlast.

### Problemen voorkomen

De overheid kan ook maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat mensen niet gaan bouwen in de buurt van drukke wegen, spoorwegen en luchthavens.

## 4. Duurzamer verplaatsen en vervoeren

**Fiets en openbaar vervoer, het spoor en de binnenvaart zijn duurzame vervoerwijzen. Ze helpen woonkernen, bedrijven en voorzieningen bereikbaar houden, ze zijn goed voor de luchtkwaliteit en de leefkwaliteit en ze zorgen ervoor dat ook niet-autogebruikers aan de samenleving kunnen deelnemen. Toch worden ze te weinig gebruikt. Wat kan de overheid doen om dat te verhelpen?**

**Aantrekkelijk alternatief voor de auto.** De fiets is milieuvriendelijk, relatief goedkoop en gezond – zowel voor de fietser als zijn omgeving. Hij is erg geschikt voor verplaatsingen op de korte afstand. Fietsers helpen lokale files en parkeeroverlast verminderen en zorgen er op die manier voor dat woonkernen bereikbaar en leefbaar blijven. Dankzij de fiets kunnen kinderen en ouderen zich ook zelfstandig verplaatsen.

Ook het openbaar vervoer heeft vele pluspunten. Het is veilig en erg geschikt om veel mensen tegelijk te vervoeren. Vooral tussen grote steden en in drukke stadscentra is het openbaar vervoer er nuttig, maar ook op het platteland heeft het een sociale functie: het zorgt ervoor dat mensen die hun eigen vervoer moeilijk kunnen regelen toch aan het maatschappelijke leven kunnen deelnemen.

In het goederenvervoer zijn het spoor en de binnenvaart duurzame alternatieven voor het wegtransport: ze zijn milieuvriendelijker en veiliger.

**Hoe stimuleren?** Om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, het spoor en de binnenvaart te stimuleren, kan de overheid vier soorten maatregelen nemen. Ze kan:

- de netwerken sterker ontwikkelen
- het vervoersaanbod uitbreiden
- investeren in kwaliteit en comfort
- ervoor zorgen dat de verschillende vervoermogelijkheden beter op elkaar aansluiten.

### Netwerken sterker ontwikkelen

**Te voet.** Om mensen aan te zetten om voor korte verplaatsingen de auto thuis te laten en vaker te voet te gaan kan de overheid investeren in comfortabele en veilige voetgangersnetwerken (van straten en pleinen, voetpaden en voetwegels).

**Fiets.** Een veilig en samenhangend netwerk van fietspaden en duidelijk bewegwijzerde fietsroutes kan meer mensen op de fiets krijgen. De overheid kan verder investeren in de aanleg en het onderhoud van fietspaden, ook in de winter. Drukke wegen en spoorwegen werken vaak als barrières voor fietsers: fietsbruggen en -tunnels kunnen dat verhelpen.

**Spoorvervoer.** Het treinverkeer is de jongste jaren sterk gegroeid. Het is erg storingsgevoelig geworden, zodat het minder stipt verloopt. Het goederenspoorvervoer beschikt niet over eigen rijpaden. De overheid kan het spoorwegnet moderniseren en de capaciteit verruimen. Ze kan ook investeren in de ontwikkeling van stations, zodat het aantrekkelijker wordt om de trein te nemen. Als zeehavens, luchthavens en terminals aangesloten zijn op het spoorwegnetwerk kunnen meer goederen via het spoor worden vervoerd.

**Binnenvaart.** De overheid kan het vervoer van goederen via de binnenvaart volop kansen geven door de samenhang van het netwerk te versterken. De binnenvaart wordt momenteel beperkt door ontbrekende schakels. De overheid kan de belangrijkste waterwegen moderniseren, de capaciteit verruimen en investeren in de uitbouw van sturings- en begeleidingssystemen. Door te investeren in terminals en loskades kan ze de overslag van goederen van de weg naar de binnenvaart vlotter doen verlopen.



### Vervoersaanbod uitbreiden

**Openbaar vervoer.** De overheid kan het openbaar vervoer aantrekkelijker maken door extra tram- en buslijnen aan te leggen, ook naar de stadsranden en naar bedrijventerreinen. Bovendien kan ze het aanbod overdag, 's avonds en in het weekend uitbreiden. Door de frequentie van treinen, trams en bussen te verhogen kan ze ervoor zorgen dat wachttijden korter worden en dat het missen van een aansluiting minder vervelende gevolgen krijgt.

### Kwaliteit en comfort verbeteren

**Te voet.** Om mensen vaker te voet te laten gaan kan de overheid investeren in veilige en goed onderhouden voetpaden, veilige schoolroutes en de aanleg van voetgangersgebieden. Ook haltes van het openbaar vervoer moeten te voet goed bereikbaar zijn.

**Fiets.** Mensen zullen vaker de fiets nemen als ze die veilig en comfortabel kunnen stallen. Daarvoor zijn beveiligde fietsstallingen nodig aan stations, haltes en in woonkernen. De overheid kan werk

maken van fietsdiefstalpreventie en diefstallen strenger aanpakken. Fietsherstdiensten, bijvoorbeeld in stations, garanderen fietsers met pech dat ze toch naar huis kunnen rijden.

Om van de fiets een aantrekkelijk alternatief te maken in het woon-werkverkeer kan de overheid werkgevers stimuleren om fietsvergoeding uit te betalen aan hun werknemers, te zorgen voor douches en kleedruimtes zodat fietsers zich kunnen opfrissen en hun fietsplunje kunnen omwisselen voor hun gewone kledij. In het woon-werkverkeer kan de elektrische fiets een aantrekkelijke oplossing bieden voor middellange afstanden.

**Openbaar vervoer.** De overheid kan de stiptheid van het openbaar vervoer verbeteren. Met vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding kan ze bussen en trams vlotter helpen doorstromen. In het spoorvervoer kan ze sterker investeren in de veiligheidsuitrusting van de treinen en in het onderhoud van het spoorwagematerieel.

De overheid kan investeren in schonere, stillere en energiezuinige voertuigen. Ook kan ze het zitcomfort verbeteren door in treinen, bussen en trams voor

meer zitplaatsen te zorgen. Ze kan treinen en stations uitrusten met gratis internet. Extra bus- en tramhokjes kunnen het wachten aangenamer maken. Aantrekkelijke en behoorlijk onderhouden voertuigen, stations en haltes verhogen bovendien het veiligheidsgevoel. Ten slotte kan de overheid investeren in betere reisinformatie, bijvoorbeeld in dynamische schermen waarop up-to-date informatie te zien is.

Om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor ouderen, mensen met een beperking en reizigers met bagage of een kinderwagen kan de overheid bijvoorbeeld investeren in lagevloerbussen, liften in stations of toegankelijke bushaltes. Door goedkopere abonnementen aan te bieden, kan ze trein, bus, tram en metro voor zo veel mogelijk mensen betaalbaar houden.

**Binnenvaart.** De overheid kan investeren in het onderhoud en de uitrusting van het waterwegennet. Om de binnenvaart aantrekkelijker te maken, kan ze bijvoorbeeld kaaimuren aanleggen of renoveren, waterwegen baggeren, de bediening van bruggen en sluizen moderniseren en bruggen over kanalen hoger maken. Ze kan ook investeren in behoorlijk uitgeruste ligplaatsen waar schippers ongestoord kunnen aanmeren.

### Beter op elkaar afstemmen

Vaak kiezen mensen en bedrijven automatisch voor het verkeer over de weg – ze denken nog te weinig na over alternatieven. Als we dat willen veranderen, moeten we ervoor zorgen dat de diverse vervoermogelijkheden op een gebruiksvriendelijke manier op elkaar aansluiten. Mensen kunnen dan bijvoorbeeld te voet of met de fiets of de auto naar het station komen, daar de trein nemen en hun reis voortzetten met de lijnbus. Goederen kunnen overgeslagen worden op het spoor of de binnenvaart – voor het voor- en natraject kan de vrachtwagen zorgen.

### Betere aansluitingen en overstapmogelijkheden.

De overheid kan de aansluitingen tussen trein, bus, tram en metro verbeteren. Ook kan ze in de buurt van stations voor veilige en betaalbare parkeerruimte en fietsenstallingen zorgen. Dat maakt het gemakkelijker om van het ene vervoermiddel naar het andere over te stappen. In stations kan ze huurfietsen of huurauto's aanbieden of zorgen voor goede aansluitingen op bus, tram of metro, zodat treinreizigers vlot naar hun bestemming kunnen.

**Efficiënte overslagpunten.** Goederen moeten vlot worden overgeladen van vrachtwagens op goederentreinen of op binnenschepen – en omgekeerd. Die overslag mag geen extra tijd of geld kosten.

**Geïntegreerde informatie.** Om weloverwogen gebruik te kunnen maken van de verschillende vervoerwijzen, hebben mensen actuele, betrouwbare en makkelijk toegankelijke informatie nodig, van deur tot deur. Die reisinformatie moet de informatie van de diverse vervoermiddelen integreren. Daardoor kunnen mensen gemakkelijker kiezen welke vervoermiddelen ze met elkaar combineren – vooraf, maar ook onderweg. Ook bedrijven hebben betrouwbare informatie nodig: zij moeten weten waar hun goederen zich bevinden en wanneer ze zullen aankomen.

**Nieuwe betaalsystemen.** De overheid kan ook werk maken van geïntegreerde betaalsystemen, zodat je bijvoorbeeld met één kaartje op de bus en de trein kunt. In het woon-werkverkeer kan ze het gebruik van mobiliteitsbudgetten stimuleren. Zo'n budget kunnen werknemers dan vrij spenderen aan verschillende vervoermiddelen. Ze kunnen de bedrijfswagen bijvoorbeeld vaker thuis laten en kiezen voor het openbaar vervoer of de fiets.





**Uw stem in het  
mobiliteitsdebat**

# 5 Inspraak!

**Laat uw stem horen in het mobiliteitsdebat! Wat vindt u de belangrijkste uitdagingen die het mobiliteitsbeleid tegen 2020 en 2030 moet aanpakken? Laat het ons weten: neem tot 29 mei deel aan de enquête.**

## Waarom een enquête?

Mobiliteit is een zaak van iedereen. Zowat iedereen krijgt met mobiliteitsproblemen te maken, en zowat iedereen heeft ideeën om de grote uitdagingen van ons mobiliteitsbeleid aan te pakken.

Daarom willen we uw ideeën en bekommernissen graag leren kennen. We willen er namelijk zo veel mogelijk rekening mee houden bij de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

## Hoe is de vragenlijst opgebouwd?

Vooraf even dit: de enquête bevat alleen vragen over personenverkeer – het goederenvervoer komt niet aan bod. Als u ideeën hebt over de uitdagingen voor het goederenvervoer, dan kunt u die kwijt in uw antwoord op de open vragen.

**Vervoermiddelen.** Eerst willen we graag van u weten welke vervoermiddelen u gebruikt. Dat helpt ons om uw antwoorden en keuzes beter te begrijpen.

**Wensen.** Vervolgens vragen we u in de rubriek *Uw verplaatsingen* wat u het belangrijkste vindt wanneer u zich verplaatst – comfort, prijs, veiligheid, behoorlijke reisinformatie, gezondheid, milieuvriendelijkheid, enzovoort. Daar kunnen we dan rekening mee houden bij de uitbouw van het transportsysteem.

**Beleidskeuzes van de overheid.** Uw individuele wensen hebben maatschappelijke gevolgen. Als de overheid ze wil realiseren, moet ze erin investeren. Maar omdat tijd en geld nu eenmaal beperkt zijn, moet ze keuzes maken: ze moet beslissen op welke doelen ze het meest en bij voorrang inzet.

Daarom vragen we u om even afstand te nemen van uw persoonlijke bekommernissen. Waar moet de samenleving als geheel volgens u werk van maken? In de rubriek *De doelstellingen van de overheid* lijsten we 7 doelen op die de overheid in haar mobiliteitsbeleid belangrijk vindt. We vragen u om die doelen te beoordelen – en we vragen u ook welk doel u het belangrijkste en het minst belangrijke vindt.

**Oplossingen.** Daarna snijden we in de rubriek *Oplossingen* vier concrete uitdagingen aan: de files, de verkeersslachtoffers, de schade aan mens, milieu en natuur en de dringende nood aan meer duurzame verplaatsingen. We vragen u wat u van de voorgestelde oplossingen vindt. Voor u zijn er misschien nog andere problemen en oplossingen? Dat kunt u aangeven in uw antwoord bij de open vragen.

**Open vragen.** Elke rubriek bevat immers ook open vragen. Zo krijgt u bijvoorbeeld de kans om extra doelen van het overheidsbeleid te formuleren, andere beleidsuitdagingen aan te snijden en andere oplossingen voor te stellen.

## Wat gebeurt er met de resultaten?

De enquête wordt verwerkt en geanalyseerd door een wetenschappelijke instelling. We kunnen dus waarborgen dat ze onafhankelijk en objectief wordt verwerkt.

De enquête is geen referendum. Ze levert geen bindende adviezen op. Maar de resultaten ervan kunnen niet zomaar opzij worden geschoven. Ze worden meegedeeld aan de gewestelijke planningscommissie, het officiële ambtelijke orgaan dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen opmaakt. De planningscommissie zal met de resultaten rekening houden bij de verdere opmaak van het mobiliteitsplan. De enquêteresultaten worden ook meegedeeld aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering.



## De enquêteresultaten

Wilt u de verwerkte enquêteresultaten inkijken? Dat kan. Vanaf eind september 2011 zijn ze beschikbaar op de website [www.mobiliteitsplanvlaanderen.be](http://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be). U kunt ze dan ook aanvragen via het gratis telefoonnummer 1700.

## Meer weten?

In deze brochure vindt u de krachtlijnen van het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Wilt u er meer over weten? Een uitgebreide samenvatting van de ontwerpteksten vindt u op de website [www.mobiliteitsplanvlaanderen.be](http://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be). U kunt ze ook aanvragen via het gratis telefoonnummer 1700.

# Uw stem in het mobiliteitsdebat!

Wat vindt u de belangrijkste uitdagingen die het mobiliteitsbeleid tegen 2020 en 2030 moet aanpakken?

Van welke oplossingen moet het Mobiliteitsplan Vlaanderen volgens u extra werk maken?

**Laat het ons weten en vul het vragenformulier in!**

## Hoe neemt u deel?

De handigste oplossing: ga naar de website [www.mobiliteitsplanvlaanderen.be](http://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be) en vul de vragenlijst online in. Dat kan nog tot 29 mei 2011.

**Vult u ze liever op papier in?**

- Op de website [www.mobiliteitsplanvlaanderen.be](http://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be) kunt u de vragenlijst downloaden en afdrukken.
- U kunt een exemplaar aanvragen op het gratis nummer 1700.

### Colofon

Samenstelling: gewestelijke planningscommissie  
Redactie: Jansen & Janssen  
Vormgeving: Volta  
Druk: De Bie

Verantwoordelijke uitgever:  
**Departement Mobiliteit en Openbare Werken**  
Stafdienst: Koning Albert II laan 20, bus 2, 1000 Brussel.

Depotnummer D/2011/3241/072