

ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

NAAR EEN DUURZAME MOBILITEIT

UW MENING TELT

Lees meer over het
openbaar onderzoek
op de achterzijde.



Hilde Crevits

VLAAMS MINISTER VAN
MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

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.

Zeker in een dichtbevolkte regio als Vlaanderen is het niet eenvoudig om die verschillende doelstellingen op elkaar af te stemmen. We moeten ervoor zorgen dat onze steden en gemeenten, havens en industriële centra vlot bereikbaar blijven. We moeten erover waken dat alle mensen toegang krijgen tot mobiliteit. Als we Vlaanderen leefbaar willen houden, moeten we ook de minder goede 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, geven we aan in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het Mobiliteitsplan is de leidraad voor toekomstige mobiliteitsbeslissingen in Vlaanderen. Het informatieve gedeelte lijst de uitdagingen op waar de Vlaamse overheid extra werk van moet maken. Het richtinggevende gedeelte bevat de beleidskeuzes waarmee we de Vlaamse mobiliteit concreet vorm willen geven.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is niet zomaar een vrijblijvend toekomstbeeld: het legt concrete doelstellingen vast. Minstens 40% van de woon-werkverplaatsingen moet in 2030 met het openbaar vervoer, te voet of per fiets gebeuren. Het aantal autoverplaatsingen op afstanden tot 5 kilometer wordt gehalveerd. De verliesuren op de hoofdwegen worden grotendeels weggewerkt. Spoor en binnenvaart moeten een aandeel van minimum 30% van de goederentrafiek hebben. En in 2030 mogen er niet meer dan 133 verkeersdoden vallen in het verkeer, op weg naar nul slachtoffers: Vision Zero.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen maakt fundamentele keuzes over onze toekomst. Het is dus belangrijk dat u er uw zeg over kunt hebben. Daarom hebben we in 2011, nog vóór de opmaak van het richtinggevende gedeelte, een enquête georganiseerd waaraan alle Vlamingen konden deelnemen. Die enquête heeft het richtinggevend deel mee vorm gegeven. Tijdens het openbaar onderzoek, kunt u opnieuw uw mening geven. Onder meer op basis daarvan zal de Vlaamse Regering het definitieve plan vastleggen.

Wilt u weten hoe we ons mobiliteitsbeleid concreet vorm geven, en wilt u daar uw zeg in hebben? Dit is uw kans!



VLAANDEREN IN ACTIE

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen past binnen het toekomstproject Vlaanderen in Actie. Vlaanderen wil tegen 2020 uitmunten als een economisch innovatieve, duurzame en sociaal warme samenleving. Daarvoor zijn op heel wat maatschappelijke vlakken maatregelen nodig, en mobiliteit is daar één van.

Vlaanderen in Actie streeft naar een mobiliteit die zich richt op welvaartscreatie, inclusie en duurzaamheid. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen geeft die doelstellingen concreet vorm.



1

MOBILITEIT GAAT IEDER VAN ONS AAN

WAAROM EEN MOBILITEITSPLAN?

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.

Een goede mobiliteit is nodig voor onze welvaart en ons welzijn.



BELANGRIJK VOOR IEDEREEN

Nodig voor levenskwaliteit

Ons kunnen verplaatsen, is een maatschappelijke behoefte. Niemand van ons kan zonder. 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.

Nodig voor welvaart en werkgelegenheid

Mobiliteit is ook cruciaal voor onze welvaart. 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 de werkgelegenheid dus ook voor onze welvaart en ons welzijn. Daarom moeten we er blijven in investeren.

NIET EENVOUDIG

Het wordt niet eenvoudig om een goede mobiliteit te waarborgen. In 2000 waren we met bijna 6 miljoen mensen in Vlaanderen. Tien jaar later waren we met 300.000 meer en tegen 2040 zullen we vermoedelijk de kaap van de 7 miljoen overschreden hebben.

Steeds meer verplaatsingen

De laatste tien jaar is de personenmobiliteit met 14% toegenomen. Op jaarbasis legden we in 2010 met zijn allen ongeveer 81 miljard (personen) kilometers af. Dat is per dag 5500 maal de omtrek van de aarde! Onze goederenmobiliteit groeide nog sterker (+25%), in 2010 goed voor bijna 45 miljard tonkilometer per jaar.



Evolutie van de verplaatsingen in personenvervoer en goederenvervoer

	1990	2000	2005	2010
miljard personen-kilometers	62	71	76	81
miljard ton-kilometers	28	36	43	45

Koning auto regeert

De laatste tien jaar is de manier waarop we ons verplaatsen nauwelijks gewijzigd. Ongeveer 60 % van de verplaatsingen (en 65% van onze verplaatsingskilometers) gebeurt met de auto. 7 % van de verplaatsingen (12 % van de verplaatsingskilometers) leggen we af met de bus of met de trein. Bijna 1 op 3 van de verplaatsingen gebeurt te voet of met de fiets (5% van de kilometers).

Ook in het goederenvervoer kiezen we vaak voor de vrachtwagen (80%). Het gezamenlijk aandeel van duurzamer vervoerswijzen, zoals spoor en binnenvaart, bedraagt 20%.

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 dat uw leefomgeving aangenaam is om te wonen. 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. ■



Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet ons helpen om tijdig de juiste beleidskeuzes te maken.

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 geldt 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 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 verkeers- en vervoersinfrastructuur gerealiseerd zijn.

KEUZES VASTLEGGEN

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet ons helpen om tijdig de juiste beleidskeuzes te maken. Daarom legt het 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 2050.

Mobiliteitsdecreet

Het mobiliteitsplan komt er niet in het luchtledige. Het past binnen het Mobiliteitsdecreet uit 2009. Dat gaat ervan uit dat alle beleidskeuzes en maatregelen inzake mobiliteit duurzaam moeten zijn, met een goed evenwicht tussen economische, sociale en ecologische overwegingen. We moeten hierbij aandacht hebben voor de mobiliteit van de huidige generatie, maar we mogen de mobiliteit van toekomstige generaties niet in het gedrang brengen.

Het Mobiliteitsdecreet schuift daarom het STOP-principe naar voren: een rang-



orde van wenselijke vervoerswijzen. De S staat voor Stappen, de T voor Trappen (met de fiets), de O voor Openbaar vervoer en de P voor Privévervoer.

Bindend voor de overheid

De toekomstige beleidsmaatregelen van de Vlaamse overheid en de Vlaamse overheidsinstellingen moeten passen binnen de actielijnen die het plan uiteenzet. Ook het mobiliteitsbeleid van de gemeenten mag niet tegen het plan ingaan.

UW MENING

Om de fundamentele keuzes van het Mobiliteitsplan Vlaanderen mee richting te geven, is het belangrijk dat u er uw zeg over kunt hebben. Dat staat ook met zoveel woorden in het Mobiliteitsdecreet.

Enquête

Daarom hebben we in 2011, nog vóór de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, een enquête georga-

niseerd over de keuzes die voorlagen. Ongeveer 13000 Vlamingen gaven hun mening. Verschillende kaderstukjes in deze brochure geven een overzicht van de belangrijkste enquêteresultaten.

Daarnaast vroegen we het advies van verschillende middenveldorganisaties en strategische adviesraden: uiteraard de Mobiliteitsraad Vlaanderen, maar ook de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening (Saro), de Milieu- en natuurraad van Vlaanderen (Mina-raad), de Vlaamse Jeugdraad, het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, het Vlaams Netwerk waar armen het woord nemen en de Vlaamse vereniging van steden en gemeenten.

Openbaar onderzoek

Ook het openbaar onderzoek dat nu volgt (zie p. 44) past binnen die inspraakgedachte. Iedereen die dat wil, mag opmerkingen en bezwaren op het Mobiliteitsplan doorgeven. Die worden dan meegenomen in het verdere goedkeuringstraject voor het Mobiliteitsplan. ■



2

HOE ZIET ONZE MOBILITEIT ER IN DE TOEKOMST UIT?

WEGEN NAAR DE TOEKOMST

2 WEGEN NAAR DE TOEKOMST

HOE ZIET ONZE MOBILITEIT ER IN DE TOEKOMST UIT?

Daarvoor moeten we eerst weten waar we nu staan. Het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen geeft een uitgebreide stand van zaken weer. Het brengt de bestaande toestand in kaart, bekijkt de trends die onze mobiliteit ook in de toekomst zullen beïnvloeden, lijst de beleidsuitdagingen op en onderzoekt de verschillende oplossingsrichtingen.



*Ons mobiliteitssysteem
moet er in 2050
radicaal anders uitzien.* ”



WAAR STAAN WE?

Sterke troeven

Vlaanderen beschikt over een van de sterkst ontwikkelde vervoersnetwerken van Europa, met een fijnmazig net van wegen, spoorwegen en bevaarbare waterwegen. De jongste jaren heeft de overheid behoorlijk geïnvesteerd in multimodale terminals en laad- en loskaden om de overslag van goederen naar de waterwegen en de spoorwegen te vergemakkelijken.

In het personenvervoer zijn meer veilige fietspaden en voetpaden aangelegd. In de meeste woonzones vind je een halte voor het openbaar vervoer op loopafstand, en het aanbod van bus- en tramdiensten is uitgebreid. De overheid heeft er bovendien voor gezorgd dat de prijs van een ticket voor heel wat gebruikers laag is gebleven. 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. De laatste vijf jaar nam de filezwaarte met 10% per jaar toe. 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 kan soms volstaan om het

netwerk te verstoren: mensen missen hun aansluiting en komen te laat op hun bestemming.

Je kunnen verplaatsen is niet voor iedereen even vanzelfsprekend: sommige groepen zijn minder mobiel dan andere. Dat heeft met fysieke beperkingen te maken, maar vaak ook met financiële. Bovendien veroudert de bevolking. In 2050 zal 1 op de 4 Vlamingen ouder zijn dan 65. We moeten erop letten dat iedereen, ook wie geen auto kan of mag besturen, toch de mogelijkheid heeft om zich te verplaatsen.

Het wegverkeer eist ook verkeersslachtoffers. We hebben de laatste jaren vooruitgang geboekt, maar in vergelijking met de andere Europese landen hebben we nog een hele weg af te leggen. Vooral fietsers, voetgangers, motorrijders en ouderen blijven kwetsbare groepen.

De laatste jaren zijn de verkeersemissies verminderd en hebben we het autoverkeer in de stedelijke gebieden beperkt. Daardoor is de kwaliteit van de leefomgeving in steden verbeterd en is de schade aan het milieu en de natuur gedaald. Maar verdere inspanningen blijven nodig om de negatieve impact van het verkeer op mens, natuur en milieu verder te beperken. Dat staat onder meer ook in de doelstellingen die Europa ons oplegt. ■

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 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. Als de economie groeit, zal waarschijnlijk ook de mobiliteit blijven toenemen – het goederenvervoer vermoedelijk nog sterker dan het personenverkeer. Ook de toenemende internationalisering speelt hierbij een rol. Mensen en goederen verplaatsen zich op veel grotere schaal, zodat verkeersstromen van en naar het buitenland toenemen en goederen over steeds langere afstanden worden vervoerd.

We verwachten dat het aantal personenkilometers tegen 2040 verder zal groeien met 3 tot 15%. In de goederenmobiliteit zal het aantal tonkilometers toenemen met minimum 19%, of bij sterke economische groei zelfs met 74%. Nieuwe technologieën kunnen het verkeer veiliger, betrouwbaarder en schoner maken maar er ook voor zorgen dat we ons minder hoeven te verplaatsen (webwinkels, thuiswerken, enzovoort).

De mogelijke schaarste van energiebronnen is een andere factor. Als de mobiliteit toeneemt, zal ook de vraag naar brandstoffen groeien en zullen benzine en diesel duurder worden. Misschien zet dat er ons wel toe aan om voor lokale producten te kiezen of om ons misschien wat minder (ver) te gaan verplaatsen.

Uitdagingen blijven

De technologie biedt heel wat kansen om de groei van de mobiliteit op te vangen en de negatieve effecten ervan op de mens, het milieu en de natuur te verminderen. Maar technologische snufjes lossen niet alles op. De verkeersdrukke en de schaarste aan brandstoffen kunnen de mobiliteit minder vlot en duurder maken, zodat ze voor sommige groepen zelfs onbetaalbaar wordt. Doordat de bevolking verouderd, zal de vraag naar comfortabele en veilige verplaatsingen groeien. Ook de milieuproblemen en de verkeersonveiligheid worden niet opgelost door technologie alleen. Kortom, de klimaatverandering, luchtverontreiniging en het beperken van de impact op de natuur blijven naast bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en leefbaarheid dan ook belangrijke uitdagingen.

WAAR WILLEN WE HEEN?

Experts zijn het erover eens dat ons mobiliteitssysteem er in 2050 radicaal anders moet uitzien. Daarom pleit het Vlaamse mobiliteitsdecreet voor een duurzaam mobiliteitsmodel.

Mobiliteit is een basisbehoefte waartoe iedereen toegang moet krijgen. Ons mobiliteitsmodel moet betaalbaar en sociaal rechtvaardig zijn, mag niemand uitsluiten, en moet efficiënt en veilig zijn. Om duurzaam te zijn, moet het ook de draagkracht van onze planeet respecteren en de impact op milieu, natuur en gezondheid zo klein mogelijk houden. Daarom is het belangrijk om de verkeersemisssies te beperken, de behoefte aan energie te verminderen en het verbruik van niet-hernieuwbare energiebronnen tot het absolute minimum te beperken.

Kortom: ons mobiliteitsmodel van de toekomst ondersteunt niet alleen onze welvaart, 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, 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, hoeft 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 vervoersmogelijkheden 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. Ook in het goederenvervoer kunnen

bedrijven gebruikmaken van flexibele en betrouwbare transportdiensten. De verschillende vervoerswijzen 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 vervoerswijzen kunnen aansluiten. Ze zijn uitgerust met intelligente logistieke systemen, zodat de vracht vlot kan worden overgeladen op kleinere voertuigen of andere transportsystemen.

Nieuwe prijsmechanismen zorgen ervoor dat de gebruiker en de vervuiler betalen. Daardoor kiezen mensen bewuster wanneer ze zich verplaatsen en met welk vervoermiddel ze dat doen. Ook bedrijven kiezen bewuster wanneer en hoe goederen worden vervoerd.

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. ■





3

BEREIKBAAR, TOEGANKELIJK, VEILIG,
LEEFBAAR, MILIEU- EN NATUURVRIENDELIJK

VIJF STRATEGISCHE DOELEN

3 VIJF STRATEGISCHE DOELEN

BEREIKBAAR, TOEGANKELIJK, VEILIG,
LEEFBAAR, MILIEU- EN NATUURVRIENDELIJK

Om tot het bovenstaande wensbeeld te komen, schuift het Mobiliteitsdecreet vijf strategische doelstellingen naar voren.

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 vaak gefrustreerd.

Daarom zijn onze ambities erg hoog. We willen de tijdsverliezen op ons vervoersnetwerk fors terugdringen. We willen werk maken van betrouwbare reistijden, zodat iedereen op tijd op zijn of haar bestemming aankomt en goederen stipt

kunnen worden geleverd. We zorgen voor een voldoende hoog comfortniveau, want de kwaliteitseisen van de gebruikers liggen steeds hoger. Tot slot zorgen we ervoor dat we die doelen halen tegen een redelijke kostprijs: de prijs-kwaliteitsverhouding is cruciaal.

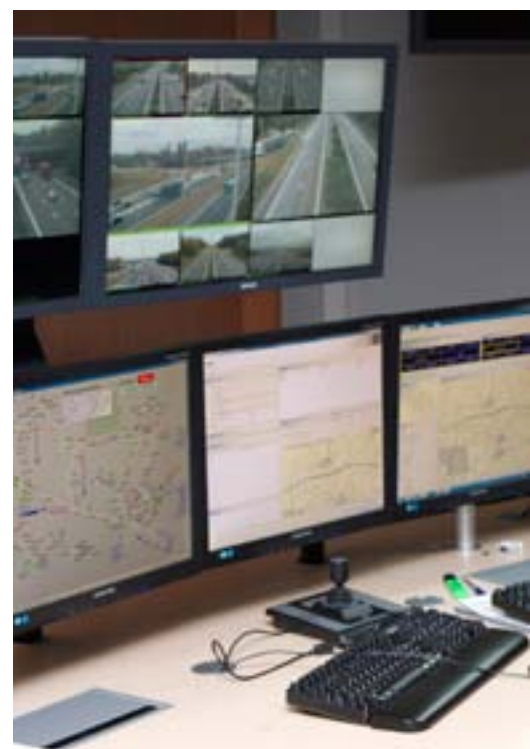
DOELEN 2030 >

Op congestiegevoelige segmenten op het hoofdwegennet is de gemiddelde snelheid verbeterd tot 90 km/u.

De reistijd is verbeterd in het treinverkeer, de binnenvaart en het goederenvervoer.

In stedelijke gebieden zijn de reistijden met de fiets, bus en tram fors verbeterd, zodat ze de concurrentie met de auto gemakkelijk aankunnen.

De verschillende vervoermiddelen sluiten goed op elkaar aan, zodat iemand die verschillende vervoermiddelen combineert, niet nodeloos tijd verliest.





2. TOEGANKELIJK

Scholen, buurtwinkels, huisdokters, 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.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de toegang tot een brede waaier van vervoerswijzen waarborgen, zodat iedereen aan het maatschappelijk leven kan deelnemen. Daarom willen we de mobiliteit verbeteren. Iedereen moet zich ook zoveel mogelijk zelfstandig kunnen verplaatsen, zodat men minder afhankelijk is van anderen. Mobiliteit moet betaalbaar blijven, ook voor jongeren of mensen die het financieel moeilijker hebben.

DOELEN 2030 >

Het aantal personen dat verplaatsingsproblemen ondervindt, is sterk gedaald.

Mobiliteit blijft betaalbaar voor inkomenszwakke groepen.

Kinderen, jongeren, ouderen en mensen met functiebeperkingen kunnen zich veel zelfstandiger verplaatsen.



3. VEILIG

Het verkeer in Vlaanderen moet veiliger worden. In vergelijking met andere Europese landen scoren we slecht. De Vlaamse overheid wil op lange termijn (2050) het aantal verkeers-

doden tot praktisch nul herleiden en het aantal zwaar- en lichtgewonden fors verminderen. We hebben daarbij extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers, motorrijders en ouderen.

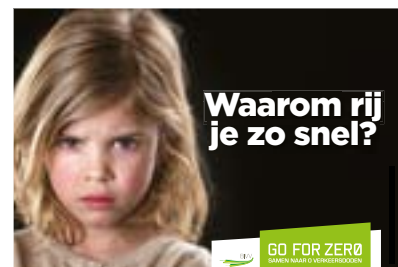
DOELEN 2030 >

Het aantal dodelijk gewonde verkeersslachtoffers is gedaald tot maximaal 133.

Het aantal zwaargewonden is gedaald tot maximaal 1000.

Bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers is het aantal dodelijk en zwaargewonde verkeersslachtoffers gedaald tot maximaal 540.

Het aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers is gedaald met 20%.





4. LEEFBAAR

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de verkeersleefbaarheid verbeteren en ervoor zorgen dat wonen in steden en dorpskernen weer aantrekkelijker wordt. Daarbij is het belangrijk om de juiste balans te vinden. Mensen moeten zich kunnen blijven verplaatsen en hun auto of fiets kunnen stallen zonder dat de leefbaarheid van de dorpskernen en steden in het gedrang komt. Ook winkels moeten kunnen worden bevoorrad.

Wel willen we de verkeershinder en de verkeersemisssies beperken, met in de eerste plaats de emissies en hinder die schadelijk zijn voor de gezondheid. Een goede inrichting van straten en pleinen verhoogt de belevingswaarde, de gebruikswaarde en dus de kwaliteit van onze leefomgeving.

DOELEN 2030 >

Rond onze hoofdwegen en in de stedelijke gebieden zijn alle knelpunten voor luchtkwaliteit weggewerkt.

Het aantal mensen die ernstig hinder ondervinden van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten, is sterk gedaald.

Vier op de vijf inwoners zijn tevreden over de veiligheid en de uitstraling van de straten en pleinen.

Vier op de vijf inwoners zijn tevreden over de gebruikswaarde van de pleinen.

5. MILIEU- EN NATUURVRIENDELIJK

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

Daarom willen we de (schadelijke) verkeersemisssies wezenlijk terugdringen. We maken werk van een zorgvuldig ruimtegebruik waarbij we de versnippering van de natuur en de open ruimte tegengaan. We beperken het gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen.



DOELEN 2030 >

De broeikasgasemissies in de transportsector zijn met een zesde gedaald ten opzichte van 2005.

De luchtverontreinigende verkeersemisssies (fijn stof, stikstofoxiden, vluchtige organische stoffen en koolstofdioxiden) zijn gedaald, zodat we voldoen aan de internationale doelstellingen.

Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag om het transportsysteem te optimaliseren, daalt structureel.



De samenhang van ecologisch belangrijke natuurgebieden (Natura 2000) die worden doorsneden door hoofdwegen, is verbeterd.

De landschappelijke inpassing van de wegen in de omgeving is verbeterd.

Het aandeel hernieuwbare energie in de transportbrandstoffen is toegenomen, conform de Europese doelstellingen.

Bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur is het aandeel toegenomen van de secundaire grondstoffen (gerecycleerde grondstoffen). ■

DE ENQUETERESULTATEN

De enquête uit 2011 splitste de vijf strategische doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid op in een aantal subdoelstellingen. Over sommige daarvan blijkt in Vlaanderen een zeer brede consensus te bestaan. Zo goed als alle geënquêteerden kunnen zich verzoenen met:

- voetgangers moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen (92%)
- belangrijke plaatsen moeten bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de fiets (88%)
- mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, moeten gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer (87%)
- verplaatsingen moeten betaalbaar zijn voor iedereen (87%)
- het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer moet afnemen (87%)

We maken stads- en dorpskernen autoluw.





4

TIJD OM SPIJKERS MET KOPPEN TE SLAAN

KEUZES EN ACTIELIJNEN

4 KEUZES EN ACTIELIJNEN

TIJD OM SPIJKERS MET KOPPEN TE SLAAN

Om onze ambities waar te maken, definieert het Mobiliteitsplan Vlaanderen vier 'operationele doelstellingen'. Die dienen om de grote lijnen uit het plan (Bereikbaar, Veilig, Toegankelijk, Leefbaar, Milieu- en natuurvriendelijk) concreet te verwezenlijken.



DE ENQUETERESULTATEN

Een robuust transportsysteem betekent onder meer: minder files. Deze maatregelen om files aan te pakken kwamen uit de enquête van 2011 naar voren als de vier populairste:

- Correcte informatie 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.

Ons transportsysteem moet slimmer, veiliger, vlotter en betaalbaar zijn. ”

1. EEN SAMENHANGEND EN ROBUUST VERVOERSNETWERK

Vlaanderen heeft sterk ontwikkelde verkeers- en vervoersnetwerken. Maar hier en daar ontbreekt de samenhang of zijn de netwerken niet fijnmazig genoeg. Onder meer door het drukke gebruik is ons netwerk erg storingsgevoelig: bij het minste incident duiken er files op.

Ook het openbaar vervoer mist stiptheid. De overstap tussen de verschillende vervoerswijzen, bijvoorbeeld van fiets of auto naar bus en tram, moet vlotter.

Minder storingen

Een ochtendlijke file, een trein die maar wegblijft: storingen in ons verkeers- en vervoerssysteem zijn niet alleen vervelend, maar ook economisch schadelijk. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat verschillende actielijnen om dergelijke storingen weg te werken en incidenten (zoals ongevallen of technische mankementen) te voorkomen. En als ze toch voorkomen, moeten ze zo snel mogelijk worden opgelost.

DOELEN 2030 >

Op het wegennet is het aantal verliesuren beperkt tot 5% van het totaal aantal gereden voertuiguren.

De stiptheid van het openbaar vervoer is sterk verbeterd. 95 % van de treinen en bussen rijdt op tijd.

Op het waterwegennet zijn de verliestijden door technische defecten zeer beperkt (1% van het aantal bedieningsuren).

Missing links en knelpunten wegwerken

Om de reistijden te verbeteren en de betrouwbaarheid van het verkeers- en vervoerssysteem te verzekeren, zorgen we voor een goede doorstroming op het wegennet rond en tussen de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent. De hoofdwegen rond en tussen die gebieden krijgen dus voldoende capaciteit. Dat kan door meer wegvakken te creëren, maar ook met flexibele oplossingen, zoals rijstroken die alleen tijdens de spitsuren worden opengesteld.

Uit de publieksbevraging van 2011 blijkt dat vooral bij fietsers en openbaar-vervoergebruikers het maatschappelijk draagvlak voor bijkomende infrastructuur beperkt is (autobestuurders gaan vaker akkoord met deze maatregel). Toch is een aantal

bijkomende investeringen noodzakelijk, zowel op de weg als op de waterwegen en spoorwegen. We werken de knelpunten op deze netwerken gericht weg en zorgen er zo voor dat de netwerken over voldoende capaciteit beschikken. Uiteraard zorgen we ook voor voldoende onderhoud.

Andere doorstromingsmaatregelen

Ook een verbeterde veiligheid (zie verderop) leidt tot minder ongevallen en dus tot minder storingen. We maken ook werk van autoluwe binnensteden. Dat verbetert de stiptheid van bussen en trams, maakt het aantrekkelijker om te fietsen of te voet te gaan, en zorgt voor een aangenaam woon- en leefklimaat.

Intelligente netwerken, dynamisch verkeersbeheer

We bouwen slimme netwerken uit om de verkeersstromen te sturen en gebruikers te informeren (ook over alternatieven). Daardoor verbetert de doorstroming.

Binnen stedelijke gebieden passen we de werking van verkeerslichten aan de verkeersdrukke aan. Met intelligente systemen krijgen we een betere communicatie tussen het voertuig en de weg, en tussen de voertuigen onderling. Dat schept mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren én de capaciteit van de netwerken te verhogen. ■



Meer samenhang

Iedereen wil zich snel en veilig van A naar B verplaatsten of goederen vervoeren. Dat vergt een samenhangend netwerk dat voldoende fijnmazig is, maar ook goed verknoopt. Vaak is het immers niet de snelste (en duurzaamste) oplossing om met één vervoermiddel naar je bestemming te gaan, en moet je makkelijk kunnen overstappen van bijvoorbeeld fiets op trein.

DOELEN 2030 >

De verschillende zeehavens, luchthavens en HST-stations zijn multimodaal ontsloten.

De stations en hoofdhalttes van het openbaar vervoer zijn goed bereikbaar via verschillende modi (te voet, met de fiets, bus, tram, metro en auto).

Bus, tram en trein zijn goed op elkaar afgestemd. Het aantal probleem-aansluitingen is gedaald tot 10%.

Op de Park & Rides rond de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent is een vlotte overstap mogelijk op het openbaar vervoer of de fiets (deelfietsystemen).

In het goederenvervoer zorgen we voor een fijnmazig netwerk van multimodaal ontsloten knooppunten.

Fijnmazige netwerken

Het wegennetwerk in Vlaanderen behoort tot de best vertakte van Europa. Maar andere netwerken kunnen een beetje versterking goed gebruiken.

Voor de fiets komen er niet alleen meer, maar ook veilige en goed bewegwijzerde fietsroutes naar bijvoorbeeld scholen, woonwijken, winkelgebieden, sport- en ontspanningsmogelijkheden, bushaltes of treinstations. We bouwen fietssnelwegen tussen de verschillende stedelijke regio's. We zorgen voor meer fietsenstallingen op belangrijke overstappunten (bijvoorbeeld met het openbaar vervoer), in winkelcentra of nabij andere belangrijke attractiepolen.

Basismobiliteit is een recht voor iedere Vlaming, ook voor wie moeilijk te been is of afgelegen woont. We bouwen een flexibel netwerk uit met deelfietsystemen, taxi's, belbussen, enzovoort. Zo worden met het openbaar vervoer veel meer bestemmingen bereikbaar dan vandaag.

Op het waterwegennet zorgen we voor goede verbindingen met onze buurlanden en -regio's, zodat de binnenvaart de concurrentie met het langeafstandsvervoer over de weg nog beter kan aangaan. ■





DE ENQUETERESULTATEN

Voor de volgende maatregelen bestaat dan weer veel minder draagvlak.

- 47% wil niet dat het auto- en vrachtverkeer tijdens de spits duurder wordt gemaakt. Bij de automobilisten loopt dat op tot 57%.
- 36% wil niet dat de capaciteit van de wegen wordt vergroot door bijkomende rijstroken of nieuwe wegen. Bij de automobilisten is dat 19%
- 23% is er geen voorstander van dat mensen worden aangemoedigd om dichterbij het werk te gaan wonen.

De overstap tussen de verschillende vervoerswijzen moet naadloos verlopen.

”

Performante knooppunten

De beste manier om ergens te geraken, is vaak een combinatie van vervoermiddelen. Maar dan moet de overstap wel vlot kunnen verlopen.

In het personenvervoer laten we de verschillende vervoerswijzen beter op elkaar aansluiten met bijvoorbeeld carpoolparkings, Park & Ride-parkings of beveiligde fietsenstallingen aan treinstations.

In het goederenvervoer bouwen we een netwerk van multimodale terminals en logistieke platformen. In en rond onze zeehavens zorgen we zo voor goede overslagmogelijkheden naar het spoor en de binnenvaart.

Bedrijvenclusters worden bij voorkeur ingeplant op plaatsen waar ze toegang hebben tot waterwegen. Woonwijken en andere belangrijke activiteitenpolen planten we het best in op locaties die goed bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer.





Betere informatie- en dienstverlening

Op welke manier geraak ik veilig op mijn bestemming? En zijn er op mijn route geen vertragingen? Die informatie is cruciaal voor een goed gebruik van ons transportnet. Ook een goede dienstverlening is belangrijk. Bijvoorbeeld één reserveringssysteem voor je hele reistraject met tram, bus, trein en fiets: dat kan veel mensen een hoop ellende besparen.

DOELEN 2030 >

Samen met privépartners bieden we de nodige diensten aan zodat gebruikers zich duurzaam, veilig en reglementair kunnen verplaatsen.

In het goederenvervoer krijgen de gebruikers de informatie die voor hen relevant is: waar bevinden mijn goederen zich, wanneer komen ze aan, enzovoort.

De overstap (overslag) tussen de verschillende modi verloopt naadloos.

De dienstverlening is afgestemd op de specifieke noden van mensen met een functiebeperking.

Multimodale informatie en diensten

Met de industrie en de onderzoeksweld maken we werk van diensten en systemen die informatie geven over de verschillende vervoersmodi samen. De Vlaamse overheid wil haar datasystemen met route- en verkeersinformatie voor iedereen openstellen, zodat die informatie dan kan worden verwerkt in routeplanners, apps en andere systemen, zoals parkeergeleidingssystemen.

Op de weg geven we de weggebruikers nu al informatie over files en wegenwerken, via dynamische verkeersborden en bijvoorbeeld commerciële gps-systemen. We streven ernaar om die informatiesystemen uit te breiden, bijvoorbeeld met meer informatie over de lokale wegen. We willen ze nog

performanter en accurater maken, en vooral multimodaler. Vandaag worden automobilisten gewaarschuwd waar er files zijn, maar krijgen ze alleen de omleidingen over de weg te zien. Als ze ook de alternatieven van het openbaar vervoer zouden krijgen, konden ze naar het dichtstbijzijnde knooppunt rijden om hun tocht met de trein, bus of tram voort te zetten.

Bij het stads- en streekvervoer breiden we de real-time informatievoorziening uit. We zorgen ervoor dat de reizigers gepersonaliseerde informatie krijgen die een overzicht biedt van het volledige traject (deur tot deur) en toont hoe ze hun bestemming, desnoods met een combinatie van verschillende vervoermiddelen, kunnen bereiken.

In de binnenvaart bouwen we de systemen verder uit die de schippers alle informatie geven die nodig is om veilig en vlot te kunnen varen. We zorgen ervoor dat verladers op elk moment weten waar hun vracht zich bevindt. De informatiesystemen maken het mogelijk om goederenstromen op te volgen en de bediening van bruggen en sluizen beter af te stemmen op het vaartverkeer.

Intelligente netwerken

Om alle verkeersstromen op te volgen en te sturen, en om de gebruikers voldoende informatie te kunnen bieden, moeten we weten wat er op elk moment van de dag op de verschillende netwerken gebeurt. Zo kunnen we het aanbod beter afstemmen op de vraag, waardoor we de kwaliteit van de netwerken aanzienlijk kunnen verbeteren. In het goederenvervoer, bijvoorbeeld, kan dergelijke informatie ervoor zorgen dat een lading iets vroeger (of juist later) de deur uitgaat om files te vermijden. Of dat, afhankelijk van de eindbestemming, een andere vervoerswijze optimaler blijkt te zijn.

Veel van die intelligente systemen bestaan nu al. De uitdaging is om ze naadloos te laten samenwerken. ■

DE ENQUETERESULTATEN

De enquête van 2011 peilde onder meer naar wat u als burger het belangrijkste vindt als u zich verplaatst.

- Veiligheid kwam als hoofdbekommernis uit de bus (bijna 25%).
- Op de tweede plaats staat snelheid, met 18%.
- Op drie staat 'op om het even welk ogenblik kunnen vertrekken', met 12%.

De enquête van 2011 richtte zich ook expliciet tot mensen met een verminderde mobiliteit. Zij willen zich vooral kunnen verplaatsen:

- op een veilige manier,
- zonder hulp van derden,
- snel.

Mensen met een beperkte mobiliteit hechten meer dan anderen belang aan een beter wachtcomfort in het openbaar vervoer en aan meer openbaar vervoer overdag.

2. GEBRUIKS- VRIENDELIJK, KWALITATIEF EN COMFORTABEL

Het is een open deur, maar de verkeers- en vervoersnetwerken zijn er voor de gebruikers. Die hebben recht op een goed aangelegde, goed onderhouden infrastructuur van hoge kwaliteit. Ze hebben recht op veiligheid, comfort en een goede toegankelijkheid.

Wat we belangrijk vinden, verschilt wel naargelang het vervoermiddel waarmee we ons het meest verplaatsen. Zo is verkeersveiligheid veel belangrijker voor fietsers (meer dan 37%) dan voor automobilisten (ongeveer 18%). Zij vinden vooral snelheid belangrijk (ongeveer 24%). Bij frequente fietsers is dat voor amper 9% een bekommernis.

Veilig

Het is belangrijk dat we het veiligheidsrisico op onze verkeers- en vervoersnetwerken verlagen. Uiteraard moeten we dat doen om onze doelstelling te halen van nul verkeersdoden. Maar ook de bereikbaarheid (doorstroming), de leefbaarheid en de toegankelijkheid zijn gebaat bij meer veiligheid.

We hebben niet alleen aandacht voor de verkeersveiligheid: ook sociale veiligheid is van belang. Zowel reizigers én personeel moeten zich veilig kunnen voelen in het openbaar vervoer, op fietspaden, aan haltes en stations.

DOELEN 2030 >

*Het risico om dodelijk gewond te gera-
ken is praktisch tot nul teruggebracht.*

*Bij het openbaar vervoer is de
sociale veiligheid gegarandeerd.*

*Het onveiligheidsgevoel is geen beper-
kende factor in de vervoerswijzekeuze.*



Leesbaar en vergevingsgezind

Hoe veilig een weg is, hangt natuurlijk af van de gebruikers. Maar ook de infrastructuur zelf moet de veiligheid zoveel mogelijk in de hand werken. Leesbaarheid is belangrijk: we zorgen ervoor dat wegen met snelheidsbeperkingen er ook zo uitzien, bijvoorbeeld door 'poorteffecten' te creëren via wegversmallingen.

Naast leesbaar moet onze infrastructuur ook vergevingsgezind zijn. Mensen maken fouten, dus zorgen we ervoor dat de gevolgen van die fouten beperkt blijven. Daarom zorgen we waar mogelijk voor aangepaste bermbeveiliging, obstakelvrije zones of het scheiden van tegemoetkomend verkeer.

Waar mogelijk en wenselijk zorgen we voor eigen infrastructuur en wordt het fietsverkeer van het autoverkeer gescheiden. Ook tram- en busbanen



We streven naar een slachtoffervrij transportsysteem.

maken we zoveel mogelijk conflictvrij. Op oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers komen er voldoende lange oversteektijden.

Risicobeheersing en snelle interventie

Gevaarlijke stoffen moeten worden vervoerd op de veiligste en voor de samenleving minst belastende manier. Om de juiste vervoerswijze en route te bepalen, baseren we ons op wetenschappelijke risicoanalyses.

Een goede weginrichting vermijdt storingen en ongevallen. Zijn die er toch, dan zorgen we voor snelle interventies én voor snelle informatie, zodat mensen hun gedrag en route kunnen aanpassen.

Sociaal veilig

Op fietspaden zorgen we voor een goede verlichting. Er komen meer beveiligde fietsenstallingen aan stations en halteplaatsen. Op de autosnelwegen zorgen we voor beveiligde en comfortabele vrachtwagenparkings. Ook binnenschippers kunnen rekenen op beveiligde en goed uitgeruste aanlegplaatsen.

Incidenten en baldadigheden op het openbaar vervoer pakken we steviger aan. We focussen daarbij in de eerste plaats op de probleemzones.

Handhaving en mentaliteitsverandering

Met infrastructuur kunnen we niet alles opvangen. Ook de gebruikers zelf moeten hun verantwoordelijkheid opnemen. We doen daarom aan sensibilisering en maken werk van een goede handhaving (zie verderop). ■



Een beter aanbod

Een beter vervoersaanbod: dat betekent onder meer een toegankelijk openbaar vervoer met meer comfort, meer capaciteit en kortere reistijden. Maar ook voor andere vervoerswijzen is goede kwaliteit belangrijk, al was het maar opdat mensen comfortabel hun bestemming kunnen bereiken. Een beter aanbod zorgt er ook voor dat mensen hun verplaatsingsgedrag gemakkelijker zullen bijsturen in de richting van duurzamer vervoermiddelen.

DOELEN 2030 >

Alle wegvakken met een hoge verzadigingsgraad (en dus een hoog risico op file) zijn weggewerkt.

Bij het openbaar vervoer is het aantal verbindingen met capaciteitsproblemen fors verminderd.

Het hoofdwaterwegennet voldoet aan de internationale normering. De grote internationale verbindende assen zijn de klok rond 7 dagen op 7 bevaarbaar.

De spoorcorridors zijn conform de Europese normen uitgebouwd en de klok rond beschikbaar.

Het transportsysteem is toegankelijk voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Voor mensen met een ernstige beperking bestaat er een gebiedsdekkend aanbod van vraagafhankelijk aangepast vervoer.

Alle fietspaden langs gewestwegen zijn veilig en comfortabel ingericht.

De verschillende netwerken voor voetgangers en fietsers zijn samenhangend, comfortabel en veilig.

Goed functionerende netwerken

We verbeteren de doorstroming van het (water)wegennet door knelpunten weg te nemen. Op de belangrijkste waterwegen breiden we de bedieningstijden van bruggen en sluisen uit. We zetten ook in op automatisering en afstandsbediening.

Op de weg zorgen we voor een betere doorstroming door rond de grootste den het doorgaand verkeer van het lokale verkeer te scheiden. We ontwikkelen in elke regio een bovenlokaal vrachtrouten netwerk waar het goederenvervoer vlot kan doorstromen, met minimale hinder voor andere weggebruikers. Via bijvoorbeeld aparte busbanen zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer niet vast komt te zitten in de files. Ook de fijnmaziger netwerken (zie hierboven) dragen bij tot een betere kwaliteit.

Collectieve systemen versterken

We versterken het openbaar-vervoersaanbod. Op spitsmomenten en -lijnen zetten we materiaal in met een hogere capaciteit en verhogen we de frequenties. We zoeken naar oplossingen voor laatavond- en nachtsystemen in de stedelijke gebieden.



Veel mensen zijn nog altijd geneigd om de auto te nemen, omdat ze niet genoeg op de hoogte zijn van de alternatieven op hun route. Daarom informeren we mensen over de verschillende vervoersmogelijkheden die het best aansluiten bij hun concrete vervoersvraag en bieden we multimodale diensten en informatie aan (zie hierboven).

Betere toegankelijkheid

Om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor ouderen, mensen met een beperking en reizigers met bagage of een kinderwagen, investeren we onder meer in lagevloerbussen, liften in stations en toegankelijke bushaltes. Dankzij de moderne ICT-technologie kunnen we ook apps ontwikkelen om alle reisinformatie op een route visueel en auditief weer te geven.

Daarbij verliezen we de financiële toegankelijkheid van ons vervoer niet uit het oog. We zorgen ervoor dat de informatie over sociale tarieven en de meest voordelige tariefsystemen eenvoudig toegankelijk is en dat het voordelige tarief zelfs automatisch wordt toegekend.

Kwalitatief hoogstaand

Een goed onderhouden infrastructuur; een jong en milieuvriendelijk voertuigenpark met een hoge comfortgraad; aangename, toegankelijke haltes: de kwaliteit van ons verkeers- en vervoerssysteem kan nog beter.

DOELEN 2030 >

De verschillende infrastructuurnetwerken zijn hoogwaardig uitgerust en goed onderhouden, en bieden hun gebruikers comfort en veiligheid.

De gemiddelde leeftijd van het voertuigenpark in het openbaar vervoer is sterk verlaagd. Dat komt de bedrijfszekerheid en het milieu ten goede.

De verschillende knooppunten zijn goed uitgerust (met de nodige wachtfaciliteiten, stallingsmogelijkheden, deelsystemen voor fiets en auto) en toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Goed onderhouden

We zorgen voor goed onderhouden haltes, bussen en trams. We werken het achterstallige onderhoud van de

wegen versneld weg. Hetzelfde gebeurt voor de waterwegen, met speciale aandacht voor het onderhoud van sluisen en bruggen. We voeren regelmatig baggerwerken uit om de waterwegen goed bevaarbaar te houden, ook voor grotere schepen. Door fietspaden geregeld te onderhouden, houden we ze in goede staat, ook in slechte weersomstandigheden.

Comfortabel

Om mensen ertoe aan te zetten om voor kortere verplaatsingen de auto thuis te laten, investeren we in comfortabele en veilige netwerken voor voetgangers en fietsers, de uitbouw van beveiligde fietsenstallingen, fietsdeelsystemen en fietspunten.

We zorgen voor meer wachtcomfort aan haltes en stations, comfortabele voertuigen met voldoende zitmogelijkheid, airconditioning, brede deuren, comfortabele stoelen, en displays met dynamische reisinformatie. ■

3. EFFICIËNT EN VEILIG GEBRUIKT

Een goed uitgebouwd transportsysteem is de basisvoorwaarde om ons duurzaam te kunnen verplaatsen. Maar dan moet het wel op de juiste manier worden gebruikt. Daarom willen we de verschillende gebruikers stimulansen geven voor een efficiënt, veilig en milieuvriendelijk gedrag.

Andere vervoerswijzen

Mobiliteit is vaak gewoontegedrag. Zelfs als het veruit de minst efficiënte optie is, kiezen veel mensen en bedrijven nog altijd voor de auto of de vrachtwagen. Om tot een gewijzigd verplaatsingsgedrag te komen, trachten we die automatismen tegen te gaan.

DOELEN 2030 >

Minstens 40% van de woon-werkverplaatsingen gebeurt met collectieve vervoermiddelen, te voet of met de fiets.

Het aantal autoverplaatsingen van minder dan 5 kilometer is gehalveerd.

Het aantal verplaatsingskilometers in het woon-werkverkeer is drastisch verlaagd.

Spoor en binnenvaart nemen minimum 30% van het goederenvervoer voor hun rekening.

We investeren in de eerste plaats in de kwaliteit van de duurzame vervoerswijzen. Ook multimodale informatie en diensten kunnen het gecombineerd gebruik van de verschillende vervoermiddelen vergemakkelijken (zie hierboven).

Sensibiliseren

De voordelen van duurzame verplaatsingsvormen zijn nog te weinig bekend. Via het onderwijs en verenigingen maken we iedereen beter bewust van de impact die het verkeer heeft op onze gezondheid, onze leefomgeving en het milieu, en hoe duurzame vervoerswijzen daar een oplossing voor zijn.

In het goederenvervoer promoten we het gebruik van spoor en binnenvaart als alternatief voor de weg. Met objectieve informatie werken we de bestaande vooroordelen weg.

Stimuleren

We stimuleren het gebruik van het openbaar vervoer, fietsen en stappen door het autogebruik in stedelijke gebieden terug te dringen. Auto- en fietsdeelsystemen verminderen de noodzaak om een auto te bezitten. Afgelegen bedrijventerreinen zetten we ertoe aan om shuttles in te leggen zodat ook daar het autogebruik wordt teruggedrongen. In samenwerking met privéactoren werken we slimme mobiliteitsoplossingen uit, zoals een



mobilitetsbudget in plaats van een bedrijfswagen. Ook fiscale stimulansen zorgen voor een groenere stedelijke distributie en een groener woon-werkverkeer.

Faciliteren

We maken het bedrijven gemakkelijker om hun goederenstromen te bundelen met hun burens. Logistieke consulenten gaan samen met de bedrijven na hoe ze hun goederenstromen het best organiseren, bijvoorbeeld via de binnenvaart.

Diezelfde binnenvaart heeft nog veel onaangeboorde mogelijkheden. We faciliteren pallettransport, stadsdistributie of het transport van huishoudelijke afvalstoffen via de binnenvaart. In samenwerking met lokale overheden



en de bedrijfswereld werken we aan duurzame en economische rendabele oplossingen om goederen te leveren binnen stedelijke omgevingen.

De vervuiler en gebruiker betaalt

Om gebruikers bewuster te doen nadenken over hun vervoerswijze, willen we het principe 'De vervuiler en gebruiker betaalt' in de praktijk omzetten. Een van de pistes is de invoering van rekeningrijden. We voeren een gedifferentieerde kilometerheffing in voor vrachtwagens, die technisch uitbreidbaar is naar personenwagens. Om onze concurrentiekracht te vrijwaren, houden we daarbij rekening met de ontwikkelingen en initiatieven in onze buurlanden. ■

*We passen
het STOP-principe
consequent toe.* ”

Dit principe is een rangorde van vervoerswijzen.
S voor stappen, T voor trappen (met de fiets),
O voor openbaar vervoer en P voor privévervoer.



Een efficiënter vervoer

Files bestaan voor een groot deel uit auto's met één inzittende. Ook in het spoorvervoer en de binnenvaart wordt de capaciteit niet altijd even goed benut.

DOELEN 2030 >

Tegen 2030 willen we de bezettings- en de beladingsgraden van de verschillende vervoermiddelen doen toenemen.

We sensibiliseren mensen en bedrijven om zich zo efficiënt mogelijk te verplaatsen. We faciliteren die ommezwaai met bijvoorbeeld meer carpoolparings. Ook innovaties in productontwikkeling en -verpakking kunnen heel wat in beweging zetten. Als goederen gemakkelijk stapelbaar zijn, kunnen er ook meer van in een laadruimte.

Om die mentaliteitsverandering te stimuleren, willen we het principe 'De vervuiler en gebruiker betaalt' ook hier consequent toepassen.



Veilig en milieuvriendelijk rijgedrag

Willen we onze hoge ambities op het vlak van veiligheid en leefbaarheid waarmaken, dan moeten we werk maken van een veilige en milieuvriendelijke rijstijl. Ook onze routekeuze kan beter: mensen staan vaak stil in de file of zoeken sluike wegen door woonbuurten terwijl er betere alternatieven zijn.

DOELEN 2030 >

Bij controles is het aantal overtredingen inzake snelheid, gordeldracht en rijden onder invloed (drugs en alcohol) sterk verminderd.

Het aantal gevallen van verkeersagressie kent een dalend verloop.

Het doorgaand vrachtverkeer volgt de voorziene routes.

Kennis en kunde

We zorgen ervoor dat alle verkeersdeelnemers de nodige kennis en



DE ENQUETERESULTATEN

Om ons verkeer duurzamer te maken, kunnen we het openbaar vervoer, fietsen of te voet gaan stimuleren. De enquête van 2011 vroeg naar uw favoriete maatregelen om dat te doen.

De toppers om het openbaar vervoer te stimuleren:

- een verbeterde stiptheid,
- betere aansluitingen tussen trein/bus/tram,
- voldoende zitplaatsen,
- haltes die te voet goed bereikbaar zijn.

De top-drie om het fietsgebruik te stimuleren:

- (met voorsprong:) fietspaden in goede staat,
- veilige fietspaden,
- beveiligde fietsenstallingen in steden, aan stations en bushaltes.

vaardigheden hebben en blijven behouden. Levenslang leren wordt ook in de rijopleiding belangrijk, zodat iedereen vertrouwd raakt met (technologische) nieuwigheden. Bij professionele bestuurders ligt de lat nog hoger: hun vaardigheden op het gebied van energiezuinig rijden en verkeersveiligheid willen we naar een zeer hoog niveau optrekken.

Iets weten is één ding, ernaar handelen een tweede. We blijven inzetten op gerichte communicatie en sensibilisatie, ook in het onderwijs. Het accent ligt op risicovol gedrag, zoals overdreven snelheid, alcohol- en druggebruik, geen gordelband of gsm-gebruik achter het stuur.

Regelgeving en handhaving

Bewustmaken en opvoeden volstaat niet altijd - soms is een stok achter de deur nodig. We blijven inzetten op roodlicht- en snelheidscamera's, trajectcontrole en controles op alcohol- en druggebruik. Via gebruiksbepalingen dringen we het gebruik van sterk

vervuilende voertuigen in zones met een hoge luchtverontreiniging terug.

Ook vrachtwagens die op wegen rijden waar dat niet mag, zoals in dorpscentra, kunnen voortaan worden geflitst. Het systeem weghet in motion detecteert overlading vrachtwagens terwijl ze rijden, zodat alleen 'verdachte' vrachtwagens nog naar de weegbrug worden afgeleid.

Technologie

Ook technologische ontwikkelingen bieden perspectieven. We verwachten dat intelligente systemen voor voertuigen en infrastructuur - bijvoorbeeld automatische remsystemen - de menselijke beperkingen gedeeltelijk zullen compenseren. Het is belangrijk dat we het draagvlak voor dergelijke systemen vergroten. ■

4. MILIEUVRIENDELIJK EN ENERGIE-EFFICIËNT

We proberen de ecologische voetafdruk van onze infrastructuur zo klein mogelijk te houden en de hinder voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Maar de grootste milieuwinst is waarschijnlijk te halen bij de voertuigen zelf. Dankzij constante technologische verbeteringen worden die steeds minder milieubelastend en energiezuiniger.

Fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer gaan vaker akkoord met deze maatregelen.

Milieuvriendelijke netwerken

We streven ernaar om onze verkeers- en vervoersnetwerken minder belastend te maken voor de omgeving en beter in te passen in het landschap. Zowel bij de aanleg als bij het onderhoud houden we rekening met de impact op mens, natuur en milieu.

DOELEN 2030 >

Er zijn geluidsreducerende maatregelen genomen op de 100 meest gehinderde locaties.

Knelpuntlocaties waar Europese normen worden overschreden, zijn weggewerkt:

Infrastructuurnetwerken worden zo milieuvriendelijk mogelijk aangelegd en onderhouden.

Infrastructuurnetwerken zijn aangepast aan de veranderende klimatologische omstandigheden.

Een groene infrastructuur met belevingswaarde

Het kost misschien wat moeite om onze infrastructuur te vergroenen, maar we krijgen er heel wat voor terug.

Op het wegennet verminderen we het aantal knelpuntlocaties op het vlak van geluid, luchtkwaliteit, licht-



Het verkeers- en vervoerssysteem is vriendelijk voor mens, natuur en milieu.

hinder en versnippering. Op locaties met de meeste geluidshinder zetten we geluidsschermen of leggen we geluidsbermen aan. Waar dat veilig kan, doven we de wegverlichting om de lichthinder te verminderen en het energiegebruik te doen dalen. Ecologisch bermenbeheer en andere onderhoudsmethodes beperken het gebruik van pesticiden.

Om door wegen doorsneden natuurgebieden te herstellen, leggen we veilige oversteekplaatsen voor de dieren aan. We rusten het hoofdwegennet uit met tank- en herlaadstations voor voertuigen op alternatieve brandstoffen. We gebruiken zoveel mogelijk recycleerbare materialen voor bijvoorbeeld wegverharding.

Op het waterwegennet blijven we de principes van integraal waterbeleid volgen: we versterken niet alleen de economische functie van de waterlopen, maar houden ook rekening met de natuurlijke en recreatieve functies. Via natuurtechnische milieubouw verhogen we de landschappelijke en ecologische waarde.

We bouwen de infrastructuur voor walstroom verder uit, zodat aangevoerde schepen hun dieselmotoren niet moeten laten draaien om stroom te hebben. We faciliteren het gebruik van alternatieve scheepsbrandstoffen, zoals LNG. We hergebruiken, waar mogelijk, baggerspecie als secundaire grondstof.

Voertuigen met betere milieuvriendelijke energieprestaties

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 is ook nodig om de druk op het milieu en de natuur te verminderen en het gebruik van aardolie te beperken.

DOELEN 2030 >

Het Vlaamse wagenpark heeft een gemiddelde ecoscore van 77.

Bij het zwaar en licht vrachtvervoer is het aandeel Euro VI-voertuigen toegenomen tot respectievelijk 87% en 80%.

Het stads- en streekvervoer, de binnenvaart en het spoor zijn verder vergroend. Het energieverbruik is er gedaald.

Stimuleren

We informeren bedrijven, burgers en lokale besturen over de voor- en nadelen van bepaalde voertuigtypen (benzine, diesel, LPG) op het milieu en over technische aspecten, zoals de negatieve effecten van airconditioning of een bagagedrager op het energieverbruik. We stimuleren het gebruik



DE ENQUETERESULTATEN

Uit de publieksenquête van 2011 blijkt dat vooral automobilisten minder te vinden zijn voor maatregelen die:

- een verbod of een beperking inhouden (alleen milieuvriendelijke voertuigen in stadscentra),
- de kostprijs verhogen (voertuigen die meer vervuilen duurder maken).

van milieuvriendelijke voertuigen via gebruiksvoordelen, zoals zones waar alleen voertuigen met lage emissies mogen rijden.

Om ervoor te zorgen dat de binnenvaart zijn milieuvoordeel behoudt, geven we steun aan de vergroening van de binnenvaartvloot.

Faciliteren

We sturen een duurzaam aankoopgedrag via een groene verkeersbelasting, die lager ligt voor schonere auto's en hoger voor vervuilende wagens. Dat is een van de manieren om het principe 'De vervuiler betaalt' in de praktijk om te zetten. Een ander voorbeeld is om de gebruiksheffingen te differentiëren volgens de milieukarakteristieken van de voertuigen: wie een schoner voertuig heeft, betaalt minder.

Het goede voorbeeld

Als overheid geven we het goede voorbeeld. We steunen tests met nieuwe technologieën. We zorgen ervoor dat De Lijn zijn voertuigenpark geregeld vernieuwt met de best beschikbare technologie van dat moment.

Alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen

Europa wil een koolstofarm transportsysteem uitbouwen dat minder afhankelijk is van de (steeds duurdere) aardolie. Op langere termijn zijn daar alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen voor nodig. Voorlopig biedt elektrische energie de beste perspectieven, maar dat betekent niet dat we andere mogelijkheden zomaar opzijshuiven.

DOELEN 2030 >

Het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen is gehalveerd:

Het aandeel dieselvoertuigen is teruggedrongen tot 53%,

Het aandeel benzinevoertuigen is teruggedrongen tot 27%,

Bij de personenwagens is het aandeel elektrische voertuigen opgelopen tot 15%.

Bij de binnenvaart is het gebruik van alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen gestegen.

Alternatieve voertuig- en vaartuigtechnologieën zijn vandaag nog niet echt doorgebroken. Daarom willen we ze beter bekendmaken. We ondersteunen wetenschappelijk onderzoek en zetten proef- en demonstratieprojecten op, zoals de huidige proeftuin rond elektrische voertuigen. Dergelijke projecten maken het grote publiek bovendien vertrouwd met de innovaties. Zo bouwen we ook draagvlak op.

We geven de nieuwe technologieën ook een duwtje in de rug via financiële stimuli, gebruiksvoordelen, een aangepaste normering of wetgeving, en een aangepaste infrastructuur. Daarbij zorgen we ervoor dat we de deur niet dichthouden voor toekomstige schone technologieën die mogelijk nog beter zullen zijn dan de huidige. ■



5

EEN OMVANGRIJK PROJECT ALS HET MOBILITEITSPLAN
VLAANDEREN VERGT OOK ENIGE BESCHEIDENHEID.

RAND- VOORWAARDEN

5 RAND- VOORWAARDEN

EEN OMVANGRIJK PROJECT ALS HET MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN VERGT OOK ENIGE BESCHIEDENHEID.

Een mobiliteitsbeleid heeft raakvlakken met veel andere beleidsdomeinen en hangt samen met maatschappelijke ontwikkelingen die vaak moeilijk te voorspellen zijn. Of het plan inderdaad kan worden uitgevoerd, hangt dus af van een aantal 'kritische succesfactoren'. We zetten de belangrijkste op een rijtje.

Maatschappelijke waarden en normen

Duurzame verplaatsingswijzen worden al geruime tijd gepromoot, maar voorlopig blijft koning auto centraal staan in onze mobiliteit. Onze maatschappij hecht nu eenmaal veel belang aan individualiteit. Toch zien we zeker in steden een maatschappelijke dynamiek ontstaan in de richting van een duurzamer verplaatsingsgedrag en meer gedeelde mobiliteit. Ook de veiligheid van ons verkeersgedrag is voor veel mensen een stuk belangrijker geworden dan pakweg dertig jaar geleden.

De mobiliteitsbehoefte

Hoe groot onze verkeers- en goederenstromen zijn, hangt nauw samen met een aantal maatschappelijke ontwikkelingen: de bevolkingsgroei, economische groei, maar ook onze ruimtelijke ordening of de organisatie van onze samenleving. Een maatschappij waarin meer mensen thuiswerken en niet iedereen op hetzelfde moment op kantoor moet zijn, genereert minder verplaatsingen en minder spitsuren.

Anders gezegd: veel factoren die onze mobiliteit beïnvloeden, hangen niet zozeer van het mobiliteitsbeleid zelf af, maar van de manier waarop onze maatschappij zich ontwikkelt.





*Innovatie en technologie
als sleutel voor
een duurzame mobiliteit.*



Innovaties en duurzame technologie

De wereld staat niet stil. Innovaties hebben er in het verleden voor gezorgd dat voertuigen veiliger, milieuvriendelijker en energie-efficiënter zijn geworden. Verwacht wordt dat dat ook in de toekomst zal gebeuren. Overheden en industrie hebben hier een belangrijke taak te vervullen. Niet alleen om technologische innovaties te verwezenlijken, maar ook om ze zo snel mogelijk op de markt te krijgen.

Financiële middelen

Koken kost geld. Een goed transportsysteem uitbouwen en onderhouden kan alleen als we daar de nodige middelen voor vrijmaken. Een belangrijke vraag is echter waar we die middelen vandaan moeten halen: alleen maar bij de belastingbetaler? Of ook bij de gebruiker van het transportsysteem, die er tenslotte de vruchten van plukt? En hoe passen we het principe 'De vervuiler betaalt' toe?

Beleidsafstemming

Een transportsysteem wordt gemaakt door veel mensen, overheden en privébedrijven, elk met hun eigen belangen en aandachtspunten. Het wordt zaak om de acties van alle spelers op elkaar af te stemmen. Alleen zo komen we tot een samenhangend beleid.

Maatschappelijk draagvlak

Een beleid en de acties die eruit voortvloeien, staan of vallen met het maatschappelijk draagvlak ervoor. Willen we een duurzamere mobiliteit, dan moet het brede publiek achter de veranderingen staan die daarvoor nodig zijn. Maar ook om onze verkeers- en vervoersnetwerken te verbeteren, zijn infrastructuurwerken nodig. Daarom streven we naar een vroegtijdig, breed overleg en een ruime participatie. Een goed mobiliteitsbeleid is van iedereen.

Menselijk kapitaal

De belangrijkste succesfactor voor een duurzame mobiliteit is misschien nog de mensen die het systeem doen draaien: de arbeiders, ingenieurs, vrachtwagenchauffeurs of schippers die de infrastructuur bouwen en onderhouden, goederen transporteren en mensen vervoeren. Omdat de technologie steeds sneller vooruitgaat, wordt ook steeds meer van die mensen gevraagd. Het wordt een uitdaging om voldoende gemotiveerde en gekwalificeerde mensen te blijven vinden om onze mobiliteit en logistiek op een hoog niveau te houden. ■

UW STEM IN HET MOBILITEITSDEBAT

MOBILITEIT IS EEN ZAAK VAN IEDEREEN.

Daarom krijgt u de kans om tijdens het openbaar onderzoek uw bedenkingen, bezwaren en verbeteringsuggesties te formuleren bij het ontwerpplan. Het openbaar onderzoek start op 8 november 2013. U kunt schriftelijk reageren (via de website of per brief) tot en met 12 januari 2014.

ONLINE

Via de website www.mobiliteitsplanvlaanderen.be kunt u uw reactie insturen.

PER BRIEF

Stuur uw reactie gratis naar:

Antwoordcode
Mobiliteitsplan
DA 853-233-2
1040 Etterbeek

Hieronder staan de vragen die u terugvindt op de website.

- Gaat u akkoord met de verschillende doelen en oplossingen (acties) die werden geformuleerd?
- Wat bekoort in het plan en moet worden behouden?
- Waarmee gaat u niet akkoord?
- Heeft u suggesties om het plan te verbeteren?
- Heeft u nog andere opmerkingen?

Alle reacties worden doorgestuurd naar de Mobiliteitsraad (Mora) voor verdere verwerking.

VERDERE STAPPEN

De Mora verwerkt alle opmerkingen en adviezen, en geeft ze door aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement. Het Vlaams Parlement bespreekt vervolgens het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Daarna neemt de Vlaamse Regering een beslissing, op basis van alle adviezen en amendementen.

1700

Hebt u nog vragen?
Bel gratis 1700,
het nummer van de Vlaamse overheid.

Samenstelling: gewestelijke planningscommissie

Redactie: Jansen & Janssen

Vormgeving en druk: Absoluut

Foto's: Departement MOW, AWV, NMBS-Holding, LNE, BIVV, De Lijn

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

Depotnummer: D/2013/3241/281